



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLEE — 41<sup>e</sup> SESSION**

**COMITÉ EXÉCUTIF**

**Point 28 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif**

**METTRE EN PLACE ET UTILISER UN SYSTÈME GÉNÉRAL DE DE GESTION DES CRISES  
À PLUSIEURS NIVEAUX**

(Note présentée par la Tchéquie au nom de l'Union européenne et des États qui en sont membres<sup>1</sup>, ainsi que d'autres États qui sont membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup> et d'EUROCONTROL)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail vise à faire reconnaître l'intérêt d'une évolution du cadre de gestion de la crise mondiale qui sévit actuellement vers une stratégie de gestion des crises à plusieurs niveaux qui devrait fournir à l'OACI, aux régions et aux États des structures et des mécanismes de coordination efficaces, afin que les interventions opérationnelles en cas de crise soient exécutées de manière prévisible et uniforme. Cette démarche aidera aussi à prendre de nouvelles dispositions en vue de la mise en œuvre des plans d'intervention rapide que le Secrétariat de l'OACI définira conformément aux recommandations de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître l'intérêt qu'il y aurait à créer un système général de de gestion des crises à plusieurs niveaux en tenant compte des mécanismes de coordination qui existent déjà, à mettre en place des arrangements entre États aux niveaux régional et mondial, et à modifier en conséquence la résolution A39-24 de l'Assemblée, ainsi qu'il est proposé en appendice ; et
- b) prier l'OACI de :
  - i. créer un dispositif capable de coordonner les interventions opérationnelles face aux crises au niveau mondial, chargé de recenser les dispositifs nationaux et régionaux, et de recueillir les enseignements que ces dispositifs ont tiré de leur expérience en vue de la création d'un registre des risques à gérer au niveau mondial ;
  - ii. de faciliter l'échange d'informations et le partage des meilleures pratiques entre les dispositifs en élaborant des orientations sur l'élaboration et l'application de leur programme de travail, notamment par des mécanismes de coordination harmonisés (tels que des processus d'intensification entre les niveaux national, régional et mondial), des activités de préparation en prévision des crises et de gestion des risques, des exercices, des mesures de communication de crise visant notamment les passagers, des activités de formation du personnel et des organisations concernées, ainsi que des arrangements prédéfinis visant à rendre plus prévisibles les interventions associées à certains scénarios ;
  - iii. recenser et évaluer les solutions en matière de renforcement des capacités afin que tous les États et régions puissent participer à l'application de ce système.

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Tchéquie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Tchéquie, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Suède.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, République de Moldova, Monaco, Monténégro, La Macédoine du Nord, Norvège, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye, Ukraine et Royaume-Uni.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques suivants : Sécurité, Capacité et efficacité, Sûreté et facilitation.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget-programme ordinaire pour 2023-2025 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	<a href="#">OACI, Crisis Management Framework Document (EUR Doc 031)</a> Résolution A39-24 de l'Assemblée : <i>Stratégie en matière de réduction des risques de catastrophe aérienne et de mécanismes d'intervention</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'expérience de la gestion des crises qui ont frappé l'aviation a montré que les actions isolées ou non coordonnées des États en réaction à une crise mondiale ou régionale sont à éviter. Des mesures coordonnées sont nécessaires pour affronter une telle crise au niveau politique, mais la synchronisation des mesures opérationnelles issues de l'action politique est tout aussi nécessaire afin d'accorder aux parties prenantes de l'aviation la prévisibilité nécessaire à la poursuite de leurs activités dans des conditions de sûreté et de sécurité, et de faciliter une rapide reprise de l'aviation.

1.2 En octobre 2021, la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 a recommandé à l'OACI d'élaborer des plans d'intervention rapide et des mécanismes officiels de coopération avec les entités régionales et nationales chargées de la gestion des crises, pour garantir un échange rapide d'informations et de meilleures pratiques et réduire le nombre d'interventions disparates des États. Cette démarche dépend de l'existence de structures compétentes de coordination en cas de crise aux niveaux national et régional, et de la connaissance de ces structures.

1.3 La Cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise (EACCC) a été officiellement créée en 2010, à la suite de l'éruption du volcan islandais *Eyjafjallajökull*, pour faciliter la coordination des interventions face aux crises du réseau de gestion de la circulation aérienne (ATM) dont souffrait le secteur de l'aviation, en étroite coopération avec les structures correspondantes dans les États et les parties prenantes opérationnelles de l'aviation. L'EACCC mène aussi des activités visant à acquérir et partager en temps voulu les informations avec les décideurs de la communauté de l'aviation. En outre, la région Europe a mis en place un système de gestion des crises. Ces arrangements ont été utilisés plusieurs fois et adaptés en fonction des enseignements retenus des crises passées. D'une part, les événements survenus lors de crises passées ont montré que seules les solutions paneuropéennes étaient efficaces pour trouver des solutions telles que l'adoption par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) et le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) du protocole pour la sécurité sanitaire dans le secteur de l'aviation dans le contexte de la pandémie de COVID-19. D'autre part, la crise de la COVID-19 a montré que le domaine d'action de l'EACCC ne devrait pas être restreint aux crises du réseau ATM et que les échanges avec les autres régions et au niveau mondial étaient trop limités.

1.4 Conformément à l'Annexe 9 à la Convention de Chicago, les États doivent créer un Comité national du transport aérien et élaborer un Programme national de facilitation du transport aérien qui doivent permettre une coordination approfondie, adaptée à la situation, ou le traitement des questions de facilitation entre les représentants des États, les parties prenantes et le secteur privé. Il faudrait tenir compte de cette catégorie particulière de mécanismes de coordination nationaux, qui existent déjà, lors de l'élaboration d'un cadre mondial de gestion des crises cohérent et adaptable pour faire face à toutes les crises, quelles que soient leurs caractéristiques.

1.5 Afin de permettre aux États d'échanger des informations critiques (24 heures sur 24), ainsi que les demandes urgentes et/ou les messages concernant les menaces, les actes constituant des interventions illicites ou les incidents touchant la sécurité de l'aviation civile, le Réseau de points de contact en sûreté de l'aviation a été créé en 2006. Les mécanismes de coordination semblables qui existent au niveau mondial devraient aussi être pris en compte dans le cadre mondial de gestion des crises.

## **2. GÉRER LES CRISES AU NIVEAU LE PLUS ADÉQUAT**

2.1 Lors de l'éruption volcanique survenue en Islande en 2010, il a essentiellement été nécessaire d'adopter une démarche commune au niveau européen pendant plusieurs semaines, tandis que la crise de la COVID-19 exige des efforts continus à tous les niveaux depuis plus de deux ans. En fonction de leurs caractéristiques, de leur échelle et de leurs incidences, les crises doivent être gérées avec suffisamment de souplesse pour que les États, les régions, l'OACI et le secteur de l'aviation puissent résoudre les problèmes au niveau le plus bas grâce aux compétences d'expert voulues. Il faut que les États coopèrent étroitement en s'appuyant sur des arrangements prédéfinis qui tiennent compte des questions de sécurité et de la nécessité d'une reprise rapide, principalement dans l'intérêt des passagers et du secteur de l'aviation. Ainsi, transformer le cadre mondial actuel de gestion des crises en une approche (mondiale/régional/nationale) à plusieurs niveaux est une solution opportune.

## **3. METTRE EN PLACE UN RÉSEAU MONDIAL, RÉGIONAL ET NATIONAL DE DISPOSITIFS DE COORDINATION FACE AUX CRISES**

3.1 Les dispositifs permanents de coordination en cas de crise renforcés par des arrangements adaptés sont des instruments essentiels dans la gestion des crises par de nombreuses parties prenantes et dans le cadre d'une approche commune. C'est aussi le cas lorsque la situation ne dépend pas de la communauté de l'aviation. Les parties prenantes de l'aviation européenne ont reconnu que l'EACCC jouait un rôle essentiel en permettant l'échange, au niveau régional, des dernières nouvelles concernant une crise (situation épidémiologique, incidences sur la circulation, et mise à jour sur les interdictions de voyager, les politiques en matière de voyage et l'élaboration d'orientations).

3.2 Compte tenu de cette expérience, l'OACI devrait encourager la création de tels dispositifs régionaux en ayant à l'esprit qu'il existe des organes de coordination tels que les comités de facilitation et le Réseau de l'OACI de points de contact en sûreté de l'aviation, et encourager la mise en place des arrangements nécessaires à la gestion de risques susceptibles de prendre une ampleur régionale, tels que les cyberattaques, les épidémies, les cendres volcaniques et les événements nucléaires, et nécessitant une coordination régionale.

3.3 Les dispositifs régionaux devraient avoir la capacité d'échanger les uns avec les autres au niveau mondial afin de partager les informations et les analyses pertinentes, et de rassembler des éléments informant sur l'évolution de la situation son incidence possible sur d'autres régions et États, et dans la mesure du possible, d'uniformiser les mesures opérationnelles d'atténuation et la communication externe. Toutefois, la pandémie a montré que les échanges entre régions ou États étaient trop limités, à la fois parce que l'existence des autres structures de coordination en cas de crise est mal connue au niveau mondial et parce qu'il n'existe pas de mécanisme de coordination entre les dispositifs en cas de crise. L'OACI devrait donc tenir une liste des structures existantes de coordination en cas de crise pour faciliter la création d'un réseau de dispositifs et fournir à ces derniers des mécanismes de coordination harmonisés, notamment un processus de renvoi au niveau supérieur quand la coordination doit se poursuivre à ce niveau.

3.4 À l'occasion de l'examen de sa politique d'intervention en cas de crise et de la recommandation 1/1 de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19, l'OACI devrait aussi envisager de mettre en place un dispositif de coordination des interventions opérationnelles face aux crises mondiales et des arrangements permettant le maintien du lien entre les dispositifs mondiaux et régionaux, tout en recensant comme il convient les connaissances d'expert et les capacités nécessaires dans différentes sortes d'événements. Une organisation aidera aussi l'OACI à appliquer rapidement et efficacement des plans d'intervention rapide dans différentes situations.

3.5 Les arrangements précités permettront aussi d'assurer une étroite coordination des niveaux opérationnel et politique, notamment sur les questions de communication. Cela sera indispensable pour permettre aux dispositifs de mettre en forme et de présenter leurs conclusions et les informations sur une situation et de recommander des mesures politiques, et pour que la sphère politique reçoive en retour des informations sur les aspects opérationnels en vue de l'adoption de nouvelles décisions.

3.6 L'efficacité d'une telle démarche dépend de l'existence de dispositifs et de leur couverture géographique et fonctionnelle. Il faudrait donc que l'OACI détermine quelles activités de renforcement des capacités sont nécessaires pour permettre à tous les États ou régions exposés à des crises, quelles qu'elles soient, nécessitant une coordination opérationnelle mondiale ou régionale de faire partie de ce système.

#### **4. DÉVELOPPER ET AMÉLIORER L'ÉTAT DE PRÉPARATION DES DISPOSITIFS**

4.1 L'OACI devrait rassembler les enseignements tirés de chaque crise, ainsi que par chaque dispositif régional pour ce qui est des risques à gérer au niveau mondial ou régional, et élaborer des orientations relatives à la gestion des crises mondiales et régionales, notamment en vue de la création d'un registre des risques à prendre en compte et de leur évaluation, de la désignation et de la description des activités de préparation en prévision des crises, des procédures et des exercices de gestion des crises, et de la communication de crise.

4.2 Les dispositifs de coordination en cas de crise devraient avoir un programme de travail compatible avec la portée de leurs activités (surveillance, notification, couverture géographique, secteurs, action, entre autres) et adaptés aux risques qu'ils devraient gérer à leur niveau, afin d'améliorer l'état de préparation des parties prenantes de l'aviation en cas de crise.

4.3 Il sera indispensable de mener des activités de formation du personnel et au niveau des organisations, ainsi qu'entre organisations, pour aider les dispositifs à renforcer leur intervention opérationnelle, quel que soit l'évènement à gérer. L'OACI devrait donc élaborer des orientations portant sur la formation connexe à l'intention des membres du personnel ayant besoin d'acquérir un ensemble de compétences donné (tel que la gestion des facteurs d'incertitude, la pensée analytique, la création et l'entretien d'un réseau de personnes, la communication avec le public/les passagers, la coordination d'une intervention pouvant être adaptée face à une crise ou la prise de décisions) ou sur la manière de normaliser, d'enseigner et d'améliorer les services interorganisations.

4.4 L'OACI devrait aussi promouvoir l'échange de meilleures pratiques entre dispositifs. Étant donné que les risques varient d'une situation à l'autre, l'expérience de la gestion de certains risques précis peut être plus ou moins grande selon les pays. Développer l'expérience de chaque dispositif pour améliorer le niveau mondialement apporterait une importante contribution à la gestion de nouvelles crises. L'Europe serait prête à offrir son expérience de la gestion d'éruptions volcaniques et de l'application de l'approche dite « SRA ».

-----

## APPENDICE

### **MODIFICATION QU'IL EST PROPOSÉ D'APPORTER À LA RÉOLUTION A39-24 : STRATÉGIE EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES RISQUES DE CATASTROPHE AÉRIENNE ET DE MÉCANISMES D'INTERVENTION**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prévoit que l'un des buts et objectifs de l'OACI est de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique,

*Considérant* que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la Déclaration et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 adoptés par la Troisième Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques de catastrophe,

*Consciente* que les catastrophes naturelles endommagent les infrastructures sociales et économiques de tous les pays et que leurs conséquences à long terme sont particulièrement néfastes pour les pays en développement et entravent leur développement durable,

*Consciente* que les États sont les premiers responsables de la prévention et de la réduction des risques de catastrophe et que toute intervention de l'Organisation devrait être prise sous la direction des États concernés et de concert avec eux,

*Reconnaissant* *Constatant* 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* fournissent aux États des normes et des pratiques recommandées (SARP) relatives à la planification d'urgence et aux interventions, ainsi qu'aux formalités de contrôle frontalier pour les vols de secours effectués à la suite de catastrophes naturelles ou causées par l'homme,

*Reconnaissant* *Consciente* que la réduction des risques est une fonction importante du système des Nations Unies et qu'elle devrait faire l'objet d'une attention soutenue, et soulignant la nécessité pour la communauté internationale de faire preuve d'une ferme détermination politique à utiliser les connaissances scientifiques et techniques pour réduire la vulnérabilité aux catastrophes naturelles et aux dangers environnementaux, en tenant compte des besoins particuliers des pays en développement,

*Reconnaissant* *Notant* 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,

*Reconnaissant* *Notant* que tous les États peuvent tirer parti de l'incorporation de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien,

*Notant* la nécessité de coordonner au niveau le plus adéquat les interventions politiques et opérationnelles face aux catastrophes naturelles ou anthropiques qui prennent des dimensions régionales ou mondiales ;

1. *Prie instamment* les États de reconnaître le rôle important de l'aviation dans le contexte de la réduction des risques de catastrophe au niveau national, notamment dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien ;
2. *Prie instamment* les États de prendre en compte les priorités en matière de réduction des risques de catastrophe qui sont indiquées dans le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 dans l'élaboration de leurs plans nationaux d'intervention d'urgence ainsi que dans les exigences en matière de plans d'intervention d'urgence destinées aux fournisseurs de services aéronautiques ;
3. *Charge* le Conseil d'établir une politique d'intervention en cas de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe aérienne qui institutionnaliserait et guiderait l'approche stratégique et les interventions tactiques de l'Organisation en cas de crises particulières à l'aviation risquant de toucher la sécurité ou la continuité de l'aviation civile internationale ;
4. *Charge* le Conseil d'aider les États à mettre en œuvre les stratégies de réduction des risques de catastrophe aérienne, en donnant la priorité aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement ;
5. *Charge* le Secrétaire général d'établir, ~~en coordination avec les États affectés et les États avoisinants, un mécanisme d'intervention et d'assistance de l'OACI en cas de crise~~ un réseau OACI de structures de coordination en cas de crise et de mécanismes de coordination connexes et de mettre en place un arrangement entre l'OACI, les régions et les États, pour promouvoir des interventions politiques et opérationnelles coordonnées face aux crises, ainsi que des activités d'assistance, au niveau le plus adéquat ;
6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à travailler dans un esprit de collaboration au sein du système des Nations Unies pour faire en sorte qu'une assistance opportune, coordonnée et de haute qualité soit apportée à tous les États où les pertes dues à des catastrophes représentent une menace pour la santé et le développement de la population ;
7. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et conformément à ses Objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis pour appuyer la mise en œuvre transversale du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 et le Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience.