



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 27 : Autres questions à examiner par la Commission économique

CONTRIBUTION DU TRAVAIL AÉRIEN DANS LES SITUATIONS DE CATASTROPHE ET D'URGENCE – EXPÉRIENCE DES ÉTATS MEMBRES DE LA CLAC

(Note présentée par la République du Chili)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le travail aérien peut désigner toute activité aérienne commerciale menée au moyen d'un aéronef qui ne concerne pas le transport de personnes, de fret ou de poste, notamment la lutte contre l'incendie, l'aide à l'agriculture et à la construction, la photographie et le tournage aériens, les vols d'arpentage et de surveillance, l'ensemencement des nuages et l'évacuation sanitaire.

À la suite de différents phénomènes naturels, en particulier ceux causés par des conditions météorologiques extrêmes et par les changements climatiques (feux de forêt, inondations et glissements de terrain, notamment), de nombreux États ont connu des situations d'urgence dans lesquelles la vie et les moyens d'existence de la population, les télécommunications, la connectivité et l'accès aux services de base ont été mis en péril et, d'une manière générale, les conditions de vie de nombreuses personnes bouleversées.

En pareille situation, les activités d'appui, de sauvetage et d'approvisionnement sont absolument nécessaires et peuvent, pour la plupart, être menées rapidement et efficacement au moyen d'aéronefs.

La présente note de travail met en lumière l'importance du travail aérien et des opérations aériennes spéciales dans les interventions en cas de catastrophe et dans le développement économique en général, ainsi que la nécessité que les États passent des accords qui facilitent ces activités en supprimant les obstacles à l'accès à leurs marchés respectifs et simplifient les procédures administratives et opérationnelles, bien sûr en prêtant attention aux considérations de sécurité. Le mémorandum d'accord adopté en 2023 par la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) est un exemple à retenir.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations communiquées dans la présente note de travail et, en particulier, de l'expérience de collaboration menée en Amérique latine pour faciliter les activités des exploitants étrangers dans le secteur du travail aérien ;
- b) inscrire cette question au programme des travaux de l'Organisation en vue de l'examen d'orientations générales ou de modèles d'accord qui permettraient aux États de faciliter l'accès des exploitants étrangers aux marchés du travail aérien, particulièrement dans les situations où les besoins sont urgents.

¹ Version espagnole fournie par le Chili.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>

1. INTRODUCTION

1.1. Les effets directs et indirects du secteur de l'aviation sur l'économie et le développement des pays, et le travail admirable accompli par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en mettant en place un cadre réglementaire composé non seulement des traités établissant le droit aérien international, mais aussi d'un réseau d'accords sur les services aériens qui rendent le développement possible, sont bien connus et en général largement diffusés. Toutefois, d'une portée géographique plus modeste, le travail aérien et les services de travail aérien, soit toutes les activités à but lucratif menées au moyen d'un aéronef et ne supposant pas le transport de personnes ou de marchandises d'un lieu à un autre, ne font pas l'objet d'un cadre réglementaire adéquat malgré leur portée internationale et transfrontière. Différentes caractéristiques distinguent le travail aérien des services de transport, notamment le type et la taille des aéronefs utilisés, le recours fréquent aux hélicoptères et, plus récemment, aux systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), une spécialisation très poussée qui va de pair avec la rareté du personnel qualifié, le fait que le travail aérien se déroule à la suite d'aléas ou d'imprévus, ce qui signifie qu'il est irrégulier et nécessite des mesures administratives plus rapides, ainsi que les liens étroits qu'il entretient avec les services de secours dans les situations d'urgence, lors de catastrophes et lorsqu'il faut répondre à des besoins sanitaires, sociaux, et autres.

1.2. Bien que le marché du travail aérien soit bien plus petit que celui du transport aérien, nous ne devrions pas sous-estimer les possibilités de développement qu'il offre, ni l'importance qu'il pourrait prendre dans l'économie des États, compte tenu en particulier des moyens qu'il offre dans la prévention et la gestion des catastrophes naturelles et anthropiques. Chaque année, de nombreux pays subissent les terribles conséquences de feux de forêt, d'inondations, d'éboulements ou encore de séismes, ou doivent faire face à d'importants besoins liés à la croissance de l'agriculture, des industries extractives ou du secteur du bâtiment ou de la pêche nationaux. Dans tous ces domaines, le travail aérien fournit une aide absolument nécessaire. Dans certaines situations géographiques et climatiques, il peut être encore plus difficile de faire face à certains événements et d'assurer la connectivité et fournir une assistance lorsque les transmissions au sol sont endommagées. La mise en place de tels services est aussi influencée par le fait qu'ils sont généralement limités aux opérations nationales, en raison de la taille et du rayon d'action de l'aéronef utilisé et du lien avec les événements survenus au niveau local. Néanmoins, compte tenu des arguments énoncés ci-dessus, le développement transfrontière du travail aérien n'est pas exclu et pourrait présenter des avantages pour les habitants des pays voisins ou proches, ce qui supposerait la suppression des obstacles éventuels.

1.3. Toutefois, tous les États ne disposent pas des ressources économiques et aéronautiques nécessaires, à savoir un nombre suffisant d'aéronefs et d'équipages réunissant les qualités requises pour participer à ces opérations. Cela se produit dans la région de l'Amérique latine, où des États ont eu le plus grand mal à mobiliser les moyens nécessaires pour faire face à des catastrophes, accéder à des zones isolées ou acheminer des fournitures, notamment médicales. Au Chili, on dénombre environ 120 exploitants différents de travail aérien, tous détenteurs de certificats attestant du respect des normes de sécurité les plus élevées et équipés de flottes modernes d'aéronefs et d'hélicoptères. Certains autres États de la région bénéficient de conditions analogues, mais la réalité est très différente dans de nombreux États.

2. ANALYSE : EXPÉRIENCE DE L'AMÉRIQUE LATINE

2.1. Les obligations essentielles applicables à la prestation de services aériens commerciaux englobent généralement les spécifications techniques des aéronefs, les capacités de l'équipage et les permis commerciaux et d'exploitation, qui sont tous régis par les textes réglementaires nationaux de chaque État et doivent être conformes aux procédures établies par chaque administration. Toutefois, si les services en question sont fournis sur un territoire différent de celui sur lequel un aéronef est enregistré ou une entreprise prestataire a son siège, des obligations supplémentaires, voire des interdictions ou des restrictions, s'appliquent. Dans le cas des services de transport aérien, on constate une certaine harmonisation des procédures à suivre pour obtenir les accréditations nécessaires et mener des activités dans un pays étranger. Toutefois, dans le cas du travail aérien, la normalisation de la forme et de la teneur des accords est moindre et la coordination visant à faciliter et assouplir l'application des accords dans d'autres États est insuffisante.

2.2. Compte tenu de ce qui précède, et du fait que certains États de la région disposent de flottes aériennes plus importantes et modernes, ainsi que suffisamment de pilotes et d'exploitants techniquement qualifiés, dont les moyens peuvent être déployés sur le territoire d'autres États, la CLAC a lancé en 2023 une initiative visant à faciliter la collaboration dans le travail aérien, laquelle permet aux exploitants d'un État membre d'entreprendre un tel travail sur le territoire d'un autre État lors de situations d'urgence ou chaque fois que c'est nécessaire pour aider les exploitants locaux ou déployer des capacités supplémentaires, afin de fournir un accès non discriminatoire à ces entreprises. Les parties au mémorandum d'accord qui a été rédigé à cette fin s'engagent, sans nuire à la sécurité, à simplifier et accélérer les procédures relatives aux spécifications des aéronefs et aux capacités de l'équipage, ainsi que la délivrance d'autorisations en cas de déclaration officielle de situation d'urgence ou de situation analogue, selon les modalités déterminées par chaque État.

2.3. Le mémorandum d'accord a été conçu pour assurer l'égalité de traitement des exploitants du travail aérien d'autres États signataires ; son texte est disponible à l'adresse suivante : https://clac-lacac.org/documents/?lang=en#MoU-EstMie_eng. Les activités prévues au titre du mémorandum d'accord sont notamment : fournir aux parties intéressées des informations exactes sur l'organisation, le département ou la personne à contacter pour pouvoir mener des activités de travail aérien ; simplifier et accélérer les procédures de certification des exploitants venant d'autres Parties au moyen de la reconnaissance et de la validation des documents délivrés par l'État d'origine de l'entreprise concernée ; rendre fluide la validation des licences délivrées par les autres Parties aux membres d'équipage et aux autres membres du personnel technique ; simplifier et accélérer les procédures applicables aux organismes de maintenance des aéronefs qui fournissent des services aux exploitants de travail aérien étrangers ; créer un registre des entreprises de travail aérien étrangères contenant des informations sur leurs autorisations, certifications, licences et capacités techniques afin de simplifier la délivrance de permis par la suite ; échanger des informations sur les connaissances techniques, des règlements techniques et des manuels de procédures sur les meilleures pratiques et la réglementation dans le domaine du travail aérien. https://clac-lacac.org/documents/?lang=en-MoU-EstMie_eng

2.4. Nous considérons l'élaboration du mémorandum d'accord comme une initiative utile ; 11 des 22 États membres de la CLAC y ont adhéré à ce jour. Le mémorandum a déjà été appliqué avec de bons résultats lors de situations d'urgence climatique dans des pays de la région, notamment les feux de forêt en Patagonie, à la frontière sud de l'Argentine et du Chili, d'octobre 2024 à mars 2025, qui ont pu être combattus au moyen d'aéronefs de ces deux États sans tenir compte des frontières. Les auteurs de la présente note de travail estiment donc que les États membres de l'OACI souhaitant encourager le travail aérien sur leurs territoires respectifs pourraient prendre le mémorandum comme modèle pour rédiger des éléments indicatifs généraux.

2.5. Bien que la notion de droit de trafic ne s'applique pas au travail aérien, des progrès pourraient être accomplis en ouvrant les marchés et en supprimant les obstacles à la concurrence afin d'élargir la gamme de services proposés aux États et à l'ensemble de la population, en particulier en situation d'urgence ou de catastrophe constituant une menace pour la vie et les moyens d'existence des personnes et des communautés, en appliquant la même démarche propice à la libéralisation que favorise l'OACI dans le domaine du transport aérien.

— FIN —