



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 32 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

PROCÉDURES DE BIOSÉCURITÉ POUR LES PROTOCOLES AÉROPORTUAIRES

[Note présentée par le Belize, le Costa Rica, l'El Salvador, le Guatemala, le Honduras et le Nicaragua, États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose les composantes des protocoles de biosécurité établis par la région Amérique centrale pour la relance graduelle et harmonisée du transport aérien, comme suite à la fermeture des opérations aéronautiques causée par le début de la pandémie de COVID-19 et la nécessité d'apporter un soutien à la région aux fins de la relance en toute sécurité et la reprise de l'aviation après le ralentissement de l'exploitation. Les mesures diverses qui continuent à être prises au sein des États d'Amérique centrale sont cruciales pour assurer la pérennisation des opérations.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- demander à l'OACI d'appuyer l'établissement de niveaux acceptables de performance en matière de biosécurité (Bio-ALoSP) au sein des États, pour que les organismes de réglementation puissent surveiller l'efficacité des procédures de biosécurité ;
- prendre note de l'expérience dans la région Amérique centrale et partager les données produites ainsi que l'origine de ces dernières pour encourager vivement les autres États à établir des niveaux acceptables de performance en matière de biosécurité et assurer la reprise et la continuité des opérations à l'échelle mondiale par le biais de la création et de la mise en œuvre d'un système de mesure utilisant des indicateurs statistiques de biosécurité afin d'évaluer les résultats, détecter les barrières les plus faibles et ainsi mettre sur pied un système de surveillance fondé sur la gestion du risque.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique – <i>Sécurité</i>
<i>Incidences financières :</i>	Néant
<i>Références :</i>	Annexe 14 – <i>Aérodromes</i> Annexe 11 – <i>Services de la circulation aérienne</i>

¹ Version espagnole fournie par la COCESNA.

	<p><i>Annexe 9 – Facilitation</i> <i>Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs</i> <i>Paré au décollage : Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19, 4^e édition, 2021, par l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART)</i></p>
--	--

1. INTRODUCTION

1.1 Les incidences sur l'aviation civile des effets de maladies infectieuses et contagieuses telles que la COVID-19 ont engendré des risques au-delà de toute probabilité et de toute gravité acceptables. Il s'ensuit que des mesures non envisagées avant la pandémie devraient dorénavant faire partie des procédures d'exploitation habituelles du système de transport aérien.

1.2 Les protocoles de biosécurité établis dans la région sont des guides pour la mise en œuvre du Plan de relance graduelle et harmonisée du transport aérien dans la région, et ils illustrent l'engagement et les efforts de la Corporation centraméricaine des services de navigation aérienne (COCESNA).

1.3 Ce plan de relance graduelle et harmonisée du transport aérien dans la région contient des orientations générales sur la reprise efficace et en toute sécurité des opérations de transport aérien, regroupées en cinq composantes :

COMPOSANTE 1 : Phase préparatoire

COMPOSANTE 2 : Adéquation opérationnelle

COMPOSANTE 3 : Mise en œuvre du protocole de biosécurité

COMPOSANTE 4 : Confiance de l'utilisateur

COMPOSANTE 5 : Système de mesure

1.4 Au-delà des mesures prévues dans les protocoles de biosécurité élaborés pour les aéroports internationaux et intérieurs, il est nécessaire d'établir des procédures pour chaque partie du processus de prise en charge des passagers dans l'aérogare. En outre, il convient de noter que les lignes d'action établies dans les protocoles de santé publique, dont des barrières (protections) visant à atténuer la contagion au sein du système, prévoient des mesures souhaitables en ce qui concerne la détection de cas éventuels, l'utilisation d'équipements de protection individuelle, la distanciation, des systèmes technologiques d'isolement des employés intervenant dans le processus, ainsi que des éléments réglementaires (règles) contraignants pour le personnel et les passagers. Toutefois, ces barrières représentent des mesures concernant « ce qu'il y a lieu de faire » mais ne constituent pas en soi des procédures renfermant des mesures complémentaires de contrôle et d'atténuation déterminant les composantes nécessaires à leur mise en œuvre ; en d'autres termes, elles ne répondent pas aux questions de savoir qui, comment, quand et avec qui se font les coordinations nécessaires avant ou durant une situation particulière.

1.5 Le manque de procédures spécifiques pour chaque partie du processus est une faiblesse inhérente au système car leur absence du manuel d'urgence crée un vide dans les lignes d'action définies dans les protocoles.

2. ANALYSE

2.1 Le protocole de biosécurité ainsi que les procédures génériques élaborées en tant que modèles donnent une liste détaillée de recommandations et de mesures de mise en œuvre fondées sur le rapport élaboré par l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART), les comités de facilitation des États et de chaque aéroport, notamment le guide intitulé « *Paré au décollage : Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19* ». Le

protocole tient également compte des analyses de risques solides réalisées par l'équipe technique de la COCESNA ainsi que des circonstances particulières des États membres, en utilisant la méthode du nœud papillon, selon laquelle, outre l'établissement des barrières, les facteurs d'échelle sont analysés et des mesures sont déterminées avec les dirigeants responsables concernés.

2.2 Ce document rend compte des efforts conjoints des secteurs aérien et aéroportuaire afin de déterminer une feuille de route pour reprendre, rétablir et maintenir les opérations, en vertu de notre engagement de longue date à faire de la sécurité la priorité absolue. Le succès dépend d'une approche associative et collaborative des principales parties prenantes de la chaîne de transport, y compris les autorités.

2.3 Les procédures d'orientation élaborées par le personnel technique de l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA) de la COCESNA sont destinées à être mises en œuvre avec des niveaux acceptables de biosécurité, raison pour laquelle les États de la région sont invités à les adopter et à les mettre en œuvre, dans la mesure du possible, de manière à créer un couloir sanitaire régional permettant de montrer aux autres régions que les aéroports y disposent d'un portail d'accès sécurisé pour ainsi, non seulement relancer les opérations mais également parvenir à recouvrer l'acheminement de passagers en maintenant ces mesures visibles et tangibles dans le système aéroportuaire de la région NAM/CAR.

3. FAITS NOUVEAUX

3.1 À ce jour, tous les aéroports disposent de protocoles de biosécurité contre la COVID-19, qui sont mis en œuvre avec des mesures d'atténuation connues. Le Plan de reprise graduelle et harmonisée du transport aérien dans la région a porté ses fruits, les statistiques montrant, à ce jour, une augmentation de 95 pour cent des vols par rapport aux mêmes mois en 2019. Toutefois, pour que le système soit viable, il faut qu'il existe des procédures de mise en œuvre continue des protocoles de biosécurité.

3.2 L'ensemble de procédures qui a été élaboré comprend la « PVC-011 - Procédure de mesure de la fiabilité des protocoles de biosécurité » (appendice 1), dont l'objectif est de détecter et d'atténuer le risque d'éventuelles failles dans les protocoles de biosécurité, à l'aide d'outils analytiques qui permettent d'améliorer les processus, les activités, les ressources, les conceptions, entre autres procédures établies pour la mise en œuvre réactive, préventive et prédictive du protocole de biosécurité. L'objectif principal est de rendre le système plus fiable grâce à un processus d'amélioration continue, en déterminant les probabilités de défaillance des barrières critiques au moyen d'indicateurs de performance de biosécurité, afin d'appliquer un système de surveillance fondé sur les niveaux de qualité des barrières, en fonction des résultats analytiques, pour réduire le risque résiduel de défaillance de manière permanente.

3.3 Durant l'année 2020, des échantillonnages ont été réalisés à l'aéroport international Juan Santamaría, au Costa Rica, à l'aide des outils créés, ce qui a permis d'élaborer des indicateurs de la phase initiale d'ouverture et de mise en œuvre du protocole dans cet aéroport.

4. CONCLUSION

4.1 Outre les protocoles de biosécurité déjà créés, il s'est avéré nécessaire d'élaborer de nouveaux modèles de procédure pour la prise en charge des passagers ; l'équipe technique de l'ACSA a donc conçu un ensemble de modèles de procédures pour aider la région, modèles qui peuvent être utilisés par l'industrie et par les autorités de l'aviation civile des États aux fins de l'élaboration de leurs propres

procédures harmonisées et mesurables dans chacun des systèmes liés à l’aviation civile internationale et nationale.

4.2 Enfin, ces procédures devraient être incluses dans les plans d’urgence des aéroports.

4.3 Pour seconder les États dans le cadre de la relance graduelle et harmonisée continue pour maintenir et augmenter les opérations de transport aérien dans la région face aux différents variants de la COVID-19 et à des maladies similaires qui pourraient apparaître, un plan pilote sur l’efficacité des protocoles de biosécurité en matière de maladies infectieuses et contagieuses dans les aéroports des États membres de la COCESNA sera mis en place et commencera avec des évaluations par le bureau régional NACC de l’OACI et l’ACSA pour s’assurer de l’efficacité et de l’efficacité de la mise en œuvre. L’activité aura pour objectif d’évaluer l’efficacité de ces protocoles et de déterminer les avantages de la création d’un couloir sanitaire régional aux fins de la viabilité et la continuité des opérations du secteur.

— FIN —