



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

COOPÉRATION DU SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE EN CAS DE CATASTROPHE

[Note présentée par la République de Colombie avec l'appui de 15 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail fait le point sur les questions soulevées par la survenance de catastrophes dans les États, l'objectif étant de proposer l'établissement de dispositions réglementaires et de mécanismes de coopération internationale destinés à faciliter et à accélérer la circulation et l'entrée des aéronefs, des équipages et du personnel d'intervention en cas de catastrophe, de même que des systèmes d'information permettant de repérer et de contacter plus rapidement les sources d'assistance requises dans des États tiers.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander au Conseil de l'OACI d'examiner et d'actualiser le cadre réglementaire et les incidences juridiques qui en découlent, et d'y intégrer des mécanismes de coopération internationale pertinents permettant de faciliter et d'accélérer la circulation et l'entrée des aéronefs, des équipages et du personnel d'intervention en cas de catastrophe par l'assouplissement des procédures d'octroi de permis d'entrée ainsi que des procédures douanières et opérationnelles, en élargissant le champ d'application des dispositions de l'Annexe 9 ;
- b) encourager les bureaux régionaux de l'OACI à mettre en place un système d'information recensant des données sur les organisations, les aéronefs, le personnel et les équipements que chaque État serait en mesure de mettre à la disposition d'un État tiers si nécessaire pour lui permettre de faire face à des catastrophes d'origine naturelle ou humaine.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *L'aviation assure une mobilité sans faille, accessible et fiable pour toutes et tous, Chaque vol est sûr et sécurisé et Aucun pays laissé de côté.*

¹ Version espagnole fournie par la Colombie.

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Article 38 de la Convention relative à l’aviation civile internationale Annexe 9 – <i>Facilitation</i> AN-Conf/14-WP/141 30/6/24 International Cooperation in the Suppression of Large-scale Fires (présentée par la République de Colombie)

1. INTRODUCTION

1.1 L'utilisation d'aéronefs s'est avérée grandement efficace pour faire face à tous types de catastrophes d'origine naturelle ou humaine.

1.2 Depuis plusieurs années, l'OACI s'efforce de renforcer ses liens avec d'autres organismes des Nations Unies, notamment le Bureau des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe (UNDRR), qui est l'organisme des Nations Unies chargé de coordonner les mesures prises au niveau international pour réduire les risques de catastrophe. Cet organisme a pour mission d'aider les autorités nationales et les populations locales à cerner et à gérer les risques, en favorisant les stratégies axées sur la prévention et la résilience.

1.3 La contribution de l'aviation dans le domaine de l'aide humanitaire est cruciale pour garantir une intervention rapide face aux catastrophes ou aux crises. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en collaboration avec le Bureau de la coordination des affaires humanitaires (OCHA), a dirigé les efforts visant à améliorer l'efficacité aéroportuaire lors des opérations de secours. Dans ce cadre, l'Équipe des Nations Unies pour l'évaluation et la coordination en cas de catastrophe (UNDAC) peut, à la demande des autorités d'un pays touché, être déployée sur le territoire dans les 12 à 48 heures qui suivent une catastrophe soudaine. La mission de l'UNDAC est d'évaluer les dommages et les besoins, de coordonner les opérations sur le terrain et de gérer l'information, en favorisant les liens entre les différents niveaux de riposte : national, régional et international.

1.4 L'OACI a réuni des acteurs clés des secteurs de l'aviation et de l'action humanitaire afin de renforcer l'efficacité aéroportuaire dans le cadre de la riposte aux crises, en mettant l'accent sur les infrastructures, l'état de préparation et la planification des mesures d'exception. Lors de sa deuxième réunion, le Groupe de travail s'est intéressé de près au programme GARD (Get Airports Ready for Disaster). Cette initiative des Nations Unies et du Deutsche Post DHL Group, qui bénéficie de l'appui du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), vise à renforcer les moyens d'action des aéroports en cas de situation d'urgence.

1.5 Les Émirats arabes unis ont mis en place une stratégie humanitaire globale, en associant interventions directes face aux crises et soutien aux organisations internationales. Par le biais de la Cité humanitaire internationale de Doubaï, qui constitue le plus grand centre de coordination, le pays a multiplié ses efforts d'assistance aux populations vulnérables. Pour faire face aux problèmes que connaît la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, qui accueille un grand nombre de réfugiés et qui est régulièrement touchée par des catastrophes naturelles, il s'emploie par exemple à améliorer les interventions d'urgence et à garantir un soutien durable, renforçant ainsi le système mondial d'aide humanitaire.

1.6 Les États pourvoyeurs d'assistance humanitaire se sont attachés à intervenir plus rapidement face aux catastrophes ou aux crises humanitaires, en s'appuyant sur l'innovation et les technologies lorsque les méthodes traditionnelles se sont révélées insuffisantes. Ces approches incluent l'utilisation de drones, de chiens de recherche et de navires de sauvetage, et même le largage d'aide au moyen de conteneurs guidés par GPS pour assurer un acheminement précis.

1.7 Les Nations Unies et les États s'efforcent de donner une envergure mondiale aux dispositifs d'alerte rapide, et s'emploient ainsi à mettre au point des infrastructures résilientes face aux changements climatiques, à établir des stratégies de financement, à favoriser le relèvement et la reconstruction au lendemain des catastrophes, et à promouvoir des solutions fondées sur la nature et des approches environnementales susceptibles de faire jouer aux aéronefs un rôle décisif.

1.8 Le largage d'eau ou de retardant depuis les airs au moyen d'aéronefs spécialement équipés s'est ainsi avéré hautement efficace pour combattre les grands incendies de forêt, comme évoqué dans le document de travail présenté par la Colombie (AN-Conf/14 WP/141) lors de la quatorzième Conférence de navigation aérienne, qui s'est tenue à Montréal en 2024. Cette efficacité a été démontrée lors des incendies qui ont touché plusieurs pays de la région en 2024, dont le Brésil, la Bolivie (État plurinational de), le Chili, l'Équateur et la Colombie, ainsi que les États-Unis début 2025.

1.9 Il convient par ailleurs de noter les missions de secours et d'aide humanitaire qui interviennent pour faire face à des catastrophes naturelles telles que les tremblements de terre. Dans ce cadre, le transport aérien de personnel et d'équipements est essentiel pour appuyer les efforts de sauvetage. Une grande partie de l'Amérique du Sud connaît une activité sismique intense et fréquente, et la question présente donc un intérêt particulier pour la région.

1.10 Sans appui aérien, il serait impossible de procéder à la recherche et au sauvetage de navires ou d'aéronefs perdus ou accidentés, comme cela a été démontré lors de la recherche et du sauvetage des quatre enfants qui ont survécu à un accident en Amazonie colombienne en 2023.

1.11 Toutefois, l'entrée et la sortie des aéronefs civils, des membres de leur équipage, d'autres membres du personnel à bord et des équipements n'ont pas toujours été suffisamment rapides, pas plus que ne l'a été le transit ou l'escale de ces aéronefs sur le territoire d'États tiers, ce qui est susceptible de faire perdre un temps précieux en cas d'intervention d'urgence. Il est donc essentiel de poursuivre les efforts visant à établir un cadre réglementaire et juridique efficace, en y intégrant des mécanismes de coopération internationale pertinents permettant de faciliter et d'accélérer la circulation et l'entrée des aéronefs civils, des équipages et du personnel d'intervention en cas de catastrophe par l'assouplissement des procédures d'octroi de permis d'entrée ainsi que des procédures douanières et opérationnelles.

1.12 De même, l'Annexe 9 – *Facilitation* à la Convention de Chicago contient des dispositions relatives à l'entrée et à la sortie des aéronefs et du personnel, mais des procédures plus spécifiques sont nécessaires pour rationaliser et accélérer l'acheminement de l'aide par des États tiers.

1.13 Il importe d'avoir à l'esprit que tous les aéronefs utilisés aux fins de la lutte contre les incendies ne sont pas nécessairement civils, certains pouvant être des aéronefs d'État. Il faudrait donc envisager d'appliquer à ces aéronefs les mêmes modalités d'acheminement rapide, en tenant compte des dispositions de l'article 3 c) de la Convention de Chicago.

1.14 Toutefois, les États ne disposent pas toujours d'informations qui leur permettent d'avoir directement connaissance des États tiers vers lesquels se tourner, de la nature des aéronefs, des équipements ou du personnel dont ces États disposent ou des ressources que ces derniers seraient prêts à allouer dans une situation donnée. Faute de disposer de telles informations, on peut perdre un temps précieux à se renseigner et à établir les bons contacts, ce qui entraîne des retards susceptibles d'aggraver la situation. Il s'avère donc également nécessaire de garantir la disponibilité des informations suivantes : États en mesure d'offrir une assistance et organisations, personnel, aéronefs et équipements dont ces États disposent à des fins d'assistance.

2. ANALYSE

2.1 L'ampleur même des catastrophes naturelles et d'origine humaine peut dépasser les capacités d'intervention de l'État touché, lequel se verra contraint de demander de l'aide à d'autres États – de préférence des États voisins – pour que l'intervention soit aussi rapide que possible.

2.2 Il est nécessaire d'étendre le champ d'application de l'Annexe 9 – *Facilitation*, qui contient des dispositions sur les vols de secours entrepris en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement, ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance des Nations Unies. Ces dispositions engagent clairement les États à faciliter sur leur territoire l'entrée, la sortie et le transit des aéronefs qui effectuent des missions de secours accomplies par des organisations internationales reconnues par les Nations Unies ou pour le compte de ces organisations, ou par les États eux-mêmes ou pour leur compte. Elles ne sont toutefois pas suffisamment détaillées pour garantir la mise en œuvre de telles modalités de coopération dans les faits.

2.3 Dans l'Annexe 9 – *Facilitation*, les vols de secours sont définis comme des missions « entreprises en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement, ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance des Nations Unies ». Lors d'une catastrophe ou en pleine situation d'urgence, il n'est pas toujours évident de déterminer rapidement si l'assistance des Nations Unies est requise ou non. À un tel stade, l'unique préoccupation sera sûrement que l'ampleur de la catastrophe a dépassé ou dépassera bientôt la capacité de l'État à y faire face efficacement, que l'assistance requise provienne ou non des Nations Unies.

2.4 L'Annexe 9 – *Facilitation* indique aux États ce qu'ils doivent faire dans les grandes lignes, mais ne leur fournit aucune indication quant à la façon de procéder. Un instrument ou document supplémentaire serait donc nécessaire pour permettre aux États de demander ou d'offrir l'assistance requise, assorti d'une procédure d'application très simplifiée, l'objectif étant que l'entrée du personnel, des aéronefs et des équipements, ainsi que le transit par des États tiers, soient véritablement rapides.

2.5 Les organisations non gouvernementales et d'autres organismes civils internationaux jouent un rôle essentiel dans la gestion des catastrophes, et viennent compléter l'action menée par les autorités nationales grâce à leurs compétences spécialisées, à leurs ressources et à leur portée mondiale. En raison de leurs moyens d'action rapide, ils sont en mesure d'atteindre les collectivités insuffisamment desservies, et d'apporter une aide humanitaire et un appui en matière de prévention des crises, de riposte et de relèvement. Ces entités, qui ont recours à l'aviation civile, contribuent par ailleurs à renforcer la résilience à long terme, en veillant à ce que les populations touchées soient mieux équipées pour faire face aux catastrophes futures.

2.6 Il convient d'avoir à l'esprit que le personnel et les aéronefs mobilisés dans le cadre de telles missions n'appartiendront pas toujours au secteur civil, d'où la nécessité de veiller, en toute conscience, à ce que les aéronefs d'État soient soumis aux mêmes modalités que les aéronefs civils, sans préjudice des dispositions de l'article 3 c) de la Convention de Chicago.

2.7 En outre, il serait très utile de disposer d'un registre ou d'une base de données facilement accessible en vue de déterminer les ressources, y compris le personnel, les aéronefs et les équipements, dont chaque État dispose et qu'il serait en mesure de fournir.

2.8 Il importe par ailleurs que les États tiennent compte des coûts que ces services ou modalités d'appui pourraient entraîner pour eux et des dispositions qu'ils devraient prendre à cet égard.