



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 22 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

DÉVELOPPEMENT DU PROCESSUS DE GESTION DES CRISES

[Note présentée par le Brésil, avec le parrainage de 18 États membres¹ de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail propose de mieux concilier les structures nationales de surveillance des crises avec les mécanismes d'intervention OACI à l'échelle mondiale, compte tenu de la fréquence et de la complexité croissantes des crises touchant l'aviation civile. Des situations comme les pandémies, les conditions météorologiques et géologiques extrêmes (par exemple, ouragans et éruptions volcaniques) ainsi que les blocages d'ordre logistique et les faillites inopinées d'exploitants, montrent qu'il est d'autant plus nécessaire d'aligner les stratégies nationales sur les protocoles d'intervention internationaux.

Le Brésil a été confronté à d'importantes crises : pandémie, inondations, suspension des activités d'une compagnie aérienne régionale. Ces exemples montrent comment l'anticipation et la mise en commun de données opérationnelles, météorologiques et logistiques peuvent contribuer à une prise de décision efficace en cas de crise.

L'OACI a proposé un cadre d'intervention en cas de crise, entre autres, mais il reste des défis à relever pour harmoniser et coordonner l'action au niveau international.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- inviter l'OACI à élaborer d'autres éléments indicatifs pour y inclure les meilleures pratiques et des scénarios supplémentaires tels que les grèves ;
- engager l'OACI à promouvoir des réunions ainsi que des ateliers ou conférences en ligne pour discuter des meilleures pratiques et des enseignements tirés de la gestion effective des crises.

Objectifs stratégiques :	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous</i> .
Incidences financières :	Sans objet.
Références :	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> A41-WP/102, <i>Mettre en place et utiliser un système général de de gestion des crises à plusieurs niveaux</i> A39-WP/264, <i>Proposition de mise en place de processus de gestion de crise</i> Résolution A41-13, <i>Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation</i> OACI, Crisis Management Framework Document (EUR Doc 031), deuxième édition (2023)

¹ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)

1. INTRODUCTION

1.1 Ces dernières années, l'aviation a subi les effets de nombreux événements induits par des processus naturels ou par l'intervention humaine, par exemple terrorisme, éruptions volcaniques, pandémie, accidents et, récemment, incendie à un grand aéroport international. Ces événements ne compromettent pas seulement la sécurité du système de transport aérien, mais révèlent également des vulnérabilités qui nécessitent une action coordonnée, rapide et intégrée à tous les niveaux : local, national, régional et mondial.

1.2 L'aviation brésilienne a par exemple traversé plusieurs crises : grève des chauffeurs routiers en 2018, qui a partiellement bloqué les routes et donc perturbé l'approvisionnement en carburant des aéroports ; inondations massives dans la région sud du pays (2024-2025), qui ont interrompu les activités d'un aéroport international ; et suspension des activités d'une compagnie aérienne régionale (2025), qui a directement affecté les opérations aériennes.

1.3 Ces scénarios mettent l'accent sur la nécessité de renforcer la résilience du secteur aérien face aux crises, en combinant anticipation, préparation, réactivité et aptitude au rétablissement. La nature globale de l'aviation exige des États qu'ils aillent au-delà des interventions isolées, en envisageant l'unification avec les structures internationales et les meilleures pratiques reconnues. L'enjeu ne se limite pas à l'élaboration de plans d'intervention d'urgence, il implique également une mise en œuvre effective au moyen de protocoles harmonisés, de formations et d'une coopération mondiale. Compte tenu de son rôle sur le plan international, l'OACI devrait promouvoir plus encore le développement du potentiel nécessaire au traitement efficace des questions relatives à la gestion des crises dans le domaine de l'aviation.

2. ANALYSE

2.1 L'OACI a publié des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la gestion des crises dans plusieurs Annexes, qui prévoient des dispositions relatives à l'octroi de licences du personnel, à la facilitation, à la planification des mesures d'exception pour les services de la circulation aérienne, aux aéroports, aux hélistations, à la gestion de la sûreté et de la sécurité.

2.2 Lors de ses 39^e et 41^e sessions, l'Assemblée de l'OACI a attiré l'attention sur la nécessité de détailler les meilleures pratiques opérationnelles dans les plans d'exception internes pour répondre aux crises, d'adopter une culture fondée sur des approches proactives et prédictives de la gestion des crises et d'adopter un cadre de gestion des crises multicouches.

2.3 Le Bureau de l'OACI pour l'Europe et l'Atlantique Nord a établi un document-cadre sur la gestion des crises qui apporte des informations précieuses, en particulier sur le lien avec l'analyse des risques, même si les procédures en vigueur dépassent le champ d'application dudit document. Il souligne en effet les avantages de la coopération internationale, qui stimule, par exemple, l'efficacité et l'harmonisation des approches.

2.4 Le site web de l'OACI contient des informations sur la planification des mesures d'urgence. Il présente des éléments indicatifs de l'OACI et de l'industrie et regroupe les meilleures pratiques des États. Cela étant, la mise en commun des enseignements tirés de l'expérience n'est pas encore monnaie courante : la quantité d'informations partagées par les États reste faible. Il est utile de disposer d'éléments indicatifs portant sur de véritables procédures tirées de l'expérience pratique. Étant donné que la gestion des crises peut impliquer une coordination avec des parties prenantes extérieures à l'aviation, il semble que la normalisation passe mieux par d'autres moyens que les SARP.

2.5 Des cours ou des séminaires de gestion des crises spécifiques à l’aviation sont disponibles dans le monde entier, et l’OACI propose aussi des cours sur l’analyse des risques et la gestion des crises. La coopération internationale est essentielle pour gérer efficacement les situations de crise et elle doit être promue par divers canaux, par exemple des conférences, des réunions en ligne ou en présentiel.

3. CONCLUSION

3.1 L’objectif de la présente note est de proposer une approche pratique pour améliorer la gestion des crises dans le secteur aérien, en consolidant les politiques en vigueur de l’OACI et en relevant les défis naissants. La stratégie passe par des réunions de haut niveau pour partager les enseignements tirés de l’expérience et compiler les meilleures pratiques pour différents scénarios, le renforcement de la coopération avec les organisations extérieures au secteur aérien et la mise à jour continue des éléments indicatifs formulés par le siège et les bureaux régionaux de l’OACI.

3.2 La priorisation des initiatives de gestion des crises devrait également passer par l’élaboration de critères et de protocoles internationaux normalisés, la constitution d’une base de données sur les enseignements tirés de l’expérience et la promotion de la formation à la communication en temps de crise. En outre, il est essentiel de promouvoir des mécanismes pour financer durablement les activités de préparation aux crises et les mesures d’intervention. Ces mesures intégrées visent à renforcer la résilience et la réactivité du secteur mondial de l’aviation face aux inévitables crises à venir.