



HLCC 2021-WP/230
FAL/76
14/10/21

CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA COVID-19

Montréal, 12 – 22 octobre 2021

PROJET DE RAPPORT DU VOLET FACILITATION

Le projet de rapport ci-joint sur le point 6 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le volet Facilitation en vue de sa soumission à la Plénière.

Point 6 : Mesures opérationnelles de facilitation liées à la pandémie de COVID-19 et à l'après-pandémie

1.1 La Conférence examine la note WP/16 présentée par le Secrétariat, qui décrit les enjeux spécifiques à la mise en œuvre de mesures d'atténuation des risques sanitaires dans un environnement épidémiologique complexe et en évolution rapide ; elle aborde plus particulièrement la nécessité de suivre en permanence les évolutions scientifiques, de prendre des décisions rapides sur la base des preuves scientifiques disponibles, de surveiller la mise en œuvre des mesures sanitaires et de mener une communication efficace pour répondre aux besoins du secteur aéronautique et promouvoir une approche harmonisée. La Conférence soutient les recommandations formulées dans la note de travail en notant que les États devraient veiller à la communication et à la collaboration multisectorielles entre toutes les parties prenantes associées à l'élaboration d'un plan d'intervention pour l'aviation en situation de pandémie. L'OACI, en collaboration avec les groupes de travail concernés, devrait collaborer avec les États et le secteur pour élaborer un cadre complet de lignes directrices en réponse à des urgences de santé publique importantes, avec une référence spécifique aux évaluations des risques multisectoriels, à une réponse initiale rapide, à une surveillance continue face à l'évolution de la situation d'urgence et à la mise en place d'une coopération aux niveaux national, régional et international pour éviter toute entrave et toute perturbation inutile du trafic et du commerce internationaux. La Conférence souscrit aussi aux observations de certains délégués sur la nécessité de reconnaître que les États se trouvent à différents stades de réaction face à la COVID-19 et ont des tolérances au risque et des ressources différentes. Par conséquent, les États peuvent envisager la mise en œuvre de mesures combinant vaccination, test de dépistage et quarantaine ou isolement (s'il y a des cas contacts ou suspects) dans diverses circonstances, conformément au cadre d'atténuation des risques à niveaux multiples et sur la base de principes souverains, compte tenu en particulier de la prévalence de variants préoccupants et de l'émergence possible d'autres variants à l'avenir. Certains délégués soulignent aussi que la vaccination ne peut pas être une condition obligatoire d'entrée et de transit, et bien qu'ils soient un élément important d'action, les vaccins ne sont pas accessibles dans le monde entier, et les tests de dépistage et les attestations de rétablissement devraient aussi être pris en compte dans les décisions liées à l'assouplissement ou l'exemption des exigences.

1.2 La Conférence examine la note WP/17 présentée par le Secrétariat, qui met en évidence les mesures prises par l'OACI en réaction à la pandémie de COVID-19, notamment les normes et pratiques recommandées, nouvelles et révisées, relatives à la santé, ainsi que l'importance de mesures harmonisées à l'échelle mondiale et régionale, acceptées de part et d'autre, qui devraient être compatibles avec les impératifs de sécurité, de sûreté et de facilitation, proportionnées à l'objectif d'amélioration de la santé publique, et les plus souples possible afin de permettre une relance économique viable. La Conférence prend note des informations contenues dans la note de travail et soutient pleinement les recommandations du Secrétariat de l'OACI. Elle encourage vivement les États ayant la capacité de fournir des contributions volontaires, tant financières qu'humaines, à assurer une mise en œuvre accrue et efficace des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* par tous les États membres de l'OACI. La Conférence note aussi que certains délégués ont souligné que les programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA) et les comités nationaux de facilitation du transport aérien (CNFTA) sont des mécanismes importants pour la collaboration nécessaire. Un délégué propose qu'un renvoi au PNFTA et au CNFTA soit ajouté à la recommandation g) de la note WP/17.

1.3 La Conférence examine la note WP/62 présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), qui donne un aperçu de la mise en œuvre, par les États africains, des recommandations de la CART relatives à la facilitation, ainsi que des difficultés rencontrées. Elle souligne la nécessité d'une harmonisation continue des exigences de pré-entrée et de sortie à travers le monde par le biais de mesures

telles que l'engagement continu, la fourniture d'orientations basées sur les preuves et les données disponibles ainsi que le recours à un soutien technique pour la normalisation des différentes mesures mises en place, et la promotion de l'intégration et de la collaboration entre les États membres. La Conférence accepte les recommandations contenues dans la note, tout en reconnaissant que certains États pourraient exiger des tests supplémentaires sur les personnes vaccinées et non vaccinées en raison de l'émergence de nouveaux variants et de l'affaiblissement de l'immunité, et de l'évaluation des risques effectuée par les États respectifs. Il est mentionné que les autres moyens de mise en conformité (AMC) avec la recommandation 6 de la CART ne sont pas nécessaires, puisque la recommandation 6 de la CART correspond à la norme 8.19 de l'Annexe 9 — *Facilitation*.

1.4 La Conférence examine la note WP/64 présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), qui met en évidence l'approche coordonnée largement déployée par les organisations régionales africaines en vue de l'harmonisation et de la mise en œuvre des protocoles sanitaires suite à l'apparition de la pandémie de COVID-19. La Conférence appuie la recommandation figurant dans cette note de travail.

1.5 La Conférence examine la note WP/67 présentée par le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (ICCAIA) et le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), qui présente une proposition visant à renforcer le mécanisme existant de réponse aux crises de l'OACI en concevant une approche structurée programmatique pour répondre aux futures crises sanitaires majeures touchant l'aviation mondiale. Soutenant les recommandations contenues dans le document, la Conférence souligne la nécessité de passer d'un système de gestion réactive à une culture de prévention et de résilience à l'avenir. Elle convient que l'OACI doit collaborer avec les organisations internationales concernées et le secteur afin d'élaborer un cadre d'intervention en cas de crise pour de futures crises sanitaires, qui s'appuie sur les recommandations et les orientations de la 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.

1.6 La Conférence examine la note WP/107 présentée par la Global Express Association (GEA) qui souligne que la pandémie de COVID-19 a démontré que les chaînes logistiques du fret aérien sont essentielles pour lutter contre de telles épidémies. Les équipages de fret interagissent avec moins de personnes au cours de leur travail et sont donc moins exposés au risque d'infection, ce qui facilite la mise en place de couloirs sanitaires à leur intention en cas d'épidémie d'une maladie infectieuse. La Conférence accepte les recommandations formulées, même si certains délégués soulignent que les couloirs sanitaires devraient être de nature temporaire et ne devraient pas remplacer les accords de services aériens existants ou les accords bilatéraux. Un délégué estime qu'il ne peut pas accepter la recommandation b) de la note WP/107. Il est précisé que la note de travail n'a pas pour but d'établir un lien entre les couloirs sanitaires et des droits de trafic extraordinaires, et qu'elle vise uniquement la gestion des équipages dans le cadre des accords de services aériens existants.

1.7 La Conférence examine la note WP/130 présentée par l'Afrique du Sud, qui attire l'attention sur l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'aviation, la nécessité de réfléchir aux plans d'intervention, la mise en œuvre des dispositions pertinentes des Annexes 6, 9, 11, 14 et 18 de l'OACI, ainsi que du Règlement sanitaire international (RSI) 2005 de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), et sur l'importance pour le secteur aéronautique et toutes les parties prenantes de revoir leur réponse à la pandémie afin d'être mieux préparés à de futures pandémies. La Conférence appuie la recommandation

formulée dans le document tout en prenant note des observations d'un délégué qui estime qu'en tant qu'organe collaboratif, le CAPSCA devrait demeurer un organe consultatif et fournir des orientations appropriées, le cas échéant.

1.8 La Conférence est saisie de la note WP/132 présentée par l'Australie, qui souligne l'incidence de la COVID-19 sur le secteur de l'aviation et indique que, compte tenu des apports économiques, sociaux et de connectivité essentiels de l'aviation, il est important que tous les États membres de l'OACI aient la possibilité de répondre à la demande croissante d'une reprise sûre et efficace du transport aérien international de passagers et de marchandises à mesure que la vaccination progresse. La Conférence prend note des informations présentées dans la note et accepte les recommandations, surtout celle qui demande de mettre, à l'avenir, un accent particulier sur la mise en œuvre et de fournir une assistance appropriée aux États en développement. S'agissant des certificats sanitaires numériques, la Conférence constate que l'OACI met à disposition des orientations et des spécifications sur l'utilisation de cachets numériques visibles (VDS-NC) à titre d'attestations sanitaires. Certains délégués font remarquer que les cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC) de l'OACI ne sont pas l'unique solution pour la numérisation des attestations sanitaires. L'interopérabilité entre les solutions est donc la clé et il est recommandé de poursuivre les travaux visant à faire progresser cette interopérabilité.

1.9 La Conférence examine la note WP/133 présentée par le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (ICCAIA), le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), qui souligne la nécessité d'une direction forte afin de promouvoir des stratégies fondées sur les risques, de favoriser une reconnaissance réciproque de l'état de santé (vaccin, test et immunité), et des procédures efficaces et pratiques permettant le transfert des voyageurs de tous les pays. La Conférence accepte les recommandations formulées dans la note.

1.10 La Conférence examine la note WP/166 présentée par le Pakistan, qui décrit les mesures opérationnelles prises par l'État conformément à la recommandation de la CART en matière de facilitation et aux lignes directrices destinées à faciliter la reprise des voyages associée à la croissance économique, à la cohésion sociale et aux relations internationales harmonisées pour faciliter le déplacement des personnes et des biens au Pakistan et dans le monde. La Conférence prend note des informations contenues dans la note. Il est rappelé qu'en ce qui concerne le manifeste des passagers des aéronefs sous forme électronique dans les documents à l'entrée et au départ, à savoir le système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), une norme est déjà établie dans le Chapitre 9 de l'Annexe 9 — *Facilitation*.

1.11 La Conférence est saisie de la note WP/171 présentée par la République bolivarienne du Venezuela qui contient une proposition visant à intégrer aux normes actuelles de qualité de service des mesures de protection des consommateurs dans le contexte d'une urgence sanitaire. La Conférence accepte les recommandations formulées dans le document tout en notant qu'un observateur ne leur a pas apporté son appui, et en soulignant la nécessité de renforcer un dialogue ouvert sur la question.

1.12 La Conférence est saisie de la note WP/176, présentée par Singapour et coparrainée par la Thaïlande, qui appuie une approche pragmatique basée sur les risques à envisager par les États pour l'assouplissement des mesures aux frontières, dans le cadre de l'adaptation à la COVID-19. Elle insiste sur la nécessité d'accélérer l'adoption et l'acceptation des certificats numériques de vaccination et de test pour la COVID-19 afin de soutenir la reprise des voyages aériens internationaux. Bien que la Conférence appuie l'utilisation de solutions numériques pour les attestations sanitaires, elle souligne l'importance de l'interopérabilité mondiale. Elle prie instamment les États d'envisager une approche pragmatique basée sur

les risques pour l'assouplissement des mesures aux frontières afin de faciliter les voyages aériens internationaux.

1.13 La Conférence examine la note WP/184 présentée par la République bolivarienne du Venezuela, qui souligne l'importance des mesures opérationnelles et administratives temporaires adoptées dans le cadre de protocoles stricts de biosécurité par l'Autorité de l'aviation civile du Venezuela afin d'empêcher la propagation de la COVID-19 dans le transport aérien, en particulier dans l'optique de la reprise progressive des activités nationales et internationales conformément aux capacités opérationnelles des exploitants aériens. La Conférence prend note des informations figurant dans la note de travail.

1.14 La Conférence prend note des notes d'information fournies par la Chine (WP/214), l'Inde (WP/193), l'Indonésie (WP/185), la Malaisie (WP/192), Oman (WP/177), la République dominicaine (WP/180), la Thaïlande (WP/190), la Flight Safety Foundation (WP/203) et l'ICCAIA (WP/227).

1.15 À la suite de la discussion, le volet Facilitation convient de la recommandation suivante :

Recommandation 6/1 – Mesures opérationnelles de facilitation liées à la pandémie de COVID-19 et à l'après-pandémie

Il est recommandé que les États :

- a) réalisent des évaluations complètes des risques, en tenant compte des facteurs contextuels, de leur tolérance au risque et de l'applicabilité concrète des mesures d'atténuation des risques de santé publique dans l'aviation, notamment afin d'assouplir leurs mesures aux frontières, dans le cadre de l'adaptation à la COVID-19 ;
- b) mettent en œuvre les recommandations de la CART et les éléments indicatifs y afférents, dans la mesure du possible, en tenant compte des facteurs opérationnels, tels que les différences de routes, de volume et de fréquence entre les États ;
- c) assurent et encouragent la communication, la coordination et la collaboration multisectorielles entre toutes les parties prenantes, notamment le secteur, associées à l'élaboration d'un plan d'intervention pour l'aviation en situation de pandémie de COVID-19 ;
- d) facilitent et envisagent 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 la plupart des États ;
- e) approuvent le concept de couloir sanitaire (vols de fret) élaboré par le CAPSCA, à utiliser comme mesure provisoire lors d'autres épidémies présentant des circonstances similaires ;
- f) veillent à la coordination et à l'harmonisation entre les différents États responsables de la gestion de la pandémie et des plans de reprise après catastrophe, notamment le renforcement de la collaboration et des consultations entre les autorités sanitaires, aéronautiques et d'autres instances ;

-
- g) envisagent d'élaborer des règlements adaptés pour la protection des usagers, selon les besoins, et facilitent l'établissement de plans pour l'assistance et la protection des usagers ;
 - h) mettent en place des mesures harmonisées, collaboratives et faisant consensus aux niveaux mondial et régional qui n'imposent pas de fardeaux économiques inutiles ni ne compromettent la sécurité et la facilitation de l'aviation civile, conformément aux dispositions de l'Annexe 9 et aux éléments indicatifs connexes, dans le but d'adopter de façon généralisée des procédures et solutions pratiques et flexibles pour l'acceptation des voyages afin de faciliter la relance des voyages internationaux de passagers ;
 - i) recommandent des mesures à prendre par l'OACI pour aider les États membres à mettre en œuvre les recommandations de la CART et les normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la santé pertinentes ainsi que leurs plans nationaux de préparation aux pandémies, sur la base des enseignements tirés durant la pandémie de COVID-19 ;
 - j) établissent des mécanismes nationaux, par exemple programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA) et comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA), permettant une mise en œuvre fluide des SARP relatives à la santé pertinentes, en tenant compte d'une approche à niveaux multiples fondée sur le risque pour mettre en place leurs mesures sanitaires ;
 - k) communiquent aux voyageurs en temps utile leurs conditions d'entrée liées à la santé, afin de renforcer la résilience, d'évaluer régulièrement la possibilité de menaces imminentes pour la santé publique et d'appliquer rapidement leurs mesures d'urgence ;
 - l) recommandent des pratiques optimales en matière de planification et de mise en œuvre des mesures d'atténuation opérationnelles liées à la facilitation pour faire face à la fois aux défis immédiats posés par la pandémie de COVID-19 et aux futures perturbations imprévues à grande échelle ;
 - m) évaluent régulièrement la pertinence des conditions d'entrée liées à la santé et lèvent les restrictions au moment voulu ;
 - n) assurent un haut niveau d'engagement et de coordination entre les autorités de l'aviation civile et celles de la santé publique, ainsi qu'une coopération étroite avec les organisations internationales et régionales, et toutes les parties prenantes concernées ;
 - o) examinent la possibilité d'apporter leurs contributions de façon volontaire, sous la forme de ressources financières et humaines, afin de veiller au renforcement et à l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de soutenir le CAPSCA, par tous les États membres de l'OACI ;
 - p) évaluent le risque et mettent rapidement en œuvre les mesures nécessaires à l'échelle appropriée pour réduire à la fois la transmission de la COVID-19 et les répercussions sur l'économie, le public et la société ;

- q) accélèrent l'adoption et l'acceptation de certificats sanitaires numériques de test et de vaccination afin de faciliter les voyages aériens internationaux et, dans le cas où ils délivrent des certificats sanitaires pour ce type de voyage, adoptent les spécifications de l'OACI relatives aux cachets numériques visibles.

Il est recommandé que l'OACI :

- a) collabore 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 la CART, les orientations du 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 ;
- b) continue de s'adapter et de prévoir un mécanisme d'intervention rapide pour diffuser de manière urgente des orientations auprès des États membres en cas de flambée épidémique et élabore des orientations pratiques sur la manière de mettre en place un couloir sanitaire en cas de flambée d'une maladie particulière, étayées par les données scientifiques disponibles ;
- c) aide directement les États en développement et fasse la promotion de la coopération entre les États et avec le secteur afin de contribuer à la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 de l'OACI et les initiatives connexes de relance pour l'après-pandémie ;
- d) encourage la reconnaissance réciproque des exigences et certificats de vaccination et de tests entre les États pour les voyages transfrontières, compte tenu de l'existence possible de nombreux formats à court et à moyen terme ;
- e) poursuive ses travaux afin de trouver des solutions interopérables à long terme qui utilisent les authentifiants de voyage et les documents d'identité numériques établis par les États, qui prennent en considération les solutions existantes et les limites à l'échelle mondiale.