



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes de facilitation

RÉSOLUTION RELATIVE À DES GRANDS PRINCIPES CONCERNANT L'AVENIR DU VOYAGE POUR LES PASSAGERS

[Note présentée par la Tchéquie au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)² et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

À la suite des restrictions additionnelles imposées au transport aérien au cours de la récente pandémie mondiale, les États et les parties prenantes devraient chercher activement à améliorer l'expérience des passagers aériens après la pandémie, en veillant à ce que le voyage soit aussi sûr, accessible, confortable et fluide que possible. La présente note de travail décrit donc une vision commune à long terme pour l'avenir, sous la forme de grands principes censés guider les actions des États et des parties prenantes, animés par une volonté collective d'offrir un voyage optimal aux passagers.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter le texte présenté au paragraphe 4 et à l'intégrer à la résolution A40-16.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sécurité et facilitation.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Résolution A40-16 : <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la 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, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ainsi que les parties prenantes du secteur et d'autres organisations internationales, devraient chercher activement à améliorer l'expérience des passagers aériens après la pandémie, en veillant à ce que le voyage soit aussi sûr, accessible, confortable et fluide que possible.

1.2 Après que la pandémie a entraîné l'ajout de nombreuses restrictions au transport aérien, beaucoup de parties prenantes du secteur de l'aviation réfléchissent à la façon de « reconstruire en mieux » et s'efforcent d'offrir un voyage optimal aux passagers afin de à la fois minimiser les perturbations et maximiser la prévisibilité. Il est par ailleurs généralement admis que les différentes parties prenantes auront des priorités qui se feront concurrence – notamment en matière de sécurité, de sûreté, de lutte contre la criminalité, de contrôle aux frontières, de douanes, de génération de revenus, d'optimisation de l'espace, etc. –, mais il est aussi clair qu'il y a de réels avantages à tirer de l'élaboration et de l'adoption de grands principes susceptibles de garantir une meilleure expérience pour les passagers, qui de plus offrirait une résistance aux perturbations potentielles futures.

1.3 Prenant pour modèle la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international³, élaborée comme suite à une recommandation de la sixième Conférence mondiale de transport aérien, il serait utile pour la facilitation de définir aussi une vision commune à long terme appelée à guider les actions des États et des parties prenantes alors qu'ils poursuivent un objectif commun consistant à offrir un voyage optimal aux passagers.

2. LA FACILITATION COMME FACTEUR CLÉ DE LA RELANCE DE L'AVIATION APRÈS UNE PANDÉMIE

2.1 À court terme, à mesure que nous nous rapprochons du moment où la COVID-19 devient endémique, nous devrions nous appuyer sur les résultats de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 et les recommandations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART), ainsi que sur les éléments indicatifs élaborés dans le contexte de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), afin de mettre en place le cadre organisationnel et juridique nécessaire pour répondre à la prochaine crise sanitaire. Il convient de noter que les futures flambées peuvent prendre diverses formes sur le plan de la contagion et de la transmission. Il importe donc de définir un cadre commun, qui devrait guider à la fois les autorités de l'aviation et le secteur aux différentes étapes d'une crise sanitaire mondiale. L'Annexe 9 — *Facilitation* devrait être modifiée et mise à jour pour s'assurer que les précieuses leçons tirées de la pandémie de COVID-19, qui auront un caractère générique pour les crises sanitaires futures, soient intégrées dans les normes et pratiques recommandées (SARP).

2.2 Nous devrions en particulier veiller à ce que toutes les mesures sanitaires mises en place dans l'aviation en rapport avec la COVID-19 soient effectivement appliquées lorsque cela est justifié par de fortes preuves scientifiques fondées sur le risque ; inversement, les mesures devraient être levées dès que la situation le permet. Dans l'avenir, les procédures liées au voyage devraient être conçues de manière à garantir un niveau élevé de protection de la santé des voyageurs, sans mettre d'entraves inutiles aux déplacements. Comme l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) l'a souligné à maintes reprises et comme le Règlement sanitaire international l'indique, il convient d'éviter de s'ingérer inutilement dans le trafic

³ <https://www.icao.int/sustainability/Pages/economic-policy.aspx>

international. Et il convient donc de veiller à ce que les restrictions sanitaires (telles que certification, résultats de tests) ne restent pas partie intégrante du voyage au-delà d'une situation de pandémie, à moins que cela ne soit nécessaire et scientifiquement justifié.

3. GRANDS PRINCIPES VISANT À GARANTIR UN VOYAGE OPTIMAL AUX PASSAGERS

3.1 Quand nous œuvrons à façonner l'avenir de la facilitation, nous devrions être guidés par la nécessité d'assurer le plus haut niveau de sûreté, de sécurité et d'équité dans le traitement et la protection des données.

3.2 Dans l'avenir, le voyage devrait se dérouler en intégrant le progrès technologique de manière sûre et ouverte, les solutions innovantes (y compris, dans la mesure du possible, la numérisation) apportant des avantages à tous les passagers. Étant donné que les nouvelles technologies émergentes sont déjà considérées comme une force motrice susceptible de transformer l'avenir du transport aérien, nous devrions être en mesure de partager cette vision avec le secteur de l'aviation. Selon la stratégie conçue par le Groupe consultatif technique sur le Programme OACI d'identification des voyageurs (TAG/TRIP), nous sommes censés tirer parti ensemble des dernières avancées technologiques pour faciliter les contrôles aux frontières et la vérification des passeports et des visas, réduire les temps d'attente et organiser la vérification des documents hors de l'aéroport pour répondre aux contraintes de capacité attendues *in situ* et explorer la possibilité d'une intermodalité avec d'autres moyens de transport pour rendre le voyage plus fluide.

3.3 En outre, le principe d'inclusion devrait être pris en compte à toutes les étapes du voyage pour répondre à tout besoin supplémentaire des personnes et rester au diapason de la capacité technologique des États signataires, et faire ainsi en sorte qu'aucun pays ne soit laissé de côté dans le contexte de ces évolutions. Les considérations relatives à l'environnement doivent également être prises en compte à chaque étape du voyage pour économiser l'énergie et éviter le gaspillage.

3.4 Enfin, toute évolution dans ce domaine doit rendre le voyage plus résistant à différents scénarios de crise, y compris sur le plan des crises sanitaires et des cyberrisques, et faciliter le transport aérien dans l'avenir.

4. UNE RÉPONSE FACE À LA RAPIDITÉ DE L'ÉVOLUTION

4.1 Vu l'évolution très rapide de la facilitation, il est important que l'OACI prenne les mesures qui s'imposent pour que le cadre juridique et pratique nécessaire soit en place dès que possible afin que nous puissions tirer parti de cette évolution. L'une des réponses à ce défi serait d'organiser des réunions plus régulières du Groupe d'experts de la facilitation (FALP) afin que toute modification à apporter à l'Annexe 9 ou aux éléments indicatifs puisse être mise en chantier rapidement, en tenant compte de l'évolution concrète et la plus récente du secteur de l'aviation. Des situations telles que la pandémie de COVID-19 appellent une réponse prompte et harmonisée. La fréquence actuelle des sessions du FALP – une fois tous les deux ou trois ans – ne suffit pas pour faire face à de telles situations. Il faudrait envisager que le FALP se réunisse une fois par an et puisse tenir des consultations écrites.

5. SUITE À DONNER

5.1 L'Assemblée est invitée à adopter le texte suivant et à l'intégrer à la résolution A40-16 :

Considérant que la crise de la COVID-19 a grandement entravé la facilitation du transport aérien et que l'aviation est dans une phase de relance, il est plus que jamais nécessaire de veiller à ce que les passagers puissent voyager avec un degré maximal de sécurité, d'accessibilité, d'accueil et de fluidité. Les États et les parties prenantes doivent s'efforcer de placer le passager au cœur des décisions relatives à l'activité des aéroports et des compagnies aériennes et viser à une amélioration continue ;

Considérant que nous nous efforçons d'améliorer constamment l'expérience du voyage pour les passagers, nous devons encore prendre en compte les défis externes qui peuvent avoir un impact sur ce voyage, notamment les menaces à la sûreté, l'immigration clandestine, la traite des êtres humains, la fraude aux documents de voyage, le trafic illicite de stupéfiants et la propagation de maladies contagieuses. Il s'agit de menaces qui perdurent au niveau mondial et restent une réalité quotidienne ;

Considérant que toutes les étapes du voyage devraient être examinées et évaluées à l'aune d'un ensemble clair et commun de grands principes appelé à guider la construction d'un voyage optimal pour les passagers ;

Considérant que, compte tenu de tout ce qui précède, il est très nécessaire que le Groupe d'experts de la facilitation se réunisse plus régulièrement afin d'aborder efficacement les défis existants et ceux qui pourraient surgir dans l'avenir et de prendre des décisions ;

L'Assemblée :

Adopte les grands principes suivants en vue de l'avenir du voyage pour les passagers :

- a) Minimiser les perturbations, maximiser la prévisibilité et éviter les restrictions inutiles ou les goulots d'étranglement tout au long du voyage ;
- b) Être inclusif pour tous les passagers, ne pas faire de discrimination et prendre en considération le handicap, la mobilité réduite et l'équité dans l'accès aux solutions numériques ;
- c) Garantir l'équité dans le traitement et la conservation des données à caractère personnel, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales ;
- d) Encourager la durabilité avec une optimisation constante des processus permettant d'être économe en énergie ;
- e) Assurer la résilience face aux scénarios de perturbation, y compris ceux liés aux crises sanitaires ou aux cyberattaques ;
- f) Viser à une interopérabilité mondiale tout au long du voyage et explorer la possibilité de voyager de manière intermodale et fluide ;

Note que les outils suivants sont adéquats s'agissant de mettre en œuvre les grands principes qui précèdent :

- a) Favoriser les technologies et les processus innovants en mettant l'accent sur la numérisation ;
- b) Accorder autant que possible la priorité aux processus sans contact et augmenter les contrôles implantés hors de l'aéroport, en ayant recours à des cadres de confiance ;
- c) Assurer une meilleure coordination entre les différentes autorités et parties prenantes ;
- d) Augmenter la fréquence des réunions du Groupe d'experts de la facilitation.

— FIN —