



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 46 : Autres questions à examiner par la Commission technique

#### LE RÔLE DE L'AVIATION CIVILE LORS DE CATASTROPHES NATURELLES

(Note présentée par la Colombie)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans la présente note de travail, il est demandé que la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée détermine l'importance de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un plan régional et de plans spécifiques pour chaque État, qui permettent d'établir les procédures du secteur aérien qui doivent être suivies en cas de catastrophe naturelle et/ou d'événements graves dans lesquels l'aviation civile est déterminante pour transporter les blessés, les fournitures destinées aux zones touchées et le nécessaire de survie.

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

- à examiner la présente note de travail en vue de définir un programme de travail visant l'objectif proposé ;
- à demander au Conseil d'inclure dans le Plan mondial et dans les plans régionaux de navigation aérienne un chapitre spécial précisant les principes généraux d'un plan du secteur aérien pour les secours en cas de catastrophe naturelle ;
- à évaluer la possibilité de demander aux groupes régionaux de planification (ALLPIRG) de s'occuper de la tâche d'élaboration du plan du secteur aéronautique pour les catastrophes naturelles, et prier instamment les États membres de l'OACI de coopérer et de collaborer à cet objectif.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E : Continuité — Maintenir la continuité des activités aéronautiques, point 2 : réagir rapidement et de façon positive pour atténuer l'incidence des phénomènes naturels ou dus à l'intervention humaine qui peuvent compromettre la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Le financement des coûts d'exploitation afférents doit être assuré par les organismes de surveillance et de prévention des catastrophes de chaque État.
<i>Références :</i>	Examiner les stratégies d'exécution de soutien présentées dans la note A37-WP1, Appendice B, page B-3.

<sup>1</sup> Original : espagnol

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'analyse des récentes catastrophes naturelles survenues au Chili, en Haïti et en Chine a révélé que l'aviation civile est soumise à une tension extrême en plus d'être touchée par des carences opérationnelles supplémentaires et logistiques pour ce qui est des procédures d'évacuation des blessés et de transport des ravitaillements vers les zones frappées par une catastrophe naturelle dans un État.

1.2 Les politiques et priorités pour les opérations aériennes d'urgence ne sont pas établies de façon claire.

1.3 Les retards pour évacuer les blessés augmentent de manière exponentielle la probabilité de décès, ce qui signifie que l'efficacité opérationnelle lors de tels événements est vitale pour en diminuer les incidences négatives.

1.4 Dans les circonstances actuelles, en accord avec les avis scientifiques, des alertes sont envoyées aux diverses communautés concernant les probabilités de catastrophe naturelle dans les diverses régions du monde. C'est pourquoi il faut qu'à un niveau régional et national, le secteur aérien établisse un plan opérationnel et logistique qui permette de réagir à de tels événements avec un haut niveau d'efficacité.

1.5 Il est très important d'examiner certains aspects du plan du secteur aéronautique, comme suit :

- a) évaluer l'état de l'infrastructure aéroportuaire et de la navigation aérienne une fois qu'est survenu l'événement dans la zone touchée, afin de doter l'aéroport des meilleures conditions d'exploitation pour l'évacuation des blessés, les ponts aériens d'urgence et le transport des ravitaillements vers la zone touchée par une catastrophe naturelle ;
- b) infrastructure aéroportuaire et établissement des aires de stationnement et de chargement et déchargement des aéronefs. Il faut veiller particulièrement à ce que les aéronefs-ambulances disposent de zones spéciales d'opération dans l'aéroport, étant donné l'importance de l'évacuation des blessés et d'une infrastructure opérationnelle mobile pour améliorer les conditions opérationnelles de l'aéroport, par exemple les systèmes de navigation, les communications et les tours de contrôle mobiles ;
- c) déterminer l'aéroport de dégagement qui devra servir à l'évacuation et/ou à l'arrivée du personnel non prioritaire et/ou du personnel non affecté, comme les chefs d'État et les familles des victimes ;
- d) établir un point de contrôle de transit d'urgence pour le contrôle du transit vers la zone touchée, ainsi que les hélistations (héliports) d'urgence et les procédures de transit aérien d'urgence, afin de limiter au minimum les risques opérationnels ;
- e) établir la législation d'urgence, suspendre les vols commerciaux et autoriser immédiatement les opérations des aéronefs nationaux et internationaux qui assurent des services humanitaires dans la zone, en plus de réévaluer le système tarifaire de la zone d'urgence pour assurer l'efficacité de l'exploitation.

1.6 En plus de ce qui précède et en rapport avec la coopération internationale, les États doivent définir un inventaire de matériels et de technologies qui puisse être partagé au niveau régional, selon les modalités de la coopération, des donations et/ou de l'utilisation partagée, en accord avec les caractéristiques des ressources disponibles, la situation géographique de l'État et les conditions d'utilisation définies par les États, et le développement d'études techniques et opérationnelles propres à chaque région.

1.7 L'intention est d'établir des processus de coordination efficaces entre les États et de faire en sorte que ces États respectent certains accords d'exploitation.

## 2. ANALYSE

2.1 Il convient d'introduire un chapitre dans le Plan mondial de navigation aérienne et dans les plans régionaux de chaque État, dans lequel serait élaboré le plan du secteur aéronautique en cas de catastrophes naturelles. À cet effet, les bureaux régionaux de l'OACI seront responsables d'évaluer les États en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre dudit plan. À ce sujet, il faut prévoir dans le plan de coordination entre les États le cas où deux États ou plus sont touchés, et procéder au suivi et à l'amendement du plan.

2.2 Il faut enregistrer les ententes entre États de façon à permettre un accès plus efficace aux aéronefs nationaux et internationaux qui participent aux opérations humanitaires dans la zone d'urgence. L'un des principes qui doit être pris en compte est celui du contrôle de l'espace aérien qui serait établi pour desservir la zone d'urgence : cela doit être de la responsabilité exclusive de l'autorité aéronautique de chaque État, lequel devra établir des procédures de priorité pour les aéronefs qui doivent atterrir dans la zone d'urgence ou en décoller.

2.3 En ce sens, il est important d'informer les groupes de planification régionale (ALLPIRG) pour qu'ils travaillent sur les tâches découlant des mesures suggérées dans la présente note de travail.

2.4 Les coûts afférents doivent être pris en charge par les organismes de surveillance et de prévention des catastrophes de chaque État.