



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes de facilitation

CONSTRUIRE UN CADRE RÉSILIENT POUR LES FUTURES ÉPIDÉMIES

[Note présentée par la Tchéquie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres¹, par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)², la Bolivie, le Costa Rica, Singapour, l'Uruguay, le Venezuela (République bolivarienne du) et par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)]

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La pandémie de COVID-19 étant toujours en cours, nous continuerons à tirer des enseignements de notre réponse à ses incidences pendant de nombreuses années, tant au niveau international que national. Certaines leçons sont toutefois déjà claires. La présente note résume les enseignements déjà tirés, notamment la nécessité de renforcer et d'officialiser le rôle de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), d'intégrer les principaux aspects des orientations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) dans l'Annexe 9 — *Facilitation*, et d'élaborer un cadre pour les épidémies et une trousse d'outils associée en réponse aux futures crises sanitaires.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prendre les mesures énoncées au paragraphe 7.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i>

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

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

1. INTRODUCTION

1.1 Bien que le secteur de l'aviation ait connu d'autres crises sanitaires, comme le SRAS, l'Ebola et le ZIKA, la COVID-19 a été unique par son intensité et sa propagation, exacerbées par la mondialisation et l'interconnexion toujours croissante des voyages. Les organisations multilatérales, les États, l'industrie et les particuliers ont tous un rôle à jouer pour prévenir, ou du moins ralentir, la propagation de la COVID-19 et être prêts à réagir rapidement et efficacement aux crises sanitaires nouvelles et émergentes. Nous avons la responsabilité de réfléchir à la réponse mondiale à la pandémie et de tirer les leçons de nos échecs et de nos succès. Nous disposons de deux années de données et d'expérience dans la gestion de la pandémie de COVID-19, qui viennent s'ajouter à nos connaissances antérieures sur l'incidence des crises sanitaires sur les voyages, et il est impératif que nous utilisions ces informations précieuses pour élaborer de meilleures orientations en vue de nous préparer et de réagir à la prochaine crise sanitaire inévitable. La présente note expose une voie pour y parvenir et soutient la déclaration de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC).³

2. ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA PANDÉMIE

2.1 La pandémie de COVID-19 est toujours en cours, et nous continuerons à tirer des enseignements de notre réponse à son incidence pendant de nombreuses années, tant au niveau international que national. Certaines leçons sont toutefois déjà claires. L'aviation étant internationale par nature, il est nécessaire d'apporter une réponse mondiale et harmonisée. Une multitude de règles et de mesures différentes entrave la reprise et pose des obstacles à la connectivité dans le monde entier. En outre, les crises sanitaires mondiales peuvent toucher les États de différentes manières en raison de caractéristiques locales complexes, par exemple les capacités de surveillance existantes, la solidité des services publics et la tolérance au risque, qui diffèrent considérablement d'un État à l'autre. Des orientations plus claires, propres à l'aviation, sur la préparation aux pandémies sont nécessaires à l'échelle mondiale/de l'OACI, ainsi que des cadres et des structures mieux définis pour mettre en œuvre ces orientations de manière coordonnée.

2.2 Afin de répondre de manière plus efficace et efficiente aux futures crises sanitaires à l'échelle mondiale, il est essentiel que nous cherchions toujours à développer au maximum la prévisibilité, c'est-à-dire avoir davantage de certitudes quant aux étapes et aux mesures à prendre dans une situation de crise, et à réduire autant que possible les perturbations pour les États, l'industrie et les individus. Pour commencer, il convient d'envisager les étapes suivantes :

3. RENFORCER ET OFFICIALIZER LE RÔLE DU CAPSCA

3.1 Le CAPSCA est un réseau collaboratif qui rassemble des États et des parties prenantes internationales, régionales, nationales et locales représentant de multiples secteurs. Il vise principalement à aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI en matière de santé publique et le Règlement sanitaire international (RSI) de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), et à améliorer la planification de la préparation et la réponse rapide aux urgences de santé publique susceptibles de toucher le secteur de l'aviation.

³ « Nous nous engageons à faire en sorte que l'OACI soit bien en mesure de soutenir la résilience à long terme de l'aviation internationale et d'intégrer les enseignements tirés de la pandémie actuelle et des précédentes, en renforçant sa capacité de gestion de crise, et en réexaminant et en actualisant périodiquement les normes et pratiques recommandées et éléments indicatifs de l'OACI, en tant que de besoin ; »

3.2 Au cours de la pandémie de COVID-19, le CAPSCA a continué à jouer un rôle fondamental et actif en fournissant une enceinte pour le partage d'informations, en permettant une prise de décision en collaboration avec tous les secteurs et parties prenantes concernés, et en assurant la diffusion appropriée des informations. Le CAPSCA a également travaillé en étroite collaboration avec la CART pour élaborer des éléments indicatifs pratiques et des outils de mise en œuvre pour la gestion de la pandémie de COVID-19. En outre, les experts du CAPSCA soutiennent les États dans leurs efforts de renforcement des capacités pour l'élaboration de plans nationaux de préparation de l'aviation en ce qui concerne les urgences de santé publique dans l'aviation. Ils effectuent également des visites d'assistance technique aux États en coordination avec l'OMS. Compte tenu des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 et des épidémies précédentes, ainsi que de l'expérience du CAPSCA dans d'autres urgences de santé publique non liées à des maladies infectieuses, il est nécessaire de renforcer le cadre existant du CAPSCA pour améliorer la préparation aux urgences de santé publique, quelle que soit la cause de l'événement.

3.3 Il a été établi qu'il était nécessaire d'améliorer l'élaboration d'éléments indicatifs et de méthodes de soutien à la mise en œuvre qui pourraient permettre de réagir plus rapidement face à une crise sanitaire future et de suivre en permanence l'évolution des sciences médicales ayant une incidence sur l'aviation. Le CAPSCA pourrait jouer un rôle fondamental et actif dans la préparation de ces éléments indicatifs, qui seraient approuvés par l'OACI conformément à ses procédures. Sur la base des résultats de la HLCC, il est proposé d'intégrer le CAPSCA au sein de l'organisation de l'OACI, dans le cadre de son programme de travail ordinaire et de sa structure, sous l'autorité du Secrétariat de l'OACI.

4. INTÉGRATION DES PRINCIPAUX ASPECTS DES ORIENTATIONS DE LA CART DANS LES SARP DE L'ANNEXE 9

4.1 La CART, dans ses différentes phases, est reconnue mondialement comme un excellent exemple de coopération et d'orientation en période de perturbation de l'aviation. Ses nombreuses recommandations et les orientations qui y sont jointes, étayées par des preuves scientifiques, ont aidé les autorités aéronautiques et le secteur à prendre diverses décisions afin de contribuer à la reprise rapide de l'aviation. Cet important travail a également été salué à l'unanimité lors de la dernière HLCC. Il est essentiel que ces résultats et les efforts de coordination entre les autorités aéronautiques et sanitaires ne soient pas oubliés lors d'une future épidémie mondiale. La CART restera sur le site web de l'OACI, mais il est important de prendre d'autres mesures et de sauvegarder ce travail important dans l'Annexe 9 et d'autres Annexes, documents et procédures pertinents pour les services de navigation aérienne (PANS).

4.2 Nous devons reconnaître que l'Annexe 9 est désormais devenue une référence en matière de santé publique dans l'aviation, dans le plein respect du RSI et des compétences respectives de l'OACI et de l'OMS. Bien que l'Annexe 9 ait été révisée et améliorée dans l'Amendement 29, des éléments indicatifs et de mise en œuvre demeurent essentiels pour assurer une mise en œuvre pratique dans chaque État et faire en sorte qu'aucun État ne soit laissé pour compte. L'Annexe 9 devrait permettre de sauvegarder les recommandations de la CART et de rationaliser le travail entre les autorités aéronautiques et sanitaires lors des futures épidémies. Il s'est avéré essentiel de mettre en place un réseau de coordination entre les autorités sanitaires, la communauté au sens large du contrôle aux frontières, les autorités aéronautiques, ainsi que le secteur de l'aviation, afin de garantir une réponse harmonisée à une épidémie. L'utilisation de la norme pour un comité de facilitation est essentielle pour jeter les bases de ce réseau de coordination.

5. **ÉLABORATION D'UN CADRE POUR LES ÉPIDÉMIES ET D'UNE TROUSSE D'OUTILS ASSOCIÉE EN RÉPONSE AUX FUTURES CRISES SANITAIRES**

5.1 Les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 doivent être mis en évidence et intégrés afin de constituer une référence claire et éprouvée. Un cadre de facilitation pour les épidémies, incorporant les nouvelles SARP et les lignes directrices et meilleures pratiques déjà existantes, pourrait jouer ce rôle. Ce cadre pourrait être inséré dans le nouveau chapitre de l'Annexe 9 consacré aux questions de santé et serait complété par une trousse d'outils qui fournirait des solutions concrètes et prêtes à l'emploi, telles que des modèles de formulaires de localisation des passagers, afin de maintenir le même niveau de trafic aérien mondial tout en assurant une protection sanitaire adéquate aux passagers et de donner des assurances aux États sur le plan sociétal et politique.

5.2 Sur la base des travaux détaillés actuellement menés par le CAPSCA sur la COVID-19, ce cadre permettrait d'apporter une réponse internationale harmonisée et proportionnée à tout type d'épidémie susceptible d'avoir une incidence majeure sur l'aviation. En fournissant une ressource facilement accessible et gratuite pour guider les États dans leur réponse et en rationalisant la coopération entre les autorités aéronautiques et sanitaires, ce cadre, en définitive, développerait au maximum la prévisibilité pour l'industrie et les passagers, tout en réduisant autant que possible les perturbations. Ce cadre pour les épidémies ne s'appliquerait pas seulement à la COVID-19 mais à toutes les crises sanitaires et constituerait un point de référence unique vers les principes fondamentaux et les plus utiles pour aborder une crise sanitaire du point de vue de la facilitation. Une référence claire à ce cadre sous forme de normes et/ou de pratiques recommandées à l'Annexe 9 renforcerait encore l'harmonisation de la réponse.

5.3 En tant que de besoin, de nouvelles SARP, lignes directrices ou meilleures pratiques pourraient être incorporés dans le cadre du programme de travail ordinaire de l'Annexe 9. Des certificats sanitaires et des formulaires numérisés de localisation des passagers à des fins de santé publique qui puissent être intégrés sans heurts dans le voyage global des passagers et soient utilisables à l'échelle mondiale, ou encore la création de référentiels d'informations régionaux ou mondiaux visant à aider les passagers à trouver des informations sanitaires pertinentes lors de leur voyage seraient autant d'exemples de bonnes pratiques. De telles initiatives seraient prises sur la base des enseignements tirés de l'actuelle pandémie de COVID-19, au moyen d'une série de critères fondamentaux pouvant être copiés par tout État membre de l'OACI.

6. **VÉRIFICATION DES DOCUMENTS HORS AÉROPORT PENDANT LA PANDÉMIE : UN EXEMPLE D'UTILISATION FUTURE EN MATIÈRE DE FACILITATION**

6.1 Du point de vue de la facilitation, les solutions technologiques se sont avérées très utiles pour éviter des perturbations majeures et une augmentation considérable de la durée de l'attente dans les files lors de la pandémie. En permettant la vérification hors aéroport des documents sanitaires, les États et l'industrie ont grandement facilité le voyage des passagers. Ces solutions peuvent être reproduites dans d'autres domaines de la facilitation, tels que la vérification des passeports ou des visas aux frontières. En établissant le cadre du certificat COVID numérique de l'Union européenne⁴, la Commission européenne et les États qui ont rejoint la passerelle de l'UE ont travaillé à l'élaboration d'une norme ouverte, sûre et dotée du soutien technique nécessaire pour faciliter la mise en œuvre de ces certificats numériques. Actuellement, une soixantaine d'États ont rejoint la passerelle de l'UE, d'autres suivront dans les prochains mois, et plusieurs milliards de ces certificats ont été délivrés. De même, la Commission européenne et

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0953&from=FR>

l'OACI ont constamment travaillé ensemble pour permettre des synergies entre le certificat COVID numérique de l'UE et les cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC) pour fournir des solutions globales en matière de certificats sanitaires aux fins de la reprise de l'aviation.

6.2 Dans l'avenir de la facilitation, nous devrions nous inspirer de ces applications numériques et chercher à adopter des principes et des technologies similaires pour la vérification des documents. Il convient en particulier de prêter attention aux principes du cadre de confiance, au format des certificats, à une interaction accrue entre les passagers et les autorités par l'intermédiaire de portails web gouvernementaux, entre autres, et notamment à la vérification hors aéroport, une vérification rapide des différentes règles devant permettre de déterminer si ces règles ou des normes ouvertes doivent être privilégiées.

7. SUITE À DONNER

7.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) demander à l'OACI d'intégrer le CAPSCA dans son programme de travail ordinaire et sa structure ;
- b) demander au Conseil de l'OACI d'orienter les travaux de l'OACI de manière à ce que les principaux aspects de la CART, y compris les éléments indicatifs sur le COVID-19, puissent être sauvegardés et intégrés à l'Annexe 9, afin de mettre en place un cadre juridique et d'orientation à l'appui d'une réponse internationale harmonisée et proportionnée à tout type d'épidémie future ayant une incidence majeure sur l'aviation ;
- c) reconnaître la nécessité d'élaborer une trousse d'outils de facilitation aisément accessible pour les futures épidémies, qui pourrait également servir à d'autres fins de facilitation, et demander à l'OACI d'assurer le suivi des travaux relatifs à cette trousse d'outils.