



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 46 : Autres questions à examiner par la Commission technique

PLANS DE PRÉVENTION ET D'INTERVENTION EN CAS D'URGENCE

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Depuis une dizaine d'années, la communauté internationale a été frappée par de nombreuses catastrophes naturelles et d'autres situations d'urgence qui ont gravement porté atteinte à l'infrastructure, au commerce et au moyen d'existence des populations. Ces calamités ont pris de nombreuses formes : tremblement de terre, volcans et raz-de-marée, ouragans et troubles civils, chacun ayant de terribles conséquences. En de nombreuses circonstances, l'aviation a été un des principaux moyens par lesquels ont pu être transportés les biens et services essentiels nécessaires dans les zones dévastées. Le rôle que l'aviation joue pendant une catastrophe est critique et particulièrement visible. Or, quand ces urgences frappent aussi le système de l'aviation, ces biens et services ne peuvent être acheminés, ce qui aggrave la situation. Il est donc indispensable que les États contractants de l'OACI comprennent parfaitement ces situations et la nécessité d'une formation permettant d'établir des plans de prévention et d'intervention en cas d'urgence.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter la résolution figurant au paragraphe 3.1.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C (Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques).
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> Annexe 14 — <i>Aérodromes</i>

1. HISTORIQUE

1.1 L'aviation est un mode de transport indispensable à l'acheminement des biens et des passagers dans une économie en pleine expansion. Elle le devient encore plus critique dans les situations d'urgence.

1.2 De multiples calamités, telles que les tremblements de terre et les irrptions volcaniques, les raz-de-marée, les ouragans et les troubles civils causent des pertes de vies humaines, des lésions corporelles et des dommages matériels. De fait, la pénurie de biens et de services cause de nombreuses morts après l'urgence initiale elle-même.

1.3 L'OACI procède à une planification de certaines mesures d'exception dans divers domaines, mais elle n'a formulé aucun élément indicatif pour aider les États à établir un plan global. Certains États contractants ont adopté des plans conjoncturels de leurs services de la circulation aérienne, conformément aux dispositions du Supplément C de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*. Ces plans ne sont toutefois pas toujours aisément disponibles, coordonnés, communiqués ou appliqués quand des urgences se produisent. Les États doivent aussi veiller à ce que leurs aéroports établissent un plan conjoncturel pour faire face aux catastrophes naturelles et autres urgences.

1.4 Il y a donc lieu de réexaminer le rôle que l'OACI joue dans l'établissement de plans de prévention et d'intervention en cas d'urgence. Si les États en ont besoin, l'OACI devrait les aider à publier des éléments indicatifs sur les plans nationaux de gestion des crises qui frappent l'aviation fondés sur ses normes et pratiques recommandées (SARP). Ces éléments aideront aussi l'OACI à établir des programmes de formation à l'intention des régions sur les plans de prévention et d'intervention en cas d'urgence s'il apparaît que de tels programmes sont nécessaires.

2. ANALYSE

2.1 Le Supplément C de l'Annexe 11 à la Convention relative à l'aviation civile internationale (la Convention) contient des éléments indicatifs sur la planification des mesures d'exception dans les services de la circulation aérienne. Ces éléments portent sur les mesures conjoncturelles à prendre en cas de perturbation du contrôle de la circulation aérienne et des services de soutien connexes. Les plans conjoncturels sont établis pour mettre à disposition des installations et services destinés à remplacer ceux qui sont prescrits dans le plan régional de navigation aérienne s'ils sont temporairement indisponibles.

2.2 Le Supplément C prescrit que les États contractants ont pour charge de formuler, promulguer et appliquer les plans conjoncturels. La section 3.4 de ce supplément dispose que, dans certaines circonstances, l'OACI prendra l'initiative de coordonner des mesures conjoncturelles appropriées quand un État n'est pas en mesure de s'acquitter de ses responsabilités en cas de perturbation des services de l'ATC et des services de soutien connexes.

2.3 L'Annexe 14 — *Aéroports* dispose de plus que les États doivent exiger de leurs aéroports qu'ils établissent des plans conjoncturels d'aéroport proportionnés au nombre de leurs mouvements aériens et à d'autres activités qui s'y déroulent. Dans de nombreux cas, pareils plans ont cependant été établis à l'échelon local mais ils sont entièrement indépendants de ceux des services de la circulation aérienne.

2.4 Les difficultés qui peuvent se présenter quand les plans conjoncturels ne sont pas bien coordonnés et clairement compris ont été parfaitement exemplifiées pendant une situation d'urgence au cours de laquelle une Administration de l'aviation civile (AAC) n'a pas été en mesure d'appliquer le plan des mesures d'exception de ses services de la circulation aérienne. La confusion relative aux rôles et responsabilités respectives de l'OACI et des États voisins a entraîné une perte de temps et de ressources qui auraient pu être bien mieux utilisés pour aider l'État en crise. De nombreuses urgences ne se limitent pas à une perturbation de l'ATC. Elles peuvent porter atteinte à la sûreté, à l'environnement, au personnel et à d'autres domaines de l'aviation. Le manque de personnel disponible pour affronter les situations de crise peut contribuer à ces difficultés.

2.5 Les plans conjoncturels qui sont coordonnés par les services compétents d'un État et avec les États voisins et les organismes régionaux peuvent être particulièrement précieux en cas d'urgence. Quand ils contiennent des instructions précises sur tous les aspects de la prévention et des interventions d'urgence ainsi qu'une description des rôles et des responsabilités de tous les intéressés, l'intervention peut être accélérée et sauver des vies humaines. Du fait que ces éléments ne figurent pas dans tous les plans conjoncturels qui existent, l'OACI pourrait prendre l'initiative des activités nécessaires en veillant à ce que ses bureaux régionaux et leur personnel aient suivi une formation appropriée pour pouvoir aider les États à établir et appliquer des plans conjoncturels de l'aviation.

2.6 Des éléments indicatifs détaillés sur les plans de gestion des crises, sur la formation concernant les plans de prévention et d'intervention en cas d'urgence, des plans coordonnés comme il convient et une description claire des rôles et responsabilités de tous les intéressés, permettraient non seulement de sauver des vies humaines mais aussi d'atténuer les conséquences économiques des crises.

3. RECOMMANDATION

3.1 L'Assemblée est invitée adopter la résolution ci-après :

Résolution 46/...: Plans de prévention et d'intervention en cas d'urgence

L'Assemblée

Attendu que les nombreuses urgences dévastatrices qui se sont produites au cours de la dernière décennie ont porté atteinte à l'infrastructure, au commerce et aux moyens d'existence des populations de la communauté mondiale ;

Attendu que le rôle joué par l'aviation pour acheminer des biens et des passagers pendant une catastrophe est critique et particulièrement visible ;

Attendu que la Résolution A23-12 que l'Assemblée a adopté à sa 23^e Session, en 1984, a conduit à la formulation d'éléments indicatifs sur les mesures d'exception à prendre en cas de perturbation des services de la circulation aérienne, particulièrement à la formulation du Supplément C de l'Annexe 11 à la Convention relative à l'aviation civile internationale ;

Invite instamment l'OACI à mettre sur pied une équipe spéciale composée de volontaires pour examiner le rôle de l'OACI dans l'établissement de plans de prévention et d'intervention d'urgence ;

Encourage, lorsqu'il y a lieu, l'OACI de concert avec les États contractants à établir à l'intention des régions un programme de formation portant sur les plans de prévention et d'intervention d'urgence ;

Encourage l'OACI, les États contractants, les organisations régionales et les organismes de l'aviation à établir, examiner et à se communiquer mutuellement des plans de prévention et d'intervention en cas d'urgence pour veiller à ce que les mesures d'intervention soient prises en temps voulu et soient bien coordonnées pendant les situations d'urgence ;

Charge le Conseil de réviser le Supplément C de l'Annexe 11 à la Convention relative à l'aviation civile internationale pour qu'il se rapporte comme il convient à toutes les autres Annexes ;

Demande au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur l'état d'avancement général des activités relatives à l'établissement de plans de prévention et d'intervention d'urgence.

— FIN —