



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes de facilitation

APPROCHE INTÉGRÉE DE LA SANTÉ, DE LA FACILITATION ET DE LA RÉPONSE AUX CRISES

(Note présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales [ICCAIA], le Conseil international des aéroports [ACI] et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne [IFALPA])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Sur la base des résultats de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC), de la Déclaration ministérielle, des travaux de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) et du groupe d'experts sur la facilitation (FALP), il est nécessaire de mettre en place un cadre mondial de réponse aux crises pour la facilitation du transport aérien en cas de menace sanitaire majeure, à travers des actions de prévoyance et une réponse rapide permettant d'éviter les interventions non coordonnées qui entraînent des perturbations prolongées du système aérien. Il convient que ce cadre définisse une base de référence sur laquelle reposent les différents critères de chaque mesure multicouche (début, fin et niveau) en fonction de la gravité de la crise mondiale. Une adaptation nationale doit être envisagée, afin de tenir compte de la situation et de l'évaluation des risques de chaque pays, à l'aide des modèles fondés sur des données. La définition d'un tel cadre nécessitera un leadership fort et une coopération intersectorielle.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

demander à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de créer une structure interdisciplinaire pour définir un cadre de réponse aux crises qui harmonise et normalise les directives de facilitation des voyages. Il convient que cette structure assure la collaboration entre CAPSCA, les organisations de santé, ainsi que les experts en sécurité et en facilitation des États et du secteur. Le cadre doit inclure une série de mesures visant à surveiller, évaluer et coordonner la réponse mondiale à toute menace sanitaire qui affecte le transport aérien.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Sûreté, Sécurité et Facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget ordinaire, des fonds volontaires et/ou provenant de contributions extra-budgétaires.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ACI, l'ICCAIA et l'IFALPA.

<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Doc 9957, <i>Manuel de facilitation</i> Doc 10160, <i>Conférence de haut niveau sur la COVID-19</i> (Montréal, 12 – 22 octobre 2021) — Rapport Doc 10152, <i>Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 La pandémie de COVID-19 a abouti à une série de fermetures de frontières, de quarantaines et de confinements non coordonnés, qui ont entraîné l'interruption effective de tous les voyages internationaux. Deux ans après le début de la reprise prolongée, il est temps de tirer les enseignements de cette expérience et de se préparer à mieux gérer les futures menaces sanitaires.

1.2 Pendant la crise de la COVID-19, la fermeture des frontières, aussi bien internationales qu'intérieures, dans certains cas, a eu un impact profond sur le secteur de l'aviation, soulignant le fait que l'aviation n'était pas préparée à faire face à une telle situation. La diversité des réponses au niveau national a entravé la reprise du transport aérien, révélant un manque de coordination, de normalisation et d'harmonisation.

1.3 Bien que l'OACI ait pu répondre à la crise de la COVID-19 par le biais de CART et CAPSCA, il a fallu du temps pour organiser cette réponse qui s'est avérée essentiellement de nature réactive. Le passage d'une culture réactive à une culture d'anticipation et de prévention représente une transition majeure de la réponse de la communauté internationale aux catastrophes. L'aviation civile a effectué un changement similaire en passant d'une culture réactive à une approche proactive/préventive envers la sécurité, la sûreté et la gestion des contrôles aux frontières. L'un des principaux enseignements tirés de cette pandémie est qu'une approche plus proactive et plus rapide s'impose.

1.4 Au début de la pandémie de COVID-19, les États ont été invités à prévenir la propagation de cette maladie en appliquant les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation* par la mise en œuvre de leur Programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA) et à renforcer leurs plans de préparation à la gestion des risques liés aux épidémies de maladies transmissibles. Certains États ont signalé des défis importants, tels que le manque de coordination, de collaboration, de mise en œuvre et de communication entre les différentes parties prenantes, notamment la coordination avec les autorités sanitaires dans les décisions en matière d'aviation.

1.5 Lors de sa 220^e session, le Conseil de l'OACI a adopté un rapport de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation et le document d'orientation qui y est annexé, intitulé *Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis* (TOGD) (Décollage : orientations pour les voyages aériens pendant la crise de santé publique de la COVID-19). Les recommandations du CART ont établi un cadre d'orientation pratique et harmonisé à l'intention des pouvoirs publics et du secteur, afin d'aider au redémarrage et à la relance du secteur du transport aérien international sur une base mondiale coordonnée.

1.6 CAPSCA a joué un rôle clé en fournissant une tribune de partage d'informations, en permettant la prise de décisions collaborative entre les parties prenantes de la santé et de l'aviation, ainsi qu'en assurant la diffusion appropriée des informations, formulant ainsi des conseils extrêmement utiles sous la forme du Doc 10152, *Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19*, conformément aux recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS).

1.7 Les ministres participant à la Conférence de haut niveau sur la COVID, en octobre 2021, ont adopté une déclaration pour la relance, la résilience et la durabilité de l'aviation. Cette déclaration

soulignait que la priorité absolue et immédiate de l'OACI était de renforcer la coopération entre les États pour permettre la relance sûre et efficace de l'aviation civile, tout en gérant les risques en matière de santé publique. Elle s'est également engagée en faveur d'une stratégie de gestion des risques multi-niveaux pour l'aviation civile internationale, qui soit adaptable, proportionnée, non discriminatoire et guidée par des preuves scientifiques, en étroite coopération et coordination avec le secteur de la santé publique, avec des pratiques aussi convenues et harmonisées que possible pour les déplacements aériens. Le tout sur la base de critères épidémiologiques, d'exigences en matière de tests et de vaccination communément acceptés et étayés par un examen régulier, ainsi que par un suivi et un partage d'informations régulier entre les États. Il est essentiel de mettre en œuvre ces approches pour les futures vagues de COVID-19 et les crises sanitaires à venir.

1.8 Le présent document suggère qu'il est urgent d'élaborer un cadre définissant un éventail commun de mesures, fondé sur les enseignements tirés et les bonnes pratiques, qui puisse servir à orienter la réponse des États aux futures pandémies et urgences sanitaires, en fonction des différents niveaux de risque.

2. ANALYSE

2.1 Il s'est avéré que les stratégies efficaces sont celles qui reposent sur des preuves scientifiques et sur l'évaluation du niveau de risque, avec la capacité de s'adapter à une situation épidémiologique en constante évolution. Les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 peuvent servir de ressource précieuse à laquelle les États pourront recourir rapidement en cas de futures crises.

2.2 En dépit du leadership de l'équipe spéciale CART et des conseils de CAPSCA, des incohérences ont néanmoins persisté. La perception et l'acceptation du risque varient d'un pays à l'autre, en fonction de la tolérance au risque, de la situation locale et des enjeux sociaux ; en conséquence, les mesures mises en place peuvent varier sensiblement. La variété/diversité des mesures prises pour atténuer les risques entrave la relance du transport aérien lorsqu'elles sont prises au niveau national sans référence internationale commune.

2.3 Lors de la réunion du Groupe d'experts sur la facilitation FALP/12, en juillet 2021, l'OACI a demandé aux États de mettre en place les provisions adéquates de l'Annexe 9, afin de renforcer les plans de préparation et de créer des programmes nationaux de facilitation. Le Groupe d'experts sur la facilitation a également donné son accord afin qu'un groupe de travail commence à développer des éléments indicatifs destinés aux nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) modifiées, qui seront soumis au Groupe de travail sur les éléments indicatifs (WGGM), et pour leur incorporation ultérieure dans la prochaine modification et révision du Doc 9957, *Manuel de facilitation*.

2.4 Le secteur soutient fermement la recommandation du Groupe d'experts sur la facilitation visant à développer des documents d'orientation et suggère fortement que soit utilisé un cadre de réponse à la crise basé sur l'orientation du CART, les recommandations des États et du secteur et les enseignements tirés qui pourront être utilisés dans le cadre de crises sanitaires à venir, et qui permettront d'apporter une réponse rapide et une action préventive.

2.5 Il convient que le cadre de réponse aux crises soit défini par un groupe multidisciplinaire, composé de référents, de représentants des États membres, de représentants (régionaux) de l'OACI, d'experts en facilitation, de CAPSCA, d'autorités et d'experts en matière de navigabilité, d'experts en sécurité, d'autorités sanitaires nationales, de l'OMS et de parties prenantes du secteur.

2.6 La définition de ce cadre de réponse aux crises doit reposer sur les enseignements tirés de la COVID-19 et d'autres crises passées, en tenant compte de la mise en œuvre des recommandations du

CART, des apports de CAPSCA et des bonnes pratiques du secteur. Il convient que le cadre comprenne des éléments tels que les suivants :

- a) un tableau de bord mondial permettant de surveiller la situation pour évaluer régulièrement les risques sanitaires et leur évolution. Ce tableau de bord doit être largement diffusé, accessible à tous et basé sur les publications révisées par des pairs, ainsi que les données vérifiées disponibles ;
- b) des définitions communes sur la gestion des risques multi-niveaux, notamment les preuves de vaccination et de guérison ou la méthodologie de test du virus, ainsi que leur durée de validité et leur date d'expiration respectives ;
- c) des critères permettant de caractériser les niveaux de risque sanitaire, afin que leur évaluation et leur classification soient partagées au niveau international sur la base d'une référence standard commune. Il convient que ces critères reposent sur les données disponibles (niveaux d'incidence, mortalité, taux de létalité, taux de reproduction de base) et servent à déterminer quand introduire et supprimer progressivement (augmenter/désamorcer) les niveaux de réponse du cadre de réponse à la crise. Cette caractérisation doit être fondée sur une matrice d'évaluation des risques basée sur toutes les mesures d'atténuation disponibles.

2.7 La gestion des risques multi-niveaux s'est avérée efficace lorsqu'elle a été correctement déployée. Les mesures prises comprenaient l'hygiène, la ventilation, la filtration, la désinfection, le port du masque, la distance sociale, les tests, la vaccination, la reconnaissance des certificats de récupération et l'interopérabilité. L'harmonisation et la normalisation sont nécessaires pour permettre aux voyageurs de comprendre les restrictions et les exigences, de les respecter et de planifier leurs futurs déplacements.

2.8 Il convient que le cadre définisse les différents critères de chaque mesure multicouche (début, fin et niveau) en fonction de la gravité de la crise mondiale. Ensuite, l'adaptation nationale peut être envisagée en plus de cette base de référence pour tenir compte de la particularité de chaque pays.

2.9 En fonction de la situation mondiale, le cadre doit également définir une ligne de base fondée sur une approche multi-niveaux de la gestion des risques. Ces mesures doivent être envisagées pour la situation actuelle et pour l'évolution future (mesures d'atténuation ou ajout d'autres niveaux). Une base de référence convenue d'un commun accord encouragerait l'harmonisation internationale, tandis que des mesures spécifiques régionales ou nationales pourraient être ajoutées pour tenir compte des situations locales.

2.10 Pour adapter les mesures prises dans une situation très fluctuante, il est essentiel d'utiliser des modèles fondés sur des données. Il convient d'en garantir le libre accès et d'en généraliser l'utilisation pour contribuer à évaluer et à définir les impacts d'une stratégie de test donnée. L'utilisation de modèles fondés sur des données doit être généralisée pour évaluer les mesures mises en place et les adapter à l'évolution de la situation. Les modèles doivent être adaptés aux dernières informations disponibles, validés par des études de cas rapportées, partagés et librement accessibles. Il convient de diffuser régulièrement la mise à jour des mesures multicouche associées à chaque niveau de risque, afin que chaque État puisse la consulter.

2.11 En outre, le cadre de réponse aux crises doit tenir compte de la préparation de la réponse aux crises. Il convient de prévoir des échanges réguliers pour partager le retour d'expérience de chaque acteur et de mettre en place des exercices d'entraînement et d'exploitation des enseignements tirés pour améliorer le cadre.

3. CONCLUSION

3.1 La facilitation et la relance du transport aérien ne peuvent réussir et être efficaces que si les mesures sont cohérentes, fondées sur des données et sur une stratégie de risque à plusieurs niveaux, comme convenu par la Conférence de haut niveau sur la COVID-19.

3.2 L'élaboration d'un cadre de réponse aux crises est nécessaire à cet effet. Il convient que cette définition implique toutes les parties prenantes de l'aviation, qu'il s'agisse des régulateurs, des organismes de santé, des associations ou des représentants du secteur.

3.3 Pour élaborer un tel cadre, il est nécessaire de prévoir un effort multidisciplinaire qui comprenne des experts de la santé, de la facilitation et de la sécurité. Ce groupe doit réunir CAPSCA et des groupes d'experts en facilitation pour développer un éventail de mesures (ou menu d'options) utilisables par chaque État membre, en fonction de son environnement spécifique et de son contexte local, de manière à ajuster la stratégie interne.

— FIN —