



Organisation de l'aviation civile internationale

Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART)

Phase III

Document de couverture de haut niveau

présentant les recommandations et les orientations de la CART à
la lumière des éléments nouveaux relatifs à
la crise de la COVID-19

Montréal (Canada), 10 mars 2021

LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Président de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART)

au

Président du Conseil

J'ai l'honneur de présenter le document de couverture de haut niveau de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) et la troisième édition connexe du document *Paré au décollage : Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19*.

La Phase III de la CART a soulevé un défi de taille : réaliser un équilibre entre la crise mondiale et l'incertitude croissante, les avancées prometteuses vers une résolution prévisible et la nécessité d'une approche harmonisée en cette période d'évolution rapide. Je suis convaincu que les résultats présentés par la CART apportent les orientations opportunes, ciblées et essentielles dont le système d'aviation civile a besoin à l'heure actuelle. À mesure que la situation évolue, dans un avenir peut-être très proche, la coopération et l'harmonisation deviendront encore plus importantes pour aider nos États membres à s'adapter aux défis émergents et existants. À cet égard, je remercie sincèrement nos organisations partenaires, en particulier l'Organisation mondiale de la santé (OMS), pour leur soutien et leur participation, en espérant que notre étroite coopération se poursuivra.

Je tiens aussi à exprimer ma sincère gratitude à tous les membres et observateurs de la CART pour leur engagement et leur apport, en particulier les membres et les corapporteurs des deux groupes de travail (États-Unis, Singapour, Colombie et Espagne).



Estanislao Esono Anguesomo
Président

Recommandations

Les recommandations figurant dans le présent Document sont résumées ci-dessous ; elles complètent les onze recommandations originales du rapport de la CART publié en juin 2020¹ et les trois recommandations supplémentaires présentées dans le Document de couverture de haut niveau publié en novembre 2020².

Recommandation 12 (révision)

Les États membres devraient envisager de prendre les dispositions requises pour atténuer les risques liés à l'application prolongée des mesures d'assouplissement de la réglementation et éviter de maintenir ces dernières [différences de base et étendues relatives aux mesures d'exception en raison de la COVID-19 (CCRD)] au-delà du 31 mars 2021. Les États pour lesquels des mesures de remplacement sont nécessaires afin permettre aux prestataires de services et au personnel de maintenir la validité de leurs certificats, licences et autres approbations durant la pandémie de COVID-19 devraient faire appel au système de mesures d'exception ciblées (TE) à compter du 1^{er} avril 2021. De plus, les États sont encouragés à faciliter l'accès transfrontalier aux centres médicaux et aux centres de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol utilisés pour la formation des membres d'équipage (nationaux et étrangers) et des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO), aux fins du maintien des certifications, des conditions d'expérience récente et des compétences.

Recommandation 14 (révision)

Les États qui envisagent l'établissement d'un couloir sanitaire (PHC) devraient s'échanger activement des informations afin d'assurer l'harmonisation de cette démarche. La trousse de mise en œuvre (iPack) de l'OACI sur l'établissement d'un couloir sanitaire devrait faciliter la tâche des États, de même que les outils spécialisés pertinents publiés sur le site web de l'OACI et l'application proposant un modèle d'arrangement international relatif à un couloir sanitaire.

Recommandation 15

Les États membres sont instamment priés de mettre en application sans délai les Additifs n^{os} 1 et 2 aux *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) afin de faciliter le transport des vaccins contre la COVID-19 et de permettre le transport de certaines marchandises dangereuses à bord d'aéronefs en créant pour les passagers et les membres d'équipage un environnement d'exploitation offrant de bonnes conditions de sécurité et de salubrité. Il est rappelé aux États qui souhaitent être plus exigeants leur obligation de notifier les différences par rapport aux Instructions techniques.

Recommandation 16

Les États membres sont encouragés à envisager de lever temporairement les restrictions au transport de fret aérien, y compris, entre autres, d'accorder des droits extra-bilatéraux aux transporteurs aériens étrangers, en particulier pour des services tout-cargo, afin de faciliter le transport de biens et fournitures essentiels ainsi que des vaccins contre la COVID-19.

¹ <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Report---Executive-Summary.aspx>

² <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/Recommendations.aspx>

Recommandation 17

Les États membres devraient mettre en œuvre des certificats de test de dépistage basés sur le protocole, l'ensemble minimal de données et les méthodes pertinentes énoncés dans le *Manuel sur les tests de dépistage et les mesures de gestion des risques transfrontières* (Doc 10152) afin de faciliter le transport aérien. Ils sont encouragés à demander des preuves de test qui offrent une bonne sécurité et sont fiables, vérifiables, faciles à utiliser, conformes aux lois sur la protection des données et interoperables à l'échelle internationale/mondiale. Les solutions existantes devraient être envisagées et pourraient comprendre l'emploi d'un cachet électronique visible. Cela est peut-être applicable aux certificats de vaccination.

Recommandation 18

Les États membres devraient prendre des dispositions pour que les membres d'équipage se fassent vacciner le plus rapidement possible, conformément aux recommandations du Groupe stratégique consultatif d'experts sur la vaccination (SAGE) de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) relatives au Stade III³.

Recommandation 19

La vaccination ne devrait pas être une condition préalable pour avoir accès au transport international. Si jamais il est prouvé que les personnes vaccinées ne transmettent pas le virus SARS-CoV-2 ou présentent un risque de transmission réduit, les États membres pourraient envisager d'exempter ces personnes des tests de dépistage et/ou des mesures de quarantaine, compte tenu du seuil de risque qu'ils ont accepté, de leur cadre national, de la situation en ce qui concerne la COVID-19 et du cadre d'atténuation des risques à plusieurs niveaux décrit dans le document *Paré au décollage – Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19*.

Recommandation 20

Les États membres devraient veiller à ce que les orientations de la CART de l'OACI soient prises en considération par l'ensemble de l'Administration de l'État dans les processus décisionnels concernant la planification de la relance à l'échelle nationale.

³ <https://www.who.int/publications/m/item/who-sage-roadmap-for-prioritizing-uses-of-covid-19-vaccines-in-the-context-of-limited-supply>

1. INTRODUCTION : CONTEXTE GÉNÉRAL

Une crise de santé publique mondiale qui dure. En dépit des légers signes d'amélioration apparus vers la fin de 2020, la pandémie de COVID-19 s'est aggravée partout dans le monde parallèlement à la propagation de nouveaux variants plus agressifs du virus. La recrudescence des cas d'infection et de décès a poussé les gouvernements à réimposer des confinements stricts, des fermetures des frontières et des restrictions de voyage, qui ont des répercussions socio-économiques encore plus grandes que ce qui avait été prévu à l'origine. Sur le plan mondial, la relance du transport aérien a pour ainsi dire stagné, lourdement entravée par le retour des flambées, les ensembles disparates de restrictions de voyage auxquels elles ont donné lieu, notamment les exigences en matière de quarantaine, et l'érosion de la confiance des voyageurs.

Du côté positif, les bonnes nouvelles sur les progrès considérables de la mise au point, de l'approbation et de la distribution des vaccins permettent d'entrevoir la fin de la crise. L'aviation joue un rôle crucial dans le transport en sécurité, rapide et efficace des vaccins partout dans le monde. Dans l'attente de la vaccination d'une vaste majorité de la population mondiale, les États devront peut-être recourir à d'autres mécanismes pour rétablir la circulation des personnes et des biens ainsi que les activités économiques, tout en continuant de se conformer aux cadres existants de gestion des risques en matière de santé publique.

Orientations nouvelles et actualisées. Au début de 2021, l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) s'est réunie de nouveau, afin d'examiner et d'actualiser ses orientations destinées à aider les États à faire face aux vents contraires et à accélérer le redémarrage et la relance de l'aviation. Parce qu'elles sont de nature évolutive, les orientations de la CART ne peuvent être que transitoires. À la suite de l'émergence de variants du virus, de la progression de la vaccination et de l'introduction de nouveaux outils de lutte contre la COVID-19, les travaux de la CART se sont concentrés sur des questions précises concernant les tests de dépistage et la vaccination des passagers en tant qu'éléments d'une stratégie nationale de gestion des risques à plusieurs niveaux. La CART a aussi pris en compte la position de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), selon laquelle les autorités nationales et les exploitants de services de transport ne devraient pas exiger une preuve de vaccination contre la COVID-19 comme condition de départ ou d'entrée applicable aux voyages internationaux⁴.

Dans le cadre des efforts de la CART, la troisième édition du document *Paré au décollage — Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19* (TOGD), publié à l'origine en juin 2020 et révisé en novembre 2020, contient les plus récentes orientations en matière d'exploitation et de santé publique concernant les voyages aériens, orientations qui tiennent compte des progrès technologiques et médicaux. La stratégie de gestion des risques à plusieurs niveaux recommandée a été complétée par des considérations sur l'interopérabilité des protocoles de test de dépistage et des certifications des résultats ainsi que sur les preuves de vaccination pour les membres d'équipage et les passagers. Les orientations relatives aux couloirs sanitaires (PHC) et à des masques appropriés pour le transport aérien ont aussi été actualisées.

Par ailleurs, le *Manuel sur les tests de dépistage et les mesures de gestion des risques transfrontières* (Doc 10152, ci-après appelé « le manuel »), publié en novembre 2020, a été révisé en étroite collaboration avec l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA). La seconde édition du manuel contient des orientations détaillées sur la gestion des risques et les couloirs sanitaires, des informations sur les progrès scientifiques récents concernant les tests de dépistage de la COVID-19, ainsi qu'une nouvelle section sur

⁴ Déclaration de position provisoire de l'OMS, 5 février 2021 : <https://www.who.int/news-room/articles-detail/interim-position-paper-considerations-regarding-proof-of-covid-19-vaccination-for-international-travellers>.

la vaccination et ses interdépendances avec les autres outils des cadres nationaux de gestion des risques à plusieurs niveaux.

Appel à une action des États. À cause de la crise liée à la COVID-19, les États ont été confrontés à des compromis difficiles touchant les questions de santé, d'économie et de société. Les ressources disponibles pour répondre aux besoins d'urgence sont souvent limitées et marquées par une forte pression politique et par l'urgence de la situation. Étant entendu que la santé est la priorité absolue, les États devraient prendre en considération le rôle crucial de l'aviation dans la lutte contre la pandémie lorsqu'ils fixent leur politique nationale et leurs priorités en matière de dépenses. Les chaînes logistiques mondiales, les interventions d'urgence et d'aide humanitaire ainsi que la distribution rapide des vaccins dépendent principalement du transport aérien. Qui plus est, l'aviation peut stimuler la reprise et la croissance des économies nationales en agissant comme un catalyseur et un multiplicateur de l'activité économique. Il est donc lancé un appel aux autorités de l'aviation civile pour qu'elles veillent à ce que les présentes orientations soient utilisées dans les processus décisionnels nationaux.

2. AXES ET RÉSULTATS STRATÉGIQUES POUR LA PHASE III DE LA CART

Les recommandations et les orientations techniques de la CART visent à répondre à des besoins et des défis précis des parties prenantes de l'industrie aéronautique afin de faciliter le redémarrage et la relance. Une coopération transversale à l'échelle de l'industrie et sur le plan international a été un élément fondamental de l'élaboration d'orientations harmonisées, cohérentes et compréhensibles. Les orientations figurant dans le document *Paré au décollage* et le manuel sont donc cohérentes avec les travaux en cours et les cadres des organismes des Nations Unies, ou peuvent les alimenter, en particulier ceux de l'OMS, de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et d'autres entités partenaires telles que l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

Mesures relatives à la sécurité de l'aviation. Les différences correspondant à des écarts temporaires par rapport aux textes normatifs de l'OACI qui ont été signalées au titre des mesures d'exception en raison de la COVID-19 (CCRD), ou tout autre assouplissement de la réglementation lié à la COVID-19 consenti par les États, devaient être provisoires. Les différences et les assouplissements prolongés, comme ceux qui concernent la certification et les licences du personnel, pourraient faire augmenter le risque de sécurité opérationnelle. Le 23 décembre 2020, la lettre 20/136 a été envoyée aux États pour leur demander de planifier un retour à la conformité normale, autrement dit de ne pas prolonger les assouplissements (mesures d'exception de base et étendues) au-delà du 31 mars 2021, sauf si les circonstances l'exigent.

Vu la durée et l'ampleur inattendues de la crise, il a été reconnu que, pour un certain nombre d'États, des mesures d'assouplissement sont encore nécessaires afin de permettre aux prestataires de services et au personnel de maintenir la validité de leurs certificats, licences et autres approbations pendant la pandémie. Pour aider les États en question à retrouver un fonctionnement normal et, au besoin, pour faire face à ces circonstances imprévues, un nouveau système dit « de mesures d'exception ciblées » (TE)⁵ sera mis en œuvre en remplacement du système CCRD, à compter du 1^{er} avril 2021, avec une période de transition de trois mois. Seules les informations d'« approbation d'exploiter » communiquées par les États au système CCRD seront transférées au système TE. Les États qui ont accordé des assouplissements pour des différences temporaires sont encouragés à revenir à la normale dès que possible, et, si les circonstances les en empêchent, à indiquer leurs mesures d'exception ciblées dans le système TE.

⁵ Les mesures d'exception ciblées sont des exceptions accordées par les États en raison de la pandémie de COVID-19 ; elles ont un but précis et sont limitées dans le temps.

Le système TE restera en service pendant au moins un an, le but étant que les États reprennent dès que possible les vols internationaux et sans mesure d'exception. Un préavis d'au moins trois mois sera envoyé avant la fermeture du système. La nécessité du système TE sera évaluée au moyen du Tableau de bord de l'état des mesures d'assouplissement liées à la COVID-19⁶ et d'une surveillance continue des risques de sécurité opérationnelle signalés par les États.

Les États sont vivement encouragés à renvoyer leurs exploitants au site web des mesures de sécurité opérationnelle de l'OACI⁷ et au site web de la feuille de route pour le retour à l'exploitation normale⁸ pour obtenir des orientations à jour sur le rétablissement en sécurité et ordonné des opérations aériennes. Le site web contient des liens vers des documents d'orientation élaborés entre autres par l'OACI, le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association internationale du transport aérien (IATA) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA).

Recommandation 12 (révision)

Les États membres devraient envisager de prendre les dispositions requises pour atténuer les risques liés à l'application prolongée des mesures d'assouplissement de la réglementation et éviter de maintenir ces dernières [différences de base et étendues relatives aux mesures d'exception en raison de la COVID-19 (CCRD)] au-delà du 31 mars 2021. Les États pour lesquels des mesures de remplacement sont nécessaires afin de permettre aux prestataires de services et au personnel de maintenir la validité de leurs certificats, licences et autres approbations durant la pandémie de COVID-19 devraient faire appel au système de mesures d'exception ciblées (TE) à compter du 1^{er} avril 2021. De plus, les États sont encouragés à faciliter l'accès transfrontalier aux centres médicaux et aux centres de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol utilisés pour la formation des membres d'équipage (nationaux et étrangers) et des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO), aux fins du maintien des certifications, des conditions d'expérience récente et des compétences.

Établissement de couloirs sanitaires (PHC). Les États sont vivement encouragés à considérer les couloirs sanitaires comme un moyen utile de réaliser une approche collaborative structurée pour la gestion des risques sanitaires transfrontaliers. Par exemple, l'échange d'informations par de tels couloirs permettra aux États de reconnaître les mécanismes de gestion des risques de santé publique des autres États et de conclure des arrangements bilatéraux ou multilatéraux temporaires et exceptionnels dans le cadre desquels les voyages aériens peuvent recommencer. Afin d'aider les États à établir des couloirs sanitaires, l'OACI a élaboré : a) une assistance ciblée [partie de la trousse de mise en œuvre (iPack)⁹] ; b) des outils généraux (publiés sur le site web PHC de l'OACI¹⁰) ; c) une nouvelle application proposant

⁶ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/Status-Dashboard.aspx>

⁷ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS>

⁸ <https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Normal>

⁹ <https://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/establishing-a-public-health-corridor.aspx>

¹⁰ [https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/Public-Health-Corridor-\(PHC\)-Implementation-.aspx](https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/Public-Health-Corridor-(PHC)-Implementation-.aspx)

un modèle d'arrangement relatif à un couloir sanitaire et un constructeur en ligne destiné à faciliter les discussions entre deux ou plusieurs États et/ou une région¹¹.

Recommandation 14 (révision)

Les États qui envisagent l'établissement d'un couloir sanitaire (PHC) devraient s'échanger activement des informations afin d'assurer l'harmonisation de cette démarche. La trousse de mise en œuvre (iPack) de l'OACI sur l'établissement d'un couloir sanitaire devrait faciliter la tâche des États, de même que les outils spécialisés pertinents publiés sur le site web de l'OACI et l'application proposant un modèle d'arrangement international relatif à un couloir sanitaire.

Transport aérien en sécurité, rapide et efficace des vaccins contre la COVID-19.

La vaccination est un élément clé des efforts visant à surmonter la crise de santé publique et à permettre le rétablissement des économies partout dans le monde. À cet égard, en tant que partie intégrante d'une chaîne logistique multimodale complexe, l'industrie aéronautique joue un rôle vital dans le transport en sécurité et efficace des vaccins et autres fournitures médicales essentielles à travers le monde. Les États devraient connaître les difficultés qui risquent de ralentir la distribution des vaccins contre la COVID-19, en particulier celles qui découlent de l'augmentation considérable du volume de vaccins à transporter à l'échelle mondiale, en temps opportun, malgré la réduction de la connectivité aérienne.

Certains aspects du transport de vaccins à bord d'aéronefs commerciaux exigent l'attention et des mesures des fabricants de produits pharmaceutiques, des exploitants et des autorités de réglementation. Des modifications ont été apportées aux *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284 ; Additifs n^{os} 1 et 2)¹² pour assurer la sécurité de l'acceptation, de la manutention et du transport des vaccins. Les vaccins doivent être transportés conformément aux dispositions détaillées des Instructions techniques lorsqu'ils sont classés comme des marchandises dangereuses ou emballés avec de la neige carbonique en tant qu'agent réfrigérant, ou lorsque que des enregistreurs de données et des dispositifs de suivi des marchandises alimentés par des piles au lithium ont été placés dans les colis ou fixés aux colis ou aux suremballages. La quantité de neige carbonique nécessaire au transport des vaccins peut dépasser les limites actuellement spécifiées pour un type d'aéronef. Des orientations sur l'augmentation de ces limites sont fournies sur le site web traitant de la sécurité du transport des vaccins contre la COVID-19 à bord d'aéronefs commerciaux¹³. De plus, une autorisation particulière permet la présence de produits de nettoyage et de désinfectants pour les mains à base d'alcool dans un aéronef en vue d'une utilisation durant le vol ou une série de vols pour les besoins d'hygiène des passagers et des membres d'équipage.

¹¹ L'application PHC fournit un modèle générique de cadre juridique et opérationnel en vue de la conclusion d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux tenant compte de la souveraineté des États, de leurs capacités sanitaires et de la situation épidémique. Les données et les informations utilisées dans cette application proviennent de l'OMS et d'États. L'application est située au Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19 (CRRIC) de l'OACI.

¹² Des orientations correspondantes ont aussi été publiées sur le site à l'adresse <https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Normal/Pages/Vaccines-transport.aspx>.

¹³ https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Normal/Pages/Safe-transport_guidance.aspx

Recommandation 15

Les États membres sont instamment priés de mettre en application sans délai les Additifs n^{os} 1 et 2 aux *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) afin de faciliter le transport des vaccins contre la COVID-19 et de permettre le transport de certaines marchandises dangereuses à bord d'aéronefs en créant pour les passagers et les membres d'équipage un environnement d'exploitation offrant de bonnes conditions de sécurité et de salubrité. Il est rappelé aux États qui souhaitent être plus exigeants leur obligation de notifier les différences par rapport aux Instructions techniques.

Afin d'assurer une capacité de transport de fret suffisante durant la pandémie, certains États ont mis en place des mesures exceptionnelles pour lever les restrictions concernant les vols cargos, comme l'octroi temporaire de droits de « septième liberté » pour des services tout cargo. Il est important de faciliter les vols de transport de fret essentiel et d'aider à réduire les coûts supplémentaires, mais l'introduction de telles mesures devrait être en ligne avec la stratégie globale de gestion des risques de l'État.

Recommandation 16

Les États membres sont encouragés à envisager de lever temporairement les restrictions au transport de fret aérien, y compris, entre autres, d'accorder des droits extra-bilatéraux aux transporteurs aériens étrangers, en particulier pour des services tout cargo, afin de faciliter le transport de biens et fournitures essentiels ainsi que des vaccins contre la COVID-19.

Certificats de test acceptés et vérifiables à l'échelle mondiale pour le transport aérien.

De nombreux États exigent un test de dépistage de la COVID-19 avant le départ comme condition pour entrer sur leur territoire. L'OACI a établi un ensemble minimal de données pour les certificats de test afin d'aider les États à en reconnaître et harmoniser l'utilisation pour le transport aérien. Ces ensembles de données figurent dans le manuel (Doc 10152).

Les moyens adoptés pour la vérification des certificats devraient offrir une bonne sécurité et être fiables, vérifiables, faciles à utiliser, conformes aux lois sur la protection des données et interopérables à l'échelle internationale/mondiale. L'OACI travaille à une solution qui fait appel au concept de cachets électroniques visibles (VDS) sur la base de spécifications du Doc 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*. Divers moyens et essais concernant des certificats de voyage et de santé mutuellement reconnus font aussi l'objet de travaux à l'IATA (Travel Pass), au Forum économique mondial (WEF)/The Commons Project (CommonPass), à l'ICC (AOKPass), et d'autres utilisant des solutions existantes. L'OCDE élabore actuellement un plan pour la vérification des certificats de test compte tenu des recommandations de l'OACI.

Recommandation 17

Les États membres devraient mettre en œuvre des certificats de test de dépistage basés sur le protocole, l'ensemble minimal de données et les méthodes pertinentes énoncés dans le *Manuel sur les tests de dépistage et les mesures de gestion des risques transfrontières*

(Doc 10152) afin de faciliter le transport aérien. Ils sont encouragés à demander des preuves de test qui offrent une bonne sécurité et qui sont fiables, vérifiables, faciles à utiliser, conformes aux lois sur la protection des données et interopérables à l'échelle internationale/mondiale. Les solutions existantes devraient être envisagées et pourraient comprendre l'emploi d'un cachet électronique visible. Cela est peut-être applicable aux certificats de vaccination.

Vaccination. L'OMS estime que la vaccination ne devrait pas être une condition préalable pour avoir accès au transport aérien. La vaccination peut jouer un rôle important dans la relance de l'aviation à mesure que la proportion vaccinée de la population mondiale augmente. Les États sont encouragés à reconnaître que les membres d'équipage et les travailleurs de l'aviation qui assurent des fonctions de première ligne ou critiques pour la sécurité et la sûreté sont des travailleurs essentiels afin de garantir leur disponibilité pour les activités de transport aérien durant la pandémie de COVID-19. Ils devraient être encouragés à recevoir le vaccin comme mesure de protection individuelle supplémentaire et à suivre les considérations et protocoles de vaccination recommandés décrits dans le manuel (Doc 10152). Les États devraient faciliter la vaccination des travailleurs essentiels du transport aérien conformément aux recommandations du Groupe stratégique consultatif d'experts sur la vaccination (SAGE) de l'OMS relatives au Stade III, et le plus rapidement possible dans le cas des membres d'équipage visés par ces recommandations. Lorsqu'il sera prouvé que les personnes vaccinées ne transmettront pas le virus SARS-CoV-2 ou présenteront un risque de transmission réduit, ces personnes pourront être exemptées des tests de dépistage et/ou des mesures de quarantaine, compte tenu du seuil de risque accepté par l'État, du cadre national, de la situation en ce qui concerne la COVID-19 et du cadre d'atténuation des risques à plusieurs niveaux décrit dans le TOGD.

Recommandation 18

Les États membres devraient faciliter l'accès à la vaccination des membres d'équipage dans les meilleurs délais, conformément aux recommandations du Groupe stratégique consultatif d'experts sur la vaccination (SAGE) de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) relatives au Stade III¹⁴.

Recommandation 19

La vaccination ne devrait pas être une condition préalable pour avoir accès au transport international. Si jamais il est prouvé que les personnes vaccinées ne transmettent pas le virus SARS-CoV-2 ou présentent un risque de transmission réduit, les États membres pourraient envisager d'exempter ces personnes des tests de dépistage et/ou des mesures de quarantaine, compte tenu du seuil de risque qu'ils ont accepté, de leur cadre national, de la situation en ce qui concerne la COVID-19 et du cadre d'atténuation des risques à plusieurs niveaux décrit dans le document *Paré au décollage – Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19*.

Stratégie de communication et de mobilisation. Pour surmonter les énormes difficultés engendrées par la crise de la COVID-19, les gouvernements doivent faire face à des demandes divergentes

¹⁴ <https://www.who.int/publications/m/item/who-sage-roadmap-for-prioritizing-uses-of-covid-19-vaccines-in-the-context-of-limited-supply>

et concurrentes de leurs différents ministères et/ou autorités. En conséquence, la réponse immédiate donne priorité aux mesures qui visent à protéger la santé publique et à limiter l'incidence globale sur l'économie plutôt qu'à stimuler la relance de secteurs particuliers comme l'aviation et le tourisme. Les restrictions de voyage constituent une démonstration claire des efforts faits pour freiner la propagation du virus quelles que soient les incidences défavorables potentielles sur l'aviation et sa contribution à la relance économique. Cela dit, alors que les États préparent l'après-pandémie, il est important que les autorités de l'aviation civile veillent à ce que tous les décideurs clés des gouvernements prennent conscience de la valeur des orientations figurant dans le TOGD et le manuel. Vu l'évolution du contexte de la crise, un engagement actif auprès des organismes de coordination nationaux et agences gouvernementales compétents est nécessaire à la mise à disposition des orientations aux fins des processus décisionnels, en vue d'une possible prise en compte dans la stratégie de l'État en matière de gestion des risques concernant la planification de la relance à l'échelle nationale.

Recommandation 20

Les États membres devraient veiller à ce que les orientations de la CART de l'OACI soient prises en considération par l'ensemble de l'Administration de l'État dans les processus décisionnels concernant la planification de la relance à l'échelle nationale.

3. VOIE À SUIVRE POUR AVANCER

Les orientations du TOGD et du manuel (Doc 10152) font l'objet d'un examen permanent en fonction des nouvelles données scientifiques disponibles. L'OACI continue de suivre de près les progrès scientifiques et technologiques, en particulier ceux qui concernent la vaccination, ainsi que leur incidence sur le transport aérien. À cet égard, l'OACI travaille avec d'autres organisations internationales, surtout l'OMS, à harmoniser les efforts, et elle est prête à incorporer tout élément nouveau dans ses orientations.

Comme suite au déploiement mondial de la vaccination, de plus en plus de passagers seront immunisés dans le proche avenir. Il en résultera une incertitude croissante et des réalités épidémiologiques différentes entre les États. Les prochaines éditions des orientations de la CART tiendront compte en principe des questions à court et à long terme suivantes :

- Dans la planification d'une stratégie nationale de gestion des risques qui vise à réduire la nécessité de mesures d'atténuation des risques de santé publique et à relancer les activités économiques, le secteur de l'aviation devra recevoir une attention particulière. Une telle stratégie globale devrait prévoir un retrait ordonné et graduel des restrictions de voyage liées à la COVID, planifié en étroite coordination avec les autorités compétentes en fonction d'évaluations de risques proportionnées basées sur des données factuelles et eu égard aux avantages que la relance de l'aviation peut avoir pour la société et l'économie. Les orientations du TOGD et du manuel jettent les bases nécessaires à l'examen et à la définition du volet de la stratégie nationale concernant l'aviation civile.
- Avec le temps, la pandémie reculera. Toutefois, sa profonde incidence a déjà remodelé les économies et la société, poussant l'industrie aéronautique à repenser ses activités. Une attention croissante est apportée, par exemple, aux questions de santé individuelle d'un bout à l'autre des processus de voyage. La propreté et l'hygiène sont peut-être au premier plan pour les voyageurs aériens, de l'enregistrement à l'embarquement en passant par les contrôles de sécurité. S'il est vrai que la migration vers des processus de voyage sans discontinuités a commencé avant la pandémie, l'actuelle transition à la numérisation

peut accélérer une transformation favorable à des processus sans contact rapides, salubres et offrant une bonne sécurité.

- En plus de s'occuper des questions liées à la crise en cours, les États et l'industrie doivent utiliser les enseignements acquis pour améliorer la préparation aux crises, renforcer la durabilité économique et environnementale et favoriser une exploitation plus intelligente. La réalisation d'un système d'aviation civile internationale plus résilient nécessitera une coopération et une harmonisation intra-sectorielles et transversales compte tenu de la souveraineté et de l'autorité des États et des divers moyens dont ils disposent pour répondre aux besoins en matière d'exploitation, de technologie et de réglementation.

L'OACI tiendra une conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) en octobre 2021. Dans le but de tracer la voie à suivre pour la relance après la pandémie, la conférence examinera les incidences à court et à long terme de la crise, des propositions destinées à être utilisées par les États pour relever les défis en matière de sécurité, d'exploitation et d'économie, ainsi que des réponses politiques rationalisées pour l'après-pandémie dans le domaine de l'aviation. Elle donnera aussi une occasion aux États et aux industriels de partager leur expérience, de renforcer et démontrer la coopération multilatérale, les engagements individuels et collectifs des États, ainsi que les efforts et les volontés politiques en faveur de la réalisation d'une aviation durable et résiliente.