



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

VOLS HUMANITAIRES

(Note présentée par le Royaume d'Arabie saoudite)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le rôle de l'aviation dans l'intervention humanitaire devient déterminant. Le transport aérien rapide de l'aide et des secours est essentiel à l'efficacité de l'intervention et du relèvement en cas de catastrophe. Les vols humanitaires continuent de faire face à un accès fragmenté, à des retards dans la délivrance des autorisations et à une application incohérente des redevances, qui empêchent la réalisation des missions de sauvetage en temps opportun.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) tenir compte de la nécessité croissante d'améliorer l'efficacité de l'action humanitaire, notamment en ce qui concerne les vols humanitaires, à l'échelle nationale, régionale et mondiale ;
- b) prier instamment les États membres de donner aux missions humanitaires pleinement accès à l'espace aérien et aux aéroports et à exempter les vols humanitaires de toute redevance d'exploitation, y compris les redevances d'atterrissage et de stationnement et les taxes ou prélèvements imposés lorsque ces missions sont effectuées à destination ou au départ d'aéroports situés sur leur territoire ;
- c) demander au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de créer une équipe spéciale chargée d'évaluer les pratiques mondiales et de proposer des procédures et des politiques normalisées, en consultation avec les organismes compétents des Nations Unies et les parties prenantes du secteur de l'aviation ;
- d) convenir d'amender la résolution A41-13, comme indiqué dans la note A42-WP/15, appendice E.
 - i. Paragraphe des considérants :
« *Considérant* que l'intervention humanitaire en situation de crise importante est largement tributaire du transport aérien rapide de l'aide et des secours » ;
 - ii. Paragraphe 7 du dispositif :
« *Prie instamment* les États membres de donner aux missions humanitaires pleinement accès à l'espace aérien et aux aéroports » ;
 - iii. Paragraphe 8 du dispositif :
« *Demande* au Conseil d'examiner et de renforcer les dispositions de l'OACI afin de faciliter les opérations des vols humanitaires » ;

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous.</i>
---------------------------------	--

¹ Versions anglaise et arabe fournies par l'Arabie saoudite.

<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence financière supplémentaire.
<i>Références :</i>	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> A42-WP/15, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur de l'aviation connaît un taux de croissance plus élevé que prévu depuis la fin de la pandémie de COVID-19. Cette croissance, bien que prometteuse, s'accompagne d'une série de défis particuliers. Par ailleurs, la fréquence des crises touchant l'industrie aéronautique augmente, et des incidents tels que catastrophes nationales, incendies, pandémies, conflits armés, tensions géostratégiques et conditions météorologiques extrêmes deviennent de plus en plus fréquents.

1.2 Dans ce contexte, le rôle de l'aviation dans l'intervention humanitaire devient déterminant. Le transport aérien rapide de l'aide et des secours est essentiel à l'efficacité de l'intervention et du relèvement en cas de catastrophe. Les vols humanitaires continuent de faire face à un accès fragmenté, à des retards dans la délivrance des autorisations et à une application incohérente des redevances, qui empêchent la réalisation des missions de sauvetage en temps opportun.

1.3 Par la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international, les États ont souligné la nécessité d'établir des cadres de collaboration afin de garantir que les vols humanitaires se déroulent dans des conditions optimales et permettent en définitive de sauver davantage de vies.

1.4 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a joué un rôle important dans la facilitation du transport aérien pour les questions humanitaires, en contribuant en permanence aux interventions humanitaires, notamment en jouant un rôle de premier plan dans l'élaboration de normes et de pratiques recommandées (SARP) relatives à la facilitation, d'orientations opérationnelles et de mécanismes de coordination en cas de crise avec les Nations Unies et les partenaires internationaux.

1.5 La mise en place par l'OACI, dans différents bureaux et directions, d'une équipe spécialisée chargée d'élaborer un cadre pour une préparation et une réponse efficaces et coordonnées aux diverses crises qui perturbent l'aviation civile internationale est accueillie avec satisfaction.

2. ANALYSE

2.1 Face à la demande croissante d'aide humanitaire rapide, l'industrie aéronautique doit s'adapter afin de pouvoir relever ces défis, tout en poursuivant sa trajectoire de croissance.

2.2 On ne saurait trop insister sur l'importance de disposer d'une capacité de déploiement en temps utile de fret et de personnel spécialisés, en particulier dans le secteur de l'aviation en cas d'urgence. Le temps devient une variable critique pour déterminer l'efficacité de l'acheminement de l'aide, chaque minute perdue pouvant faire la différence entre la vie et la mort dans les situations de crise.

2.3 Des défis importants doivent être relevés pour garantir le bon déroulement des opérations humanitaires, parmi lesquels l'approbation des plans de vol, l'accès à un espace aérien spécifique, la disponibilité d'aéroports appropriés, la capacité aéroportuaire et la coordination des différents acteurs participant aux opérations de secours. En outre, des liens de communication adéquats sont essentiels pour la communication d'informations en temps réel et la prise de décision.

2.4 Les restrictions d'exploitation imposées aux aéronefs, les protocoles d'arrivée obligatoires, les mesures imposées relatives au contrôle sanitaire et l'application de politiques en matière de redevances, qui peuvent ralentir l'acheminement de l'aide humanitaire, compliquent encore la situation.

2.5 Pendant la pandémie de COVID-19, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies (UNHAS), l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et le Bureau des Nations Unies pour la coordination des affaires humanitaires (OCHA) ont coordonné des centaines de vols humanitaires qui ont été retardés en raison de restrictions de survol, de l'absence de procédures claires et d'un traitement incohérent des vols de secours. Les rapports du Centre européen de coordination des systèmes de notification des accidents et incidents d'aviation (ECCAIRS) et de l'OACI font état d'une augmentation des perturbations des vols humanitaires lors de catastrophes sanitaires et naturelles.

3. LES ACTEURS HUMANITAIRES

3.1 Au sein des Nations Unies, l'UNHAS, géré par le Programme alimentaire mondial (PAM), est le principal opérateur de vols humanitaires. L'OMS gère les ponts aériens pendant les pandémies et les urgences sanitaires régionales, et l'OCHA coordonne l'accès et les autorisations pour les couloirs de vols de secours.

3.2 L'Arabie saoudite est l'un des principaux donateurs d'aide humanitaire et de secours avec les États-Unis, la Commission européenne, le Japon et l'Allemagne.

4. LE CADRE ACTUEL

4.1 La résolution 2816 (1971) de l'Assemblée générale des Nations Unies constitue une base juridique et politique solide pour l'action dans ce domaine et étaye le rôle de l'OACI dans les opérations aériennes humanitaires en invitant les États à faciliter ces mouvements. La norme 8.7 de l'Annexe 9 — *Facilitation* (Amendement n° 30, applicable depuis le 11 juillet 2025) à la Convention de Chicago constate l'importance des vols humanitaires et recommande aux États de faciliter ces opérations. De même, la résolution A41-13 de l'Assemblée — *Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation*, publiée dans le Doc 10184, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)*, constate que tous les États ont un besoin vital d'infrastructures aéronautiques capables de résister aux catastrophes pour promouvoir le développement socio-économique et, en cas de crise, pour appuyer l'acheminement efficace et opportun de l'aide, tandis que l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 9 — *Facilitation*, l'Annexe 11 — *Services*

de la circulation aérienne, l'Annexe 14 — *Aérodromes* et l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* contiennent des SARP relatives la planification et à l'intervention en cas d'urgence, y compris les formalités de contrôle aux frontières et les procédures de gestion de la sécurité.

4.2 Malgré ce cadre de référence, l'efficacité globale de l'écosystème de l'aviation dans la gestion des vols humanitaires mérite un examen plus approfondi. Il est urgent de faciliter les approbations, d'élargir l'accès à l'espace aérien et aux aéroports et d'assurer une application cohérente et homogène des tarifs et des droits de douane dans le monde entier.

4.3 Il est reconnu que l'OACI collabore déjà avec des organisations concernées des Nations Unies, telles que l'OCHA, l'OMS, le PAM et l'Organisation mondiale des douanes (OMD), en particulier lors de la pandémie de COVID-19 et par le biais d'initiatives telles que l'Assistance humanitaire et réponse aux catastrophes en aviation (HADRA) et l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART).

4.4 Bien que l'HADRA ait été créée pour élaborer un plan stratégique en 2022, il n'existe toujours pas de cadre réglementaire global veillant à ce que les opérations aériennes humanitaires et de secours mondiales soient protégées par les dispositions de l'OACI. La communauté humanitaire mondiale et les États membres ont besoin d'une plus grande coordination.

4.5 Il est entendu que l'accès aérien humanitaire touche à des questions sensibles de souveraineté et de sécurité. Aux améliorations réglementaires proposées doivent répondre le respect des droits des États sur leur espace aérien souverain et leurs cadres juridiques nationaux.

4.6 Afin d'examiner le processus officiel d'autorisation des vols humanitaires et les conditions dans lesquelles le survol et l'atterrissage devraient être accordés, ainsi que les dispositions d'exemption des tarifs habituels et des dispositions relatives au contrôle sanitaire pour les vols humanitaires ayant fait l'objet d'une autorisation préalable, il est recommandé de créer une Équipe spéciale dirigée par l'OACI, soutenue par son Secrétariat, dans laquelle seraient représentés des États donateurs intéressés, des organismes des Nations Unies (PAM, OCHA, OMS) et des groupes de l'industrie aéronautique [Association du transport aérien international (IATA), Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), Conseil international des aéroports (ACI)].

4.7 Cette Équipe spéciale pourrait conclure ses travaux en proposant que l'OACI étudie la mise en place d'un mécanisme de coordination permanent sur la facilitation du transport aérien humanitaire, comprenant des représentants des organismes des Nations Unies, des organisations internationales et des États membres concernés.