



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

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

#### MISE EN ŒUVRE DES LIGNES DIRECTRICES DE LA CONFÉRENCE HLCC 2021, CONCERNANT LE RÉAMÉNAGEMENT DES MESURES DE LUTTE CONTRE LES PANDÉMIES DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION

[Note présentée par la Colombie, coparrainée par la Bolivie, le Brésil, le Guatemala, Guyana, le Mexique, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note a pour but de promouvoir le soutien et la coopération mutuels entre les États pour la reconnaissance des mesures d'atténuation individuelles prises en vue d'empêcher la propagation du SRAS-CoV-2, le virus responsable de la COVID-19 et d'autres maladies transmissibles par le transport aérien international, afin de soutenir la réactivation et la fourniture ininterrompue des services aux passagers aériens au moyen des outils et des procédures suggérés par l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) et en accord avec la déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19.

Faute d'unifier les mesures visant à limiter la propagation du SRAS-CoV-2, le virus responsable de la COVID-19 et d'autres maladies transmissibles par le transport aérien international, la sécurité des vols internationaux pourrait s'en trouver indirectement affectée, ce qui rend nécessaire d'unifier les efforts des États pour atténuer ce risque et faire en sorte que des normes communes soient utilisées pour maintenir des niveaux acceptables d'exploitabilité dans un environnement sûr.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- prendre note des informations présentées ci-après ;
- soutenir la reconnaissance mutuelle des mesures d'atténuation adoptées par les États d'origine et les États de destination internationale afin de prévenir la propagation du SRAS-CoV-2, le virus responsable de la COVID-19 et d'autres maladies transmissibles par le transport aérien international ;
- approuver les observations jugées pertinentes pour cette proposition ou en formuler.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sécurité</i> .
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Rapport 2021 de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 – Octobre 2021

<sup>1</sup> Version en langue espagnole fournie par la Colombie.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Une des priorités de l'OACI est de renforcer la coopération entre les États afin de permettre la relance de l'aviation civile dans de bonnes conditions de sécurité et d'efficacité tout en gérant les risques pour la santé publique.

1.2 Les travaux de l'Équipe spéciale sur la relance de l'aviation (CART), créée par le Conseil de l'OACI, ont fait ressortir l'importance de normes communes pour le transport aérien, notamment l'interopérabilité et la reconnaissance mutuelle des applications numériques, et celle de tirer des enseignements de la pandémie actuelle afin de mieux gérer les crises futures.

1.3 L'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) a souligné l'importance de normes communes pour le voyage, notamment l'interopérabilité et la reconnaissance mutuelle des applications numériques.

1.4 Les recommandations et les lignes directrices de la CART ont été publiées et mises à jour compte tenu des avis médicaux et opérationnels les plus récents ; elles ont pour but d'harmoniser et non de remplacer les feuilles de route déjà établies par les États, les régions ou des groupes de l'industrie pour la relance après la pandémie de COVID-19.

1.5 La déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 a reconnu que tous les États sont souverains et responsables de leurs propres mesures internes de santé publique et qu'ils demeurent libres de mettre en œuvre toute mesure d'atténuation des risques éventuellement nécessaire, en accord avec leur législation nationale et leurs obligations internationales. Cela dit, la conférence a aussi souligné que tous les passagers devraient bénéficier d'un traitement juste et équitable et avoir la possibilité de voyager, et que des solutions de voyage devraient être proposées ou adaptées à tous les passagers, compte tenu de l'accès aux vaccins et des types de vaccins, de façon qu'aucun pays ne soit laissé de côté dans les efforts de relance mondiale de l'aviation.

1.6 La déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 a exprimé l'engagement des États à prendre des mesures concrètes pour prévenir la propagation du SRAS-CoV-2, le virus responsable de la COVID-19 et d'autres maladies transmissibles par le transport aérien international, notamment en mettant en application les lignes directrices de la CART de l'OACI, et elle encourage l'harmonisation des stratégies de gestion des risques à plusieurs niveaux des États membres pour permettre de rétablir en toute sécurité la connectivité internationale et soutenir le redémarrage de l'économie mondiale, condition essentielle à la réalisation de notre objectif de renforcer la durabilité sociale, environnementale et économique de l'aviation.

1.7 La déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 a également exprimé un engagement à l'égard d'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 convenues, harmonisées dans toute la mesure possible, aux fins des voyages aériens, utilisant des critères épidémiologiques communément acceptés, des exigences de dépistage et de vaccination, et soutenue par un examen périodique, un suivi et un partage d'informations en temps voulu entre les États.

1.8 La déclaration ministérielle de l'OACI intitulée « Une même vision pour la relance, la résilience et la durabilité de l'aviation après la pandémie mondiale » (adoptée en octobre 2021), prévoit que l'OACI et les autres parties prenantes travailleront ensemble afin d'« assurer l'interopérabilité, la reconnaissance mutuelle et l'accessibilité des applications numériques, la transmission et la validation sécurisée des tests liés à la pandémie, et des certificats de vaccination et de rétablissement qui préservent la confidentialité et les données personnelles ».

1.9 En mars 2022, le Conseil de l'OACI a adopté un nouvel ensemble de normes et pratiques recommandées (SARP) internationales. Le nouvel Amendement n° 29 de l'Annexe 9 — *Facilitation* à la Convention de Chicago, qui deviendra applicable en novembre 2022, recommande que les États délivrent des certificats de vaccination numériques conformes aux recommandations de l'OMS et interopérables avec les spécifications figurant dans le Rapport technique de l'OACI sur les cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC).

## 2. ANALYSE

2.1 Les voyageurs internationaux font actuellement l'objet de procédures individuelles et d'exigences imposées par les États de destination en lien avec les mesures individuelles qu'ils ont prises pour limiter la propagation du SRAS-CoV-2, le virus responsable de la COVID-19 et d'autres maladies transmissibles par le transport aérien international, ce qui crée parfois des incertitudes affectant les déplacements des voyageurs, en particulier quand des arrêts intermédiaires sont nécessaires avant l'arrivée à la destination finale.

2.2 Pour un vol international, il est nécessaire de prévoir des aéroports de dégagement le long de la route, ce qui oblige les équipages à tenir compte des exigences établies par les États dans lesquels se trouvent ces aéroports. La situation est pire dans le cas d'un **vol à temps de déroutement prolongé** (EDTO), pour lequel il est possible d'avoir à envisager un aéroport qui ne figure pas parmi ceux qui ont été prévus sur la route du plan de vol original, ce qui peut donner lieu à un manque de coordination entre le contrôle aérien et l'équipage même, avec les incidences sur la sécurité que cela comporte. Conséquence : des exigences liées aux mesures visant à limiter la propagation de la COVID-19 et d'autres maladies transmissibles par le transport aérien international doivent dorénavant être ajoutées aux exigences techniques, opérationnelles, réglementaires et en matière d'immigration, ce qui entraîne des considérations supplémentaires pour les équipages, les voyageurs et les compagnies aériennes.

2.3 Selon la prévision à court terme de l'IATA publiée le 1<sup>er</sup> mars 2022, le nombre total de voyageurs devait en principe atteindre 103 % des niveaux de 2019 en 2024. Il est prévu que le nombre de voyageurs internationaux atteindra 101 % des niveaux de 2019 en 2025. Dans ce sens, il faut absolument que les niveaux de rétablissement du secteur aérien, qui sont mesurés par le nombre de passagers internationaux transportés, atteignent les niveaux projetés d'ici 2030.

2.4 Compte tenu de ce qui précède, la présente note de travail vise à ce que l'OACI promeuve et encourage les accords de coopération et l'unification des approches entre les États par rapport aux mesures individuelles adoptées afin de prévenir la propagation du SRAS-CoV-2, le virus responsable de la COVID-19 et d'autres maladies transmissibles par le transport aérien international.

2.5 Cette proposition d'encourager les accords de coopération et l'unification des critères entre les États devrait être guidée par l'engagement indiqué dans la déclaration ministérielle de l'OACI intitulée « Une même vision pour la relance, la résilience et la durabilité de l'aviation après la pandémie mondiale » (adoptée en octobre 2021), vu la nécessité de promouvoir, dans toute la mesure possible, une approche

harmonisée et inclusive visant à faciliter des voyages aériens internationaux sûrs, notamment en réduisant ou en levant les exigences relatives aux tests et/ou à la quarantaine pour les passagers entièrement vaccinés ou rétablis, et en tenant compte des circonstances différentes de chacun des États et de leurs politiques nationales, en accord avec la politique et les considérations techniques de l’OMS relatives à la mise en œuvre d’une approche basée sur les risques pour les voyages internationaux dans le contexte de la COVID-19.

### 3. CONCLUSION

3.1 La diversité des approches suivies par les États pour leurs mesures internes visant à prévenir la propagation du SRAS-CoV-2, le virus responsable de la COVID-19 et d’autres maladies transmissibles par le transport aérien international, pourrait empêcher la croissance future du voyage aérien international.

3.2 Les États qui ont participé à la conférence de haut niveau sur la COVID-19 ont pris l’engagement de promouvoir, dans toute la mesure possible, une approche harmonisée et inclusive visant à faciliter des voyages aériens internationaux sûrs, notamment en réduisant ou en levant les exigences relatives aux tests et/ou à la quarantaine pour les passagers entièrement vaccinés ou rétablis, et tenant compte des circonstances différentes de chacun des États et de leurs politiques nationales, en accord avec la politique et les considérations techniques de l’OMS relatives à la mise en œuvre d’une approche basée sur les risques pour les voyages internationaux dans le contexte de la COVID-19, renforçant ainsi la confiance du public voyageur et rebâtissant l’aviation civile internationale dans de bonnes conditions de sécurité.

3.3 Sur la base de cette analyse, il est proposé que l’OACI encourage les États à conclure des accords sur l’unification des approches par rapport aux mesures individuelles prises pour prévenir la propagation du SRAS-CoV-2, le virus responsable de la COVID-19 et d’autres maladies transmissibles par le transport aérien international.