



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes de facilitation

RENFORCEMENT DE LA RÉPONSE COORDONNÉE AFIN D'ATTÉNUER LA CRISE MONDIALE

(Note présentée par le Bangladesh)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La coordination et la gestion efficaces d'intérêts divers, ainsi que le modèle complexe de collaboration interorganisations, rendent difficile pour tout État une facilitation appropriée en situation de crise. La présente note souligne et tente de faire ressortir la diversité de la collaboration entre le secteur, l'aviation civile et les autorités de santé publique.

Le Bangladesh est d'avis qu'il est important de sensibiliser toutes les parties prenantes de l'aviation en matière de fourniture de facilitation en temps de crise. Les recommandations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) ont aidé les États membres à surmonter les défis de la pandémie de COVID-19. Le non-respect des dispositions pertinentes de l'Annexe 9 relatives à la santé publique présente également des risques pour une réaction efficacement coordonnée de l'aviation civile face à une pandémie.

La coopération avec le secteur, les États et les organisations internationales est la clé du redémarrage des activités du transport aérien. Il est possible de réagir rapidement face aux crises de santé publique mondiales en renforçant la coordination nationale et la coopération internationale entre les États pour gérer les risques.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager les États à renforcer la coordination nationale et la coopération internationale pour gérer les risques dans le cadre des dispositions relatives à la santé publique et à la facilitation durant une crise mondiale ;
- b) encourager les États à appuyer le renforcement de la mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation et d'activités connexes par la mise en place de mécanismes de financement durables et des ressources humaines correspondantes ;
- c) encourager l'OACI à élaborer en étroite coopération avec l'OMS et les experts du CAPSCA (Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile) des éléments indicatifs à l'intention des États, qui contiennent une liste des technologies/équipements recommandés par l'OMS afin de permettre une mise en œuvre harmonisée de ces équipements en réponse à l'apparition de problèmes de santé publique similaires ;
- d) encourager l'OACI à appuyer le renforcement des capacités en matière de facilitation en créant des mécanismes de financement durables et des ressources à l'appui du CPASCA afin que le CAPSCA-Asie/Pacifique puisse apporter un meilleur soutien et fournir de meilleures orientations en cas d'apparition similaire de problèmes de santé publique ;

| | |
|---|---|
| e) encourager l'OACI à développer en coopération étroite avec les experts du CAPSCA un cadre complet à suivre pour répondre aux urgences importantes en matière de santé publique, en particulier une réponse initiale rapide, une surveillance continue durant l'évolution de l'urgence et le renforcement efficace de la coopération à l'échelle nationale et internationale. | |
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Sécurité, et Sûreté et facilitation</i> |
| <i>Incidences financières :</i> | Sans objet. |
| <i>Références :</i> | Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Doc 10160, <i>Rapport de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021)</i> Recommandations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) |

1. INTRODUCTION

1.1 Lorsque la crise de la COVID-19 a frappé le transport aérien, l'ensemble du secteur de l'aviation a été touché. La perturbation massive des activités aériennes et ses répercussions financières ont été considérables à l'échelle mondiale. De nombreux États n'étaient pas suffisamment préparés pour relever les défis qui se posaient à eux dans le domaine de la facilitation.

1.2 La coordination entre les organismes gouvernementaux et les parties prenantes de le secteur est un moyen essentiel pour relever les défis de la pandémie de COVID-19. Les États devraient prendre les mesures appropriées de manière cohérente, mutuellement acceptée et harmonisée. Les rôles et responsabilités actuels des organismes gouvernementaux, des entreprises de transport aérien et des aéroports devraient rester les mêmes.

1.3 Le Bangladesh a toujours été en contact étroit avec diverses organisations, localement et à l'échelle mondiale, et il a fourni des orientations et meilleures pratiques aux parties prenantes de l'aviation. L'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le domaine de la facilitation a amené à la réflexion qu'une approche sensiblement différente devrait être adoptée au niveau stratégique.

1.4 Un dépistage opportun et précis, ainsi que la vaccination, restent essentiels dans la stratégie mondiale de contrôle de la COVID-19. Grâce à sa volonté politique, à ses engagements et à ses capacités de gestion de la santé publique, le Bangladesh a mis en œuvre les recommandations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART).

2. ANALYSE

2.1 Les États s'efforcent de maintenir la continuité des activités liées à l'aviation pendant la pandémie et tentent de stimuler le secteur de l'aviation de manière efficace et durable tout en protégeant la santé et la sécurité publiques et en rétablissant la confiance du public dans le transport aérien. La facilitation est un élément important mais difficile à gérer en temps de crise.

2.2 Les États doivent s'assurer de la disponibilité de ressources financières et humaines permettant le rétablissement sûr et efficace du secteur de l'aviation après la pandémie de COVID-19. Les programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA) de l'OACI sont un moyen éprouvé d'approche coordonnée entre toutes les parties prenantes concernées pour répondre à une pandémie, tout en maintenant les exigences de sécurité et de sûreté appropriées.

2.3 Le Bangladesh a activé le comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA) de haut niveau, qui a été créé en 2018. L'Autorité de l'aviation civile du Bangladesh (CAAB) a publié des circulaires d'information, des NOTAM et des directives préventives liées à la COVID-19. L'OACI, l'OMS, l'IATA, l'ACI et la CANSO ont également fourni une assistance technique.

2.4 Le président de la CAAB a joué un rôle vital en tant que président de l'Arrangement de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans l'aviation civile de la région Asie/Pacifique (CAPSCA-AP) en indiquant une voie pour la relance après la crise mondiale de la COVID-19.

2.5 La pandémie de COVID-19 est assurément à l'origine de défis sans précédent pour le secteur du transport aérien, en particulier pour les activités internationales. Comme beaucoup d'autres pays, le Bangladesh a connu certains problèmes dans les premiers stades de la pandémie. Le manque de sensibilisation du public, le non-respect des protocoles de santé publique et le peu de ressources sont quelques-uns des problèmes que le Bangladesh a dû surmonter.

2.6 La sortie forcée des expatriés dans de nombreux pays, dont le Bangladesh, a contribué à y propager le coronavirus. Ces déplacements sont allés à l'encontre des principes de la collaboration internationale.

2.7 Alors que nous redémarrons progressivement nos activités de transport aérien avec les conseils de l'OACI, du Bureau régional et du CAPSCA-AP, nous saisissons cette occasion pour exprimer notre sincère reconnaissance pour les efforts continus du Secrétariat de l'OACI.

2.8 À mesure que les activités aériennes reprennent et qu'un nombre croissant de passagers sont vaccinés ou sont naturellement immunisés, le risque de propagation de la COVID-19 est atténué. Les États sont désormais mieux équipés en connaissances et en ressources pour prendre les mesures appropriées afin de limiter la propagation de la COVID-19.

2.9 A cet égard, le Bangladesh a adopté une approche globale pour prévenir la propagation de la maladie COVID-19 en perturbant le moins possible les fonctions du secteur de l'aviation. Il a accordé diverses dérogations/incitations aux exploitants aériens pour qu'ils puissent poursuivre leurs activités pendant la pandémie. Cette action opportune a été appréciée par toutes les parties prenantes.

2.10 Nous proposons que des discussions régulières aient lieu sur l'importance d'une coordination nationale et d'une coopération internationale. Nous proposons également des recommandations pour assurer une étroite collaboration intersectorielle entre les organisations nationales, régionales et internationales pertinentes responsables des mesures de santé publique ou de leur mise en œuvre. Ces propositions font partie du programme CAPSCA de l'OACI et font suite à la pandémie de COVID-19.

2.11 La gestion du programme régional CAPSCA est l'une des nombreuses fonctions des coordonnateurs régionaux de l'OACI, mais elle n'est pas la priorité. Une tâche d'évaluation devrait être effectuée en temps opportun pour s'assurer que le programme des travaux du prochain triennat bénéficie du soutien et des ressources appropriés.

2.12 À cet égard, il est temps pour nous tous d'envisager la restructuration du CAPSCA, appuyé par l'OACI en matière de ressources financières et humaines, afin de garantir un cadre efficace pour la mise en

œuvre aux frontières, par tous les États membres de l'OACI au cours des trois prochaines années, de mesures d'atténuation durant des urgences de santé publique.

3. CONCLUSION

3.1 La collaboration entre les autorités de santé publique et de l'aviation est nécessaire pour faciliter l'efficacité des activités du transport aérien. L'absence de programmes nationaux de facilitation du transport aérien a montré ses limites durant la pandémie de COVID-19. L'absence de programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA) dans nombre d'États peut inciter au respect des normes de l'Annexe 9. De tels programmes sont des étapes essentielles pour atténuer les effets d'un événement similaire lié à la santé publique à l'avenir.

3.2 Il est important que l'OACI poursuive ses activités visant à promouvoir la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9, en offrant des cours en ligne, en participant, avec des organisations internationales et régionales, à l'élaboration d'éléments indicatifs et à l'identification de possibilités de partenariats d'assistance avec des donateurs.

3.3 Il est à noter que l'OACI, les États membres et les parties prenantes ont tous des ressources limitées. Dans le pire des scénarios, si nous devons faire face à une autre situation de maladie transmissible similaire à la pandémie de COVID-19 ayant une incidence sur le transport aérien international, nous devrions être prêts à gérer la crise avec une politique appropriée au niveau de l'État afin de garantir que les éléments indicatifs nécessaires sont disponibles et que les capacités de renforcement des compétences sont assurées.