



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Résultats de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19

**LEÇONS TIRÉES DE LA COVID-19 ET PRÉPARATION
EN VUE DE FUTURES PANDÉMIES**

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'IATA reconnaît le travail entrepris par l'OACI par le truchement de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) et de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) pour relever les défis associés à la pandémie de COVID-19. Toutefois, la réponse mondiale à la COVID-19 a démontré les limites du cadre multilatéral existant. La nature fragmentaire des mesures imposées par les États a fait en sorte qu'un ensemble disparate de restrictions frontalières et de mesures sanitaires a créé de la confusion, tant pour les passagers que pour les exploitants, ce qui a nui à la reprise de l'aviation internationale.

Bien que la pandémie de COVID-19 ne soit pas terminée, plusieurs pays ont pris des mesures importantes pour faciliter le rétablissement de la mobilité internationale. Il est donc temps d'examiner la réponse à la COVID-19 et de tirer des leçons qui pourront favoriser une réponse plus rapide et mieux coordonnée lors de futures urgences sanitaires.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander que l'OACI commande un examen complet du document « Paré au décollage » et du Doc 10152, *Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19*, publiés par la CART ;
- b) demander que l'OACI dirige le développement d'un cadre pour répondre aux futures urgences sanitaires susceptibles d'affecter les voyages internationaux. Le cadre devrait s'appuyer sur l'examen des orientations « Paré au décollage » et n'être pas spécifique à un agent pathogène ;
- c) donner instruction à l'OACI d'officialiser la gouvernance du CAPSCA afin d'améliorer son efficacité en tant que plateforme collaborative entre l'aviation et les intervenants de la santé. Le cadre de gouvernance devrait être soutenu par un programme de travail officiel.

Objectifs stratégiques :	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique Développement économique du transport aérien.
---------------------------------	---

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

<i>Incidences financières :</i>	Négligeables
<i>Références :</i>	Document « Paré au décollage » de la CART, Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19 (Doc 10152)

1. INTRODUCTION

1.1 L'IATA apprécie les efforts de l'OACI et du CAPSCA pour favoriser la coopération entre les communautés du transport aérien et de la santé publique. L'IATA salue également le travail de la CART qui a rapidement développé un ensemble de protocoles de biosécurité à plusieurs niveaux pour la gestion des risques de santé associés aux voyages transfrontaliers.

1.2 Une coordination intersectorielle efficace et une coopération fiable entre les secteurs public et privé sont essentielles à une réponse mondiale efficace à la pandémie et aux urgences sanitaires, et l'expérience de la COVID-19 a démontré qu'il restait beaucoup à faire pour que les futures urgences sanitaires ne perturbent pas le transport aérien autant que la COVID-19.

1.3 En tant qu'association représentant l'industrie aérienne mondiale, l'IATA réitère l'engagement des compagnies aériennes membres de l'Association à mettre en place des protocoles approuvés mondialement pour gérer la propagation par les voyages aériens de maladies transmissibles durant les urgences sanitaires d'envergure internationale.

2. S'APPUYER SUR LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA COVID-19 (HLCC)

2.1 Lors de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC) tenue en novembre 2021, les États membres de l'OACI ont reconnu les problèmes découlant de la réponse fragmentaire à la COVID-19 et leur impact profond sur la connectivité mondiale et la mobilité, ainsi que sur la reprise de l'économie mondiale.

2.2 La HLCC a aussi reconnu le rôle du transport aérien dans la distribution des vaccins et des fournitures médicales et équipements de protection personnelle, en soutien à l'effort mondial de lutte contre la pandémie de COVID-19 et dans d'autres crises et situations d'urgence.

2.3 Les États se sont engagés à adopter une « stratégie de gestion des risques à plusieurs niveaux pour l'aviation civile internationale, qui soit adaptable, proportionnée, non discriminatoire et guidée par des données scientifiques en coopération et coordination étroites avec le secteur de la santé publique, articulée sur des pratiques concertées, harmonisées dans la mesure du possible, et appuyée par un examen périodique, un suivi et un partage d'informations en temps voulu entre les États ». La Conférence a aussi reconnu que ces engagements étaient critiques pour rétablir la connectivité internationale de façon sûre, soutenir la reprise de l'aviation civile internationale, restaurer la confiance du public voyageur et faciliter la reprise de l'économie mondiale.

2.4 La présente note de travail énonce trois ensembles de mesures destinées à donner effet aux recommandations de la HLCC et à faire en sorte que le secteur de l'aviation soit mieux préparé aux futures pandémies.

3. LEÇONS TIRÉES DE LA COVID-19

3.1 Les orientations du document « Paré au décollage » ont joué un rôle important dans les premières étapes en vue du redémarrage des voyages internationaux. Ces orientations ont été développées avec une rapidité admirable, reflétant l'urgence de la situation à ce moment. Alors que la pandémie en était encore à ses débuts et qu'il y avait beaucoup d'inconnu quant à la dynamique de transmission du virus et à l'efficacité des différentes mesures pour limiter la propagation, l'approche à plusieurs niveaux basée sur le modèle du « fromage suisse » était appropriée.

3.2 Depuis mai 2020, bien des choses ont changé :

- a) le virus a considérablement évolué, de sorte que les variants prédominants à la mi-2022 ont des caractéristiques très différentes de celles du virus de type sauvage ;
- b) la mise au point et la distribution de vaccins et de traitements très efficaces ont accru la capacité des États de gérer les impacts de la COVID-19 ;
- c) on comprend beaucoup mieux quelles sont les mesures sanitaires les plus efficaces pour gérer la propagation du virus et quelles sont les mesures les moins utiles.

3.3 Bien que la pandémie ne soit pas terminée, et alors que la reprise des voyages internationaux prend de l'élan, il est temps d'évaluer la réponse initiale à la COVID-19, énoncée dans le document « Paré au décollage » et le document 10152 de l'OACI, afin de tirer des leçons et de soutenir une réponse plus efficace aux futures urgences sanitaires, qui réduirait autant que possible la perturbation de l'aviation internationale.

3.4 L'IATA propose que l'OACI commande un examen du document « Paré au décollage » et de la documentation afférente. Cet examen devrait recevoir la contribution du CASAG et relever du Conseil.

4. POUR UN CADRE ENTOURANT LA RÉPONSE AUX FUTURES ÉCLOSIONS

4.1 Afin de favoriser l'uniformité et la prévisibilité de la réponse aux futures urgences sanitaires susceptibles d'affecter les voyages internationaux, il faut un cadre de réponse commun. Le cadre devrait s'appuyer sur l'examen des orientations « Paré au décollage » et être suffisamment souple pour s'adapter aisément aux caractéristiques de l'agent pathogène en cause. À tout le moins, le cadre de réponse devrait inclure les éléments qui suivent :

4.1.1. Un ensemble proportionné de mesures d'atténuation du risque pouvant être appliquées au besoin. Il faut porter une attention particulière à la nécessité de réduire le fardeau de ces mesures sur les équipages, reconnaissant le rôle crucial du transport aérien dans le maintien des chaînes d'approvisionnement mondiales, y compris pour faciliter la distribution des vaccins, des médicaments et des équipements médicaux. Les orientations sur la possible mise en place de mesures d'atténuation du risque de santé publique devraient aussi formuler des recommandations claires sur le processus de désescalade ou de retrait de ces mesures, par exemple au moyen de dispositions de temporisation.

4.1.2. Un ensemble de normes communes sur les preuves de santé pour appuyer la reconnaissance mutuelle, ainsi que des protocoles semblables pour la communication d'informations destinées au suivi des contacts, si nécessaire. Bien que la mise au point des preuves de santé numériques et des plateformes numériques gouvernementales ait été un grand succès de la réponse mondiale à la COVID-19, il faut

consentir des efforts supplémentaires pour améliorer l'interopérabilité des preuves de santé actuellement utilisées et pour faciliter les interactions directes entre les voyageurs et les autorités. Ce travail devrait s'intégrer à l'initiative de l'OMS sur le certificat de vaccination intelligent. Les efforts dans le domaine des preuves de santé numériques devraient tenir compte des besoins de ceux qui n'ont pas accès aux technologies numériques et être conformes à l'objectif de l'initiative « Aucun pays laissé de côté ».

4.1.3. La réponse aux futurs événements de santé devrait être facilitée par une plus grande transparence concernant les évaluations de risque effectuées par les États. Cette exigence est déjà énoncée dans le Règlement sanitaire international (RSI). L'OACI devrait faciliter la création d'une plateforme de partage des évaluations de risque.

4.1.4. Une plateforme commune de partage des données sur les mesures appliquées aux passagers et aux équipages : les données du Migration Policy Institute (MPI)² indiquent que plus de 100 000 mesures affectant les voyages internationaux étaient en vigueur à la fin de 2021. Ce système de mesures fragmenté était confondant pour les voyageurs et a entraîné pour les exploitants d'importantes complexités opérationnelles, en particulier lorsque les mesures n'étaient pas les mêmes pour les passagers et les membres d'équipage. Une plateforme mondiale commune devrait être mise en place pour le partage et la communication de cette information.

4.1.5. Les mesures décrites dans la présente note vont contribuer à atténuer la portée et la durée des perturbations du transport aérien lors de futurs événements de santé et elles vont aussi faciliter la reprise. La COVID-19 a restreint les voyages internationaux durant plus de deux ans et il y a eu des problèmes au départ dans quelques endroits alors que la demande commençait à se rétablir de façon substantielle. Même si ces problèmes de reprise sont à court terme et sporadiques dans le contexte de la COVID-19, une réponse plus douce et plus cohérente aux urgences sanitaires devrait faire en sorte qu'on puisse les éviter à l'avenir.

5. OFFICIALIZER LE RÔLE DU CAPSCA

5.1 Puisque l'OMS publie et administre le RSI, l'OACI et l'OMS doivent collaborer de façon efficace. La COVID-19 a fait ressortir le défi d'une coordination efficace entre l'aviation et le secteur de la santé aux niveaux mondial et national, y compris entre l'OACI et l'OMS. Le CAPSCA offre un véhicule unique pour améliorer cette relation. Pour que le CAPSCA soit pleinement efficace, son rôle et ses objectifs doivent être explicités, sa gouvernance doit être resserrée et la participation de l'OMS doit être améliorée.

5.2 L'IATA propose les trois mesures qui suivent pour faire en sorte que le CAPSCA atteigne tout son potentiel :

- a) définir un énoncé de mission clair pour le CAPSCA, mettant l'accent sur l'analyse scientifique, et renforçant rôle du CASAG dans la production des orientations ;
- b) en s'appuyant sur l'énoncé de mission, le CAPSCA devrait élaborer un programme de travail officiel sur trois ans, comprenant des étapes et des cibles annuelles, le tout sujet à l'approbation du Conseil de l'OACI ;
- c) afin de bien mettre l'accent sur la réalisation du programme de travail, il devrait y avoir une plus grande surveillance du CAPSCA, ainsi que la production de rapports périodiques à l'intention du Conseil de l'OACI.

² Migration Policy Institute, rapport intitulé « COVID-19 and the State of Global Mobility in 2021 »

6. SUITE À DONNER

6.1 L'Assemblée est invitée à :

6.1.1 Demander que l'OACI commande un examen complet des orientations « Paré au décollage » de la CART et d'autres documents pertinents. L'examen devrait obtenir la contribution du CASAG et relever du Conseil ;

6.1.2 Demander que l'OACI dirige le développement d'un cadre de réponse aux futures urgences sanitaires susceptibles d'affecter les voyages internationaux. Le cadre devrait s'appuyer sur l'examen de la CART et n'être pas spécifique à un agent pathogène, afin d'être facilement adaptable aux caractéristiques d'une éclosion donnée ;

6.1.3 Donner instruction à l'OACI d'officialiser la gouvernance du CAPSCA afin d'améliorer son efficacité comme plateforme collaborative entre l'aviation et les intervenants de la santé. Le cadre de gouvernance devrait être soutenu par un programme de travail officiel sur trois ans, et prévoir des rapports périodiques ainsi que la surveillance du Conseil.