



A41-WP/666  
P/61  
6/10/22

## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par la Présidente du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 12 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. Il est recommandé à la Plénière d'adopter les résolutions 12/1, 12/2 et 12/3.

*Note.— Prière d'insérer la présente note en bonne et due place dans le dossier de rapport, après en avoir retiré la page de couverture.*

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

12.1 À sa cinquième séance, le Comité exécutif a examiné le sujet des résultats de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 en se fondant sur le rapport du Conseil intitulé Résultats de la plénière ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (WP/26), sur les résultats du volet Facilitation de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (WP/20), ainsi que sur la mise en œuvre des résolutions A37-13, A39-24, A40-14, du programme CAPSCA de l'OACI et des dispositions médicales pendant les événements de santé publique (WP/57 révision n° 1). Le Comité a aussi examiné une proposition du Conseil relative à une nouvelle résolution de l'Assemblée (*Déclaration sur la facilitation du transport aérien affirmant la détermination de la communauté internationale à permettre une relance sûre et efficace de l'aviation après la pandémie de COVID-19 et à rendre l'aviation plus résiliente à l'avenir*), une résolution de l'Assemblée modifiée (*Protéger la santé et préserver le caractère sûr du transport aérien international pendant des urgences de santé publique touchant les voyages aériens*), destinée à remplacer la résolution A37-13 : *Prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens*, et une modification proposée de la résolution A39-24 de l'Assemblée : *Stratégie en matière de réduction des risques de catastrophe aérienne et de mécanismes d'intervention*. De plus, sept notes ont été présentées par des États et des observateurs, à savoir les notes WP/213, 201, 321, 363, 102 révision n° 1, 63 et 203. Les notes d'information suivantes ont également été présentées : 570, 546, 521, 583 et 590.

12.2 Dans la note WP/26, le Conseil rend compte des résultats des trois séances plénières ministérielles de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC) tenue en octobre 2021, notamment un résumé des débats, la Déclaration ministérielle adoptée à la Conférence et les mesures de suivi demandant à l'OACI de fournir un soutien et de l'aide aux États. Durant l'examen du rapport du Conseil, le Comité a souligné qu'il est important que les États mettent en œuvre la Déclaration ministérielle de la HLCC afin de soutenir la relance, la résilience et la durabilité de l'aviation. Tout en reconnaissant que les suites à donner par l'OACI nécessiteront une combinaison de ressources budgétaires existantes et de contributions extrabudgétaires supplémentaires, le Comité a encouragé l'Organisation à apporter une assistance aux États pour faciliter la mise en œuvre de la Déclaration.

12.3 Dans la note WP/20, le Conseil rend compte des résultats du volet Facilitation (FAL) de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC), qui comprennent 79 recommandations entérinées par la Plénière ministérielle de la Conférence. À l'issue des délibérations, le Comité a constaté l'importance de la mise en œuvre des recommandations du volet FAL de la Conférence HLCC, et noté que la mise en œuvre par l'OACI et le soutien des tâches non budgétisées nécessiteront un travail et des ressources extrabudgétaires considérables. Le Comité prie instamment les États de donner suite aux recommandations du volet FAL de la Conférence HLCC 2021 et de soutenir l'OACI en fournissant des contributions extrabudgétaires pour la mise en œuvre. Le Comité est convenu de soumettre la résolution 12/1 pour adoption.

**Résolution 12/1      Déclaration sur la facilitation du transport aérien affirmant la détermination de la communauté internationale à permettre une relance sûre et efficace de l'aviation après la pandémie de COVID-19 et à rendre l'aviation plus résiliente à l'avenir**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la facilitation est la gestion efficace des processus de contrôle aux frontières pour accélérer le congé des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage, des bagages et du fret ;

*Considérant* que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation*, est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, du fret et de la poste, et pour relever les défis que constituent les contrôles aux frontières et les processus aéroportuaires de façon à préserver l'efficacité des opérations de transport aérien ;

*Consciente* de l'importance d'un cadre efficace d'intervention en cas de crise pour de futures crises de santé publique, qui s'appuie sur les orientations, les meilleures pratiques, les approches de gestion intégrée des risques et les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 pour permettre à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise de santé publique et d'accroître la résilience face à de semblables épidémies dans le futur ;

*Consciente également* de la nécessité d'une reconnaissance mutuelle des attestations sanitaires entre les États pour les voyages transfrontières et de solutions interopérables à long terme qui utilisent les documents de voyage et les preuves de santé numériques ;

*Reconnaissant* les difficultés que rencontrent les États et le secteur du transport aérien dans son ensemble pour maintenir la sécurité et l'efficacité des opérations face à la pandémie de COVID-19 et protéger la santé et la sécurité des voyageurs et du personnel aéronautique confrontés aux effets persistants de la COVID-19, notamment l'insuffisance de coordination et de collaboration entre les autorités de l'aviation civile, les autorités de santé publique, d'autres instances gouvernementales et les acteurs de la filière, dans la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;

*Rappelant* la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) tenue du 12 au 22 octobre 2021, et les résultats du volet Facilitation approuvés par la Plénière ministérielle,

1. *Prie instamment* les États membres d'envisager l'harmonisation des différentes mesures pour permettre la reconnaissance réciproque et la fiabilité des informations partagées concernant la situation des voyageurs au regard de la COVID-19 entre les États, compte tenu des exigences de protection des données en vigueur dans les États ;

2. *Prie instamment* les États membres de communiquer en temps utile aux voyageurs et à toutes les parties prenantes de la communauté aéronautique leurs conditions d'entrée liées à la santé publique, d'évaluer régulièrement la possibilité de menaces imminentes pour la santé publique et d'appliquer rapidement leurs mesures d'urgence ;

3. *Demande* aux États membres de s'employer à intégrer dans leurs systèmes d'inspection, dans la mesure du possible, la vérification des attestations sanitaires numériques et non numériques pour le passage des frontières afin de faciliter la validation des certificats sanitaires déployés, en notant que pour certains États, la vérification des attestations sanitaires ne s'effectue pas toujours aux postes de contrôle frontalier ;
4. *Prie instamment* les États membres d'adopter une politique de reconnaissance mutuelle des attestations sanitaires et un cadre réglementaire approprié qui tienne compte de toutes les exigences en matière de protection des données et de la vie privée pour l'utilisation des attestations sanitaires aux fins de voyage et qui intègre des garanties appropriées ;
5. *Demande* aux États membres de promouvoir l'interopérabilité au niveau mondial dans toutes les opérations de traitement des passagers, qu'il s'agisse de processus manuels ou automatisés ou d'une combinaison des deux ;
6. *Demande* aux États membres d'appuyer l'élaboration et la mise en œuvre de technologies et d'équipements technologiques sans contact innovants qui peuvent à la fois faciliter les voyages par voie aérienne et atténuer la propagation de maladies transmissibles ;
7. *Demande* aux États membres d'apporter leur appui à la délivrance de certificats de vaccination conformes aux recommandations de l'OMS et de veiller à ce que ces certificats, lorsqu'ils sont au format numérique, soient interopérables, compte tenu des spécifications du Rapport technique de l'OACI sur les cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC) et d'autres formats interopérables émanant d'organismes intergouvernementaux régionaux ou mondiaux, ou d'organisations internationalement reconnues ;
8. *Demande* aux États membres qui exigent des renseignements touchant à la santé ou les coordonnées de personnes à contacter d'envisager de mettre en place des plateformes sanitaires numériques prenant en compte les options non numériques qui permettent aux passagers de communiquer toutes les informations pertinentes et de demander que leur soit notifiée l'approbation de voyage par les États de destination et de transit ;
9. *Prie instamment* les États membres d'effectuer des évaluations complètes de risques tenant compte de leurs facteurs contextuels, de leur tolérance au risque et de l'application concrète, dans le domaine de l'aviation, des dispositions de l'Annexe 9 qui touchent à la santé publique ;
10. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre des actions de communication, de coordination et de collaboration multisectorielles entre toutes les parties prenantes, notamment le secteur de l'aviation, pour l'élaboration d'un plan national pour l'aviation en prévision d'une épidémie de maladie transmissible constituant un risque pour la santé publique, et de veiller à la coordination et à l'harmonisation entre les différents acteurs étatiques responsables de la gestion des urgences en matière de santé publique ;
11. *Prie instamment* les États membres de veiller à la coordination entre les autorités de l'aviation civile et les autorités sanitaires afin de favoriser une mise en œuvre fluide des dispositions relatives à la santé pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation*, en tenant compte d'une approche à niveaux multiples fondée sur le risque pour mettre en place leurs mesures sanitaires ;

12. *Demande* à l'OACI de collaborer avec les organisations internationales concernées et le secteur afin d'élaborer un cadre d'intervention en cas de crise pour gérer de futures crises sanitaires, qui s'appuie sur les recommandations et les orientations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART), les orientations de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), les meilleures pratiques du secteur, les approches de gestion intégrée des risques, les réponses des États et les enseignements tirés de la COVID-19, qui permettraient à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise sanitaire ;

13. *Demande* à l'OACI de poursuivre ses travaux afin de trouver des solutions interopérables à long terme qui utilisent les documents de voyage et les preuves de santé numériques établis par les États, qui prennent en considération les solutions existantes et les limites à l'échelle mondiale ;

14. *Demande* à l'OACI de continuer à suivre les faits nouveaux et à collaborer avec les parties prenantes concernées pour poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs à l'appui de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la santé de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;

-----

12.4 Dans la note WP/213, l'Australie rend compte de la nécessité pour l'OACI et les États membres de conserver l'élan créé par les recommandations et les orientations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) tendant à la réalisation d'un cadre de facilitation mondial plus solide, qui permettrait aux États et au secteur de l'aviation de prendre des mesures plus cohérentes à l'échelle du globe en cas de nouvelle crise sanitaire mondiale, et de la nécessité aussi d'améliorer la compréhension et l'application des obligations de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Le Comité prie instamment le Conseil de collaborer et d'assurer une coordination avec les États, les organisations internationales et l'Organisation mondiale de la santé (OMS) aux fins de l'élaboration d'un cadre pour la préparation et la réponse aux futures urgences de santé publique, de produire des éléments indicatifs appropriés et d'aider à la mise en œuvre.

12.5 Dans la note WP/201, la République de Corée examine la nécessité d'établir un mécanisme formel pour réduire au minimum la confusion des voyageurs aériens. À l'issue des délibérations, le Comité a noté les difficultés auxquelles les voyageurs aériens, les équipages d'aéronef et le personnel des entreprises de transport aérien sont confrontés en lien avec les différentes conditions d'entrée et la disponibilité d'informations pertinentes sur une plateforme commune. Il a rappelé que l'OACI a créé le Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19, tout en soulignant que l'Organisation peut améliorer davantage cette plateforme en procédant notamment à des mises à jour plus fréquentes. Le Comité prie instamment les États de s'efforcer davantage à utiliser les ressources et les outils de l'OACI mis à leur disposition et de renforcer la collaboration et la coordination en ce qui a trait à l'application des mesures visant à prévenir la propagation des maladies transmissibles par le transport aérien.

12.6 Dans la note WP/57 révision n° 1, le Conseil donne un aperçu de la gouvernance du programme CAPSCA de l'OACI et de l'avancement de la mise en œuvre des résolutions A37-13, A39-24 et A40-14, en mettant en relief les enseignements tirés de la pandémie et les recommandations de la HLCC et du symposium mondial CAPSCA. Le Comité a appuyé l'idée de donner un cadre formel à la gouvernance

du CAPSCA et est convenu de renvoyer la question au Conseil de l'OACI pour examen supplémentaire. Il a donné en outre son appui aux activités du CAPSA et à celles du Groupe d'étude des dispositions médicales (MPSG) menées en collaboration avec le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien. Il prie instamment les États de soutenir l'OACI au moyen de contributions financières extrabudgétaires, supplémentaires et suffisantes, et souligne l'importance de l'application des résolutions A39-24 et A40-14. Le Comité est convenu en outre de soumettre à l'adoption de la Plénière la résolution 12/2 en remplacement de la résolution A37-13.

**Résolution A12/2 : Protéger la santé et préserver le caractère sûr du transport aérien international pendant des urgences de santé publique touchant les voyages aériens**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 14 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que « chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs » ;

*Considérant* que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* dispose que « l'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à [...] répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique » ;

*Considérant* que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la Déclaration de Sendai et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030) adoptés à la troisième Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques de catastrophe ;

*Considérant* que le paragraphe 1 de l'article 14 du Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) dispose que « l'OMS coopère et, le cas échéant, coordonne ses activités avec d'autres organisations intergouvernementales et organismes internationaux compétents pour la mise en œuvre du présent Règlement, notamment par des accords et arrangements similaires » ;

*Considérant* que la résolution A37-13 de l'OACI déclare que « la protection de la santé des passagers et des équipages des vols internationaux fait partie intégrante de la sécurité des voyages aériens et qu'il convient de mettre en place des conditions permettant de préserver cette sécurité en temps utile et de façon économiquement avantageuse » ;

*Considérant* que la résolution A39-24 de l'OACI déclare que « tous les États peuvent tirer parti de l'incorporation de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien » et enjoint l'OACI « d'établir une politique d'intervention en situation de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe dans l'aviation » et de « s'assurer que l'Organisation participe, s'il y a lieu et compte tenu de ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis afin d'appuyer la mise en œuvre intersectorielle du Cadre de Sendai pour la réduction

des risques de catastrophe (2015-2030) et du Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience » ;

*Considérant* que, selon la résolution A40-14 de l'OACI, « diverses réunions et conférences internationales ont indiqué que la prévention et la gestion des urgences de santé publique nécessitent un échange d'informations et une collaboration entre secteurs » ;

*Considérant* que les Annexes 1 — *Licences du personnel*, 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 9 — *Facilitation*, 11 — *Services de la circulation aérienne*, 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* et 19 — *Gestion de la sécurité*, et les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (Doc 4444) contiennent plusieurs normes et pratiques recommandées (SARP) et procédures relatives aux mesures sanitaires que les États contractants devraient prendre pour gérer la certification médicale des titulaires de licences d'aviation, protéger la santé et la sécurité du personnel de l'aviation et des passagers, appuyer le personnel de l'aviation dans l'accomplissement de ses responsabilités et appuyer l'exploitation continue, sûre et ordonnée des services aériens mondiaux pendant des urgences de santé publique ;

*Considérant* que le programme de l'OACI lié à l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), les programmes nationaux de facilitation du transport aérien (NATFP) et les comités nationaux de facilitation du transport aérien (NATFC) sont des mécanismes appropriés pour améliorer la communication et la collaboration, ainsi que pour harmoniser les plans de préparation et d'intervention en matière de santé publique ;

*Considérant* que le chapitre 10 nouveau de l'Annexe 9 intitulé « Dispositions relatives à la santé » s'inspire des enseignements de la pandémie de COVID-19 pour préserver la santé et la sécurité du transport aérien international en cas d'urgence de santé publique touchant les voyages aériens ;

*Considérant* que le Symposium mondial CAPSCA, tenu par l'OACI du 29 au 31 mars 2022, a résolument appuyé l'idée d'examiner des propositions visant à renforcer le CAPSCA et à accroître la résilience de l'aviation aux urgences futures de santé publique ;

*Considérant* qu'a été reconnue au Symposium mondial CAPSCA tenu par l'OACI la nécessité d'auditer la mise en œuvre par les États des dispositions contenues dans le chapitre 10 de l'Annexe 9 intitulé « Dispositions relatives à la santé » pour déterminer l'assistance à fournir aux États ;

*Considérant* que le Groupe d'étude des dispositions médicales (MPSG) de l'OACI et d'autres groupes de travail de l'OACI sont les enceintes appropriées pour élaborer un plan de gestion de la santé en aviation et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) dans le domaine de la santé destinées à compléter les SARP, avec l'appui d'une plateforme numérisée de mise en commun d'informations ;

1. *Charge* l'OACI de renforcer sa capacité de gestion des crises, notamment en établissant un cadre et un mécanisme d'intervention en cas de crise, en se fondant sur l'expérience acquise lors de la crise de la COVID-19 ;
2. *Charge* l'OACI d'étudier les moyens de donner un cadre formel ~~au~~ à la gouvernance du CAPSCA ;

3. *Charge* l'OACI de maintenir le dialogue avec l'OMS et d'autres organisations compétentes pour établir des accords de collaboration formels en vue de renforcer le CAPSCA et les activités liées à la santé publique dans le domaine de la facilitation ;
4. *Charge* l'OACI de poursuivre sa collaboration avec l'OMS et d'autres groupes de santé publique, avec les organisations de médecine aéronautique et autres organisations médicales spécialisées concernées, avec les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), et de travailler avec les groupes d'experts de la Commission sur la navigation aérienne, notamment le Groupe d'experts sur la formation du personnel et les licences et le Groupe d'experts en gestion de la sécurité, afin de pouvoir mettre en commun les informations et les ressources nécessaires à une harmonisation mondiale en matière de prévention et de gestion des urgences de santé publique ;
5. *Approuve* l'élaboration par le CAPSCA l'OACI d'un plan de gestion de la santé en aviation, sous la direction du MSPG, qui appuie les efforts de mise en place d'une gestion globale de la santé en aviation en regroupant les différentes références aux SARP de nature médicale ou relatives à la santé figurant dans les Annexes à la Convention afin de constituer un répertoire exhaustif relatif à la gestion de la santé en aviation et de pouvoir ainsi :
  - a) gérer la certification médicale des titulaires de licences d'aviation ;
  - b) protéger la santé et la sécurité du personnel de l'aviation et des passagers ;
  - c) concevoir des cadres de vérification et des mécanismes d'assistance au renforcement des capacités pour la mise en œuvre des SARP relatives à la santé ;
  - d) appuyer l'exploitation continue, sûre et ordonnée des services aériens mondiaux pendant les urgences de santé publique qui touchent les voyages aériens (notamment les maladies transmissibles) ;
6. *Charge* l'OACI de prendre dûment en considération l'élaboration de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) dans le domaine de la santé afin d'appuyer davantage la mise en œuvre par les États des SARP de l'OACI relatives à la santé ;
7. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que les secteurs de la médecine, de la santé publique et de l'aviation collaborent à l'élaboration d'un plan national de préparation de l'aviation civile portant sur les urgences de santé publique de portée internationale, ou d'autres urgences de santé publique s'il y a lieu, qui soit intégré au plan national de préparation générale et aligné sur le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophes ;
8. *Prie instamment* les États contractants de s'assurer que leur plan national de préparation pour l'aviation soit conforme aux SARP et PANS de l'OACI et au Règlement sanitaire international (2005) de l'OMS et soit basé sur des principes scientifiques et sur les directives de l'OACI et de l'OMS ;
9. *Prie instamment* les États contractants d'établir les spécifications de la participation des parties prenantes, telles que les experts en médecine aéronautique, les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les autres entités appropriées, à l'élaboration de plans concernant la santé dans le domaine de l'aviation ;

10. *Prie instamment* les États contractants de participer au programme CAPSCA pour le renforcer et veiller à ce que ses objectifs soient atteints ;

11. *Prie instamment* les États contractants d'appuyer les activités des groupes d'experts (dont le MSPG et le Groupe d'experts de la facilitation) pour protéger la santé et la sécurité du personnel de l'aviation et des passagers en cas d'événement susceptible de toucher la santé ou de poser un risque pour la sécurité des voyages aériens pendant une urgence de santé publique ;

12. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A37-13.

-----

12.7 Dans la note WP/321, coparrainée par la Bolivie, le Brésil, le Guatemala, le Guyana, le Mexique, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), la Colombie encourage le soutien et la coopération mutuels entre les États sur une approche harmonisée et inclusive visant à prévenir la propagation de maladies transmissibles par le transport aérien international. Le Comité a souligné l'importance de la souveraineté, de la capacité et des ressources des États, et il prie instamment les États de collaborer à la mise en œuvre de mesures harmonisées, dans la plus grande mesure possible, y compris au moyen d'accords, afin d'éviter la propagation de maladies transmissibles par le transport aérien.

12.8 Dans la note WP/363, appuyée par la Bolivie (État plurinational de), le Guatemala, le Panama, le Paraguay et le Venezuela (République bolivarienne du), la Colombie, le Pérou et l'Uruguay mettent en évidence les avantages qu'il y a à reconnaître et créer un couloir sanitaire commun dans la préparation aux pandémies afin d'harmoniser les mesures en cas de pandémie. Le Comité prie instamment les États de renforcer la collaboration et la coordination, y compris de conclure des accords généraux régionaux et/ou multilatéraux, notant au passage que de tels accords devraient être compatibles avec les accords existants sur les services aériens, et soulignant la nécessité de travailler en étroite collaboration avec le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien et le Groupe d'experts de la facilitation pour qu'il y ait cohérence entre les différentes politiques.

12.9 Dans la note WP/102 révision n° 1, la Tchéquie, au nom de l'Union européenne et des États qui en sont membres, ainsi que d'autres États qui sont membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), et avec le parrainage du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), propose une modification de la résolution A39-24 de l'Assemblée et est favorable à une évolution de l'actuel cadre de gestion des crises mondiales vers une stratégie de gestion des crises à plusieurs niveaux afin de soutenir une démarche prévisible et harmonisée de la réponse opérationnelle aux crises. Le Comité a reconnu l'intérêt d'un tel cadre, noté que l'OACI a commencé les travaux sur l'élaboration d'une structure et de mécanismes pour la mise en œuvre d'un cadre de gestion des crises mondiales, que la mise en œuvre par l'OACI nécessitera des travaux et des ressources extrabudgétaires considérables pour le soutien des tâches non budgétisées, et il prie instamment les États de soutenir l'OACI au moyen de contributions extrabudgétaires. Il est convenu de soumettre pour adoption la modification proposée de la résolution A39-24 de l'Assemblée.

**Résolution 12/3 : Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prévoit que l'un des buts et objectifs de l'OACI est de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ;

*Considérant* que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la Déclaration et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 adoptés par la Troisième Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques de catastrophe ;

*Consciente* que les catastrophes naturelles endommagent les infrastructures sociales et économiques de tous les pays et que leurs conséquences à long terme sont particulièrement néfastes pour les pays en développement et entravent leur développement durable ;

*Consciente* que les États sont les premiers responsables de la prévention et de la réduction des risques de catastrophe et que toute intervention de l'Organisation devrait être prise sous la direction des États concernés et de concert avec eux ;

*Constatant* que l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 9 — *Facilitation*, l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 14 — *Aérodromes* et l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* fournissent aux États des normes et des pratiques recommandées (SARP) relatives à la planification d'urgence et aux interventions, ainsi qu'aux formalités de contrôle frontalier pour les vols de secours effectués à la suite de catastrophes naturelles ou causées par l'homme ;

*Constatant* que la réduction des risques est une fonction importante du système des Nations Unies et qu'elle devrait faire l'objet d'une attention soutenue, et soulignant la nécessité pour la communauté internationale de faire preuve d'une ferme détermination politique à utiliser les connaissances scientifiques et techniques pour réduire la vulnérabilité aux catastrophes naturelles et aux dangers environnementaux, en tenant compte des besoins particuliers des pays en développement ;

*Constatant* que tous les États ont un besoin vital d'infrastructures aéronautiques capables de résister aux catastrophes pour promouvoir le développement socio-économique et, en cas de crise, pour appuyer l'acheminement efficace et opportun de l'aide ;

*Constatant* que tous les États peuvent tirer parti de l'incorporation de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien ;

*Constatant* la nécessité de coordonner au niveau le plus adéquat les interventions politiques et opérationnelles face aux catastrophes naturelles ou anthropiques qui prennent des dimensions régionales ou mondiales ;

1. *Prie instamment* les États de reconnaître le rôle important de l'aviation dans le contexte de la réduction des risques de catastrophe au niveau national, notamment dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien ;

2. *Prie instamment* les États de prendre en compte les priorités en matière de réduction des risques de catastrophe qui sont indiquées dans le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 dans l'élaboration de leurs plans nationaux d'intervention d'urgence ainsi que dans les exigences en matière de plans d'intervention d'urgence destinées aux fournisseurs de services aéronautiques ;
3. *Charge* le Conseil d'établir une politique d'intervention en cas de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe aérienne qui institutionnaliserait et guiderait l'approche stratégique et les interventions tactiques de l'Organisation en cas de crises particulières à l'aviation risquant de toucher la sécurité ou la continuité de l'aviation civile internationale ;
4. *Charge* le Conseil d'aider les États à mettre en œuvre les stratégies de réduction des risques de catastrophe aérienne, en donnant la priorité aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement ;
5. *Charge* le Secrétaire général d'établir un réseau OACI de structures de coordination en cas de crise et de mécanismes de coordination connexes et de mettre en place un arrangement entre l'OACI, les régions, les États et le secteur, pour promouvoir des interventions politiques et opérationnelles coordonnées face aux crises, ainsi que des activités d'assistance, au niveau le plus adéquat ;
6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à travailler dans un esprit de collaboration au sein du système des Nations Unies pour faire en sorte qu'une assistance opportune, coordonnée et de haute qualité soit apportée à tous les États où les pertes dues à des catastrophes représentent une menace pour la santé et le développement de la population ;
7. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et conformément à ses Objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis pour appuyer la mise en œuvre transversale du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 et le Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience.

-----

12.10 Dans la note WP/63, l'Association du transport aérien international (IATA) fait valoir que la nature fragmentaire des mesures imposées par les États a créé de la confusion tant pour les passagers que pour les exploitants, ce qui a nui à la reprise de l'aviation internationale. À l'issue des délibérations, le Comité a approuvé les recommandations proposées dans la note et est convenu d'examiner les divers documents produits par l'OACI et la CART dans le contexte de la COVID-19, après une étude préliminaire et en fonction des priorités et des ressources disponibles. Il a noté que l'examen aurait pour objet de contribuer à l'élaboration d'un cadre d'action applicable en cas de futures crises sanitaires. Il a également pris note des travaux en cours concernant les cadres recommandés et les plans de travail du CAPSCA, demandé aux parties prenantes de collaborer avec l'OACI et fait savoir que les résultats dépendront des ressources de l'OACI.

12.11 Dans la note WP/203, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) propose des mesures qui s'inspirent des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19, qui doivent être mises en œuvre pour lutter contre les futures flambées de maladies infectieuses. Durant l'examen de la note, le Comité a noté le rôle important joué par la CART dans la gestion de la COVID-19 et constaté qu'un examen de l'OACI a été effectué et que des travaux en cours visent l'élaboration et la mise en œuvre de

plans harmonisés d'intervention en cas de crise tiennent compte des activités de cabine. Le Comité a aussi noté qu'il était nécessaire d'assurer une coordination et une collaboration entre l'OACI et d'autres parties prenantes pour ce qui est de la mise en œuvre par les États.

12.12 Il a été pris acte des notes d'information présentées par le Brésil (WP/546), l'Indonésie (WP/521), Oman (WP/583) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (WP/590).

— FIN —