



FAL/12-WP/117
31/3/04

DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

Le Caire (Égypte), 22 mars – 2 avril 2004

**RAPPORT DU COMITÉ 1 À LA PLÉNIÈRE
SUR LE POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR**

(5 pages)

G:\FAL.12\FAL.12.wp.117.YCR6.fr\FAL.12.wp.117.YCR6.fr.doc

Point 6 : Règlement sanitaire international (RSI)

6.1 Les notes de travail ci-après sont présentées au titre de ce point de l'ordre du jour : WP/32 (Secrétariat), WP/33 (Secrétariat), WP/18 (Secrétariat), WP/29 (Secrétariat), WP/61 (États-Unis), WP/67 (Chine et Singapour), WP/85 (IATA), WP/69 (ITF), WP/70 (ITF) et WP/88 (ACI). Trois notes d'information sont également présentées : IP/6 (Désinsectisation des aéronefs, présentée par le Secrétariat), IP/29 (Suivi des contacts après une exposition possible à une maladie présentant un risque important de santé publique à bord d'un aéronef, présentée par les États-Unis) et IP/34 (Désinsectisation d'aéronefs sans insecticide, présentée par les États-Unis). L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a fait un exposé sur ses travaux dans le domaine de la santé publique, mettant l'accent sur les maladies infectieuses. La Division prend note des travaux fort utiles de l'OMS dans ce domaine.

6.1.1 Dans la note WP/32, le Secrétariat rend compte, en général et en particulier, des travaux récents de l'OACI dans la mise au point de mesures pour prévenir la propagation de maladies contagieuses par voie aérienne. Ces travaux incluaient des activités de coopération avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et plusieurs États contractants. La note cite huit mesures de protection qui ont été examinées dans le cadre de l'évaluation de cinq aéroports internationaux et rend compte des observations du Secrétariat. La Division est également informée des quatre grandes activités qui sont en cours d'évaluation par l'OMS, l'IATA et l'ACI, et invitée à convenir que ces activités devraient être entreprises. En outre, la Division est invitée à recommander que les mesures de protection contre le SRAS et le projet de plan d'urgence à élaborer devraient être publiés comme éléments d'orientation de l'OACI.

6.1.2 Dans les débats qui suivent, quelques délégations suggèrent d'examiner la note WP/32 concurrentement avec la note WP/85. La Division examine donc ces deux notes ensemble. Concernant la note WP/85, la Division convient que l'idée d'une carte de localisation des passagers (Passenger Locator Card – PLC) proposée par l'IATA avec un modèle de présentation constitue une initiative anticipatoire. Certaines délégations trouvent cependant que la PLC soulèveront des questions de coût, de protection des données, d'utilisation et de stockage d'information. La Division invite l'IATA à améliorer la carte, en coopération avec d'autres organismes intéressés, afin de la rendre plus simple et plus conviviale. Consciente de l'urgence de la question, l'IATA soumettra dès que possible les résultats définitifs de ses travaux au Comité du transport aérien de l'OACI pour complément d'étude, approbation et mise en œuvre.

6.1.3 Pour ce qui est de la note WP/32, la Division est d'avis que les activités proposées devraient être encouragées et poursuivies. Toutefois, il est clairement indiqué que l'établissement d'un cadre normalisé pour le plan d'urgence harmonisé mentionné à l'alinéa b) du paragraphe 5.1 ne devrait pas relever de la responsabilité de l'exploitant d'aéroport, mais bien de l'État concerné. La Division prend note par ailleurs de la suggestion d'un État, voulant que les huit mesures de protection recommandées contre le SRAS, élaborées sous les auspices de l'OACI, soient examinées dans le cadre de la 7^e Partie du Doc 9137 (*Manuel des services d'aéroport*). Il est suggéré que les travaux de l'OACI dans ce domaine soient fondés sur les enseignements acquis et/ou sur la méthodologie concernant les mesures préventives et les procédures proactives visant à juguler les maladies contagieuses. Il est toutefois convenu que ces mesures devraient être publiées comme éléments d'orientation de l'OACI sur la facilitation.

6.1.4 Dans la note WP/61, les États-Unis expliquent les avantages d'une technique de désinsectisation d'aéronefs qui ne fait pas appel à des insecticides, à savoir le rideau de bulles d'air, et invitent la Division à adopter à cet égard une nouvelle norme à insérer dans l'Annexe 9. La majorité des délégations estiment que cette proposition devrait viser l'adoption d'une pratique recommandée

plutôt qu'une norme. La Division étudie le libellé de la disposition proposée, présenté dans le Flimsy n° 5, qui indique que les États contractants autoriseront, sous réserve de leur législation nationale et de l'approbation de l'Organisation mondiale de la santé, des méthodes de rechange pour la désinsectisation d'aéronefs dont il a été démontré qu'elles sont au moins aussi efficaces que les méthodes et les traitements de désinsectisation chimique approuvés par l'Organisation mondiale de la santé. La Division considère que la norme 2.24 couvre déjà de façon adéquate l'essentiel du texte proposé et décide qu'elle est suffisante pour répondre aux besoins, moyennant les amendements présentés dans le paragraphe qui suit.

6.1.5 Après délibérations, la Division convient de réviser comme suit la norme 2.24 :

Recommandation A/—

Lorsque la désinsectisation est exigée, les États contractants autoriseront ou accepteront uniquement les méthodes chimiques ou non chimiques et/ou les insecticides, qui sont recommandés par l'Organisation mondiale de la santé.

Note.— Cette disposition n'exclut pas les essais et tests portant sur d'autres méthodes à approuver en dernier ressort par l'Organisation mondiale de la santé.

6.1.6 La note WP/67, présentée par la Chine et Singapour, rend compte à la Division des mesures prises pour prévenir la propagation du SRAS par voie aérienne et souligne la nécessité de donner des orientations aux États contractants pour faire face à de futures flambées de maladies infectieuses, y compris le SRAS. L'OACI est invitée à prendre la tête des initiatives d'élaboration de politiques de réglementation dans ce domaine.

6.1.7 Ces propositions reçoivent un appui général et la Division convient que l'OACI devrait diriger l'élaboration d'éléments d'orientation, en coopération étroite avec les organismes compétents, tels que l'ACI, l'IATA et l'OMS, afin d'établir des mesures de protection contre les maladies infectieuses et des orientations en vue de la mise en œuvre d'un plan d'urgence d'aéroport pour une intervention graduelle harmonisée, destinée à empêcher la propagation de maladies infectieuses par voie aérienne. L'OACI suivra de près, à cet égard, les indications des notes WP/32 et 67.

6.1.8 Ayant examiné les notes WP/69 et 70 et leurs révisions proposées dans le Flimsy n° 6 (documents présentés par l'ITF), la Division constate que ces deux notes de travail contiennent des recommandations de type B. À propos de la note WP/70, la Division estime qu'elle est de nature hautement technique et que sa teneur n'a aucun lien direct avec la facilitation. Il est donc convenu de renvoyer cette note au Conseil de l'OACI, en lui demandant d'en saisir la Commission de navigation aérienne.

6.1.9 Concernant la note WP/69, la Division adopte la recommandation ci-après :

Recommandation B/—

Il est fortement recommandé aux États de mettre en œuvre les normes relatives à la désinsectisation des aéronefs qui figurent dans l'Annexe 9, afin notamment de limiter l'exigence de désinsectisation aux vols qui présentent une menace (2.22) et de revoir leurs besoins et de les modifier en fonction d'un besoin vérifiable (2.23).

Recommandation B/XX —

L'OACI est invitée à assumer un rôle de chef de file et à coopérer avec les États contractants, l'OMS et d'autres parties prenantes, dont l'ITF, afin de préciser l'intention des normes actuelles relatives à la désinsectisation des aéronefs, et à élaborer des éléments d'orientation qui soient spécifiques et appropriés aux aéronefs commerciaux, de manière à réduire au minimum l'exposition aux insecticides dans les cabines et dans le poste de pilotage.

Recommandation B/XXX —

Il est recommandé à l'OACI d'entrer d'urgence en coordination avec les États contractants et l'OMS afin d'évaluer et d'établir l'efficacité, le caractère pratique et la rentabilité de nouvelles méthodes pour remplacer les méthodes de désinsectisation chimique qui sont actuellement approuvées et, le cas échéant, de consigner l'approbation de ces nouvelles méthodes.

6.1.10 Dans la note WP/88, l'ACI appelle l'attention de la Division sur la corrélation entre les aéroports et la révision du Règlement sanitaire international (RSI) de l'OMS. Il soutient qu'il ne faut pas attendre des exploitants d'aéroports qu'ils appliquent de leur propre initiative des mesures de protection contre les maladies infectieuses. L'ACI est prêt à cet égard à coopérer avec l'OMS et l'OACI à l'élaboration de directives coordonnées et convenues en commun. La note fait mention de la note WP/33 du Secrétariat et invite la Division à adopter les principes généraux qu'elle contient au sujet d'un plan d'urgence harmonisé aux aéroports en vue d'une intervention par phase.

6.1.11 La Division convient qu'il ne faudrait pas demander aux seuls exploitants d'aéroports d'assumer la responsabilité des mesures de protection contre les maladies infectieuses et que la santé publique devrait être considérée au même plan que la sécurité et la sûreté du public.

6.1.12 La Division est saisie de la note WP/18, présentée par le Secrétariat, sur la responsabilité juridique des États et des compagnies aériennes dans la prévention de la propagation des maladies contagieuses. La note décrit les mesures prises par l'OACI en réponse à la flambée du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) et fait l'analyse de la responsabilité qui incombe aux États en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et aux compagnies aériennes en vertu des principes généraux de droit commun.

6.1.13 De l'avis de la Division, la note devrait être examinée sous la perspective de la diligence raisonnable que devraient exercer les États et les transporteurs pour prévenir la propagation des maladies contagieuses, plutôt que sous l'angle juridique de leur responsabilité. La Division fait observer que les compagnies aériennes devraient veiller à ce que tous les passagers et membres d'équipage soient transportés de façon sûre, saine et salubre. En outre, les installations et services fournis par le transporteur devraient inclure non seulement un air sain dans la cabine, mais aussi un équipement adéquat, des cabines propres et des toilettes bien approvisionnées, des trousseaux médicaux et un personnel bien formé, capable d'assister les passagers.

6.1.14 La Division convient de renvoyer cette question au Conseil de l'OACI en lui demandant d'en soumettre les aspects juridiques au Comité juridique. Le Groupe d'experts FAL devrait étudier les aspects de facilitation, en vue d'inclure les textes pertinents dans le Manuel de facilitation.

6.1.15 Dans la note WP/33, le Secrétariat donne des renseignements sur un plan d'intervention harmonisée pour les urgences aux aéroports, contenant des orientations qui visent à assister les aéroports en cas de nouvelle flambée du SRAS et d'une autre flambée d'une maladie contagieuse constituant une menace pour la santé publique.

6.1.16 Pour ce qui est de la note WP/33, la Division reconnaît que le modèle de plan d'intervention graduelle harmonisée pour les urgences aux aéroports qui y est décrit est utile et pertinent et qu'il faudrait le développer davantage. Il est suggéré que les facteurs déclencheurs de la mise en œuvre d'un tel plan pourraient également inclure la notification d'un cas suspect de maladie contagieuse, infectieuse à bord d'un aéronef à l'arrivée.

6.1.17 Il est précisé que la responsabilité première d'un plan d'urgence incombe aux autorités de santé publique bien que la direction de l'aéroport soit appelée à jouer un rôle important de coordination dans la mise en œuvre de ce plan.

6.1.18 Il est également précisé que l'application des huit mesures de protection contre le SRAS mentionnées aux alinéas 5.2.1 b) et 5.2.2 b) n'aura d'objet qu'en cas de réapparition du SRAS. Les mesures à prendre en cas de flambée d'une autre maladie contagieuse seraient déterminées par l'OMS.

6.1.19 Il est convenu que les grandes lignes du modèle de plan d'urgence devraient être incluses dans les éléments d'orientation de l'OACI. Leur inclusion éventuelle dans le *Manuel de planification d'aéroport* serait examinée. Dans l'intervalle, une circulaire sur cette question peut être publiée.