

Lignes directrices continentales

relatives à la facilitation du commerce et
des transports pour la circulation des
personnes, des biens et des services en
Afrique pendant la pandémie de COVID-19



Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique



Union
Africaine

**Lignes directrices continentales relatives à la facilitation
du commerce et des transports pour la circulation des per-
sonnes, des biens et des services en Afrique pendant la
pandémie de COVID-19**

LIGNES DIRECTRICES CONTINENTALES RELATIVES À LA FACILITATION DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS POUR LA CIRCULATION DES PERSONNES, DES BIENS ET DES SERVICES EN AFRIQUE PENDANT LA PANDÉMIE DE COVID-19

DÉFINITIONS

- a. ZLECAf : Zone de libre-échange continentale africaine ;
- b. Annexe : Instrument joint aux présentes lignes directrices, faisant partie intégrante de celles-ci ;
- c. CART : Équipe spéciale du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur la relance de l'aviation ;
- d. CDC-Afrique : Centres africains de contrôle et de prévention des maladies de l'Union africaine ;
- e. CEA : Commission économique pour l'Afrique ;
- f. CER : Communautés Économiques Régionales (l'Union africaine en a reconnu huit) ;
- g. CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement ;
- h. COVID-19 : Maladie à coronavirus ; maladie contagieuse causée par le coronavirus 2 du syndrome respiratoire aigu sévère ou SARS-CoV-2 ;
- i. GEWE : Stratégie de l'Union africaine pour l'égalité entre les hommes et les femmes et l'autonomisation des femmes ;
- j. IATA : Association internationale du transport aérien ;
- k. Lignes directrices des CER : Ensemble existant de lignes directrices sur la facilitation des échanges publié par l'une des communautés économiques régionales ;
- l. NTTFC : Comité national de facilitation des transports et du commerce ;
- m. OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
- n. OCHA : Bureau des Nations Unies pour la coordination des affaires humanitaires ;
- o. OIM : Organisation internationale pour les migrations ;
- p. OMC : Organisation Mondiale du Commerce ;
- q. OMD : Organisation Mondiale des Douanes ;
- r. OMI : Organisation Maritime Internationale ;

- s. OMS : Organisation Mondiale de la Santé ;
- t. SAATM : Marché unique du transport aérien africain ;
- u. SMART Corridor : Concept de « couloir de sécurité, de mobilité, de gestion automatisée et en temps réel du trafic », élaboré par l'Union africaine ;
- v. Test PCR : Test de réaction en chaîne par polymérase en temps réel, qui est utilisé pour détecter l'infection par la COVID-19 ;
- w. Traité d'Abuja : Traité de 1991 instituant la Communauté économique africaine ;
- x. ZLECAf : Zone de Libre-Échange Continentale Africaine.

Les États membres de l'Union africaine,

1. Préambule

- 1.1. Prenant acte de plusieurs déclarations de Ministres africains responsables de la santé et d'autres Ministres concernés en réponse à la pandémie de COVID-19 ;
- 1.2. Conscients de l'adoption d'un certain nombre de mesures au niveau des pays et des communautés économiques régionales (CER) pour contenir la pandémie de COVID-19 ;
- 1.3. Reconnaissant que l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la Commission des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et d'autres organisations internationales ont fourni et continuent de fournir des orientations sur les mesures qu'il convient de prendre pendant la période de pandémie et pour faciliter la circulation des marchandises et contenir la pandémie de COVID-19 ;
- 1.4. Notant que les voyages nationaux, interétatiques et internationaux des personnes et la circulation des marchandises se sont avérés être quelques-uns des principaux moyens de propagation du virus à l'origine de la COVID-19 dans les communautés, les nations et le monde entier, et notant aussi qu'il convient de contribuer à la sécurité du commerce et des transports pour promouvoir la croissance économique tout en contenant la propagation de la COVID-19 ;
- 1.5. Conscients que la pandémie de COVID-19 a perturbé la circulation normale des personnes, des biens et des services en Afrique ;
- 1.6. Reconnaissant que, pour assurer la survie des peuples d'Afrique, la circulation des personnes, des biens et des services ne doit souffrir d'aucune interruption ;
- 1.7. Considérant qu'il est nécessaire de faciliter, entre les États africains, la circulation des personnes, des biens et des services pendant la période de la pandémie de COVID-19 ;
- 1.8. Reconnaissant que la pandémie de COVID-19 est une grave crise mondiale qui les touche et qui a mis en évidence l'enjeu de protection de la santé des populations sans que la circulation des personnes entre États et la fourniture de biens et de services en Afrique aient à en pâtir inutilement ;
- 1.9. Reconnaissant également que, malgré l'incidence de la pandémie, la mise en œuvre de régimes régionaux et continentaux sur la circulation des biens, des services et des personnes, notamment de la Zone de libre échange continentale africaine (ZLECAf) et du

Marché unique du transport aérien africain (SAATM), devraient continuer à être régie par le principe de l'intégration des marchés et de la coopération régionale entre États membres ;

- 1.10. Reconnaissant que dans leur lutte contre la COVID-19, les États membres doivent continuer à être guidés par l'engagement collectif de maintenir des chaînes d'approvisionnement ouvertes et connectées pour détecter et corriger ensemble les perturbations du commerce ayant des répercussions sur la circulation des biens et des services en Afrique ;
- 1.11. Reconnaissant qu'il est de l'intérêt collectif de tous les États membres de veiller à ce que toutes les voies commerciales (routières, ferroviaires, aériennes et maritimes) restent ouvertes, d'une part, pour faciliter la circulation des personnes, des biens et des services, y compris, mais sans s'y limiter, les fournitures essentielles, d'autre part, pour soutenir la reprise économique et la transition vers un nouvel environnement commercial « sûr » ;
- 1.12. Notant que pour atténuer toutes les répercussions négatives de la COVID-19 sur la circulation des biens et des services en Afrique, dans le cadre de l'Accord portant création de la ZECLAf (ZLECAf), il importe que les États membres adoptent des mesures communes pour maintenir de manière sûre et efficace la circulation des biens et des services sur le continent conformément aux lignes directrices des Centres africains de contrôle et de prévention des maladies (CDC-Afrique), de l'Équipe spéciale africaine de haut niveau pour la relance du transport aérien, de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), de la CNUCED, du Bureau des Nations Unies pour la coordination des affaires humanitaires (OCHA), de l'OMD, de l'OMS et de l'OMC sur les mesures à prendre pendant la période de la pandémie de COVID-19 ;
- 1.13. Reconnaissant la situation unique des États insulaires et des États sans littoral dans le contexte de la facilitation de la circulation des biens et des services ;
- 1.14. Notant la nécessité pour eux de se conformer à des procédures, réglementations et normes minimales uniformes visant à limiter la propagation de la COVID-19 et à atténuer les perturbations des chaînes d'approvisionnement de biens et de services en Afrique ;
- 1.15. Reconnaissant le rôle important que joue le petit commerce transfrontalier dans l'appui à la réalisation des objectifs de sécurité alimentaire, d'égalité des sexes, de création de revenus et de réduction de la pauvreté en Afrique ;
- 1.16. Reconnaissant également que l'égalité des sexes est un droit humain fondamental, qu'il fait partie intégrante de l'intégration régionale, de la croissance économique et du développement social, et qu'il s'inscrit parfaitement dans la Stratégie de l'Union africaine pour l'égalité entre les hommes et les femmes et l'autonomisation des femmes (GEWE) ;
- 1.17. Reconnaissant que la pandémie a amplifié les défis liés aux opérations transfrontalières, à la coopération douanière et à la facilitation des échanges, et qu'il est urgent de mettre en œuvre les annexes 3 (sur la coopération douanière et l'assistance administrative mutuelle), 4 (sur la facilitation des échanges) et 8 (sur le transit) de la ZLECAf pour garantir que les États membres sont prêts à faire face aux crises futures grâce à une gestion des opérations transfrontalières efficace et sûre, et causant le moins de perturbations possible aux échanges entre pays ;
- 1.18. Maintenant les droits humains et les lois sur la vie privée au premier plan, tout en exerçant une surveillance et en localisant les cas-contacts en vue de gérer la crise de santé publique ;

Adoptent, par la présente, les lignes directrices ci-après comme réglementations, procédures et normes uniformes minimales en vue de limiter la propagation de la COVID-19, de réduire autant que possible les perturbations dans la chaîne d'approvisionnement et de faciliter la circulation des biens et des services sur le continent tant que durera la pandémie de COVID-19¹.

2. OBJECTIFS DES LIGNES DIRECTRICES

- 2.1. Les principaux objectifs des lignes directrices sont les suivants :
- 2.1.1. Atténuer les effets de la pandémie de COVID-19 et d'autres menaces similaires du point de vue de la santé publique, en enrayant sa propagation jusqu'à la mise à disposition à grande échelle d'un traitement ou d'un vaccin ;
 - 2.1.2. Atténuer les effets de la pandémie de COVID-19 du point de vue économique en sécurisant les échanges transfrontaliers de biens et de services dans un contexte de crise de santé publique, sans exacerber la propagation de la maladie ;
 - 2.1.3. Faciliter la circulation des biens essentiels (produits alimentaires, produits énergétiques et fournitures médicales), afin de garantir la réalisation des droits humains fondamentaux dans un contexte de crise économique ou de santé publique ;
 - 2.1.4. Assurer une approche continentale harmonisée de facilitation du commerce pendant la pandémie de COVID-19 et promouvoir la coordination et la mise en œuvre de lignes directrices communes.

Les objectifs secondaires des lignes directrices sont les suivants :

- 2.2. S'appuyer sur les lignes directrices actuelles des CER et en élargir la portée pour proposer une approche harmonisée de facilitation du commerce sur le continent, tout en adoptant les « meilleures pratiques » en vigueur à l'intérieur et à l'extérieur du continent afin d'optimiser le flux commercial transfrontalier et ce, en limitant la propagation de la COVID-19 ;
- 2.3. Encourager la production locale et la création de chaînes de valeur régionales en Afrique, en particulier les chaînes de valeur concernant les biens essentiels (équipements de protection individuelle, matériel médical et produits pharmaceutiques), afin d'accroître leur disponibilité dans la région pour faire face à de futures crises sanitaires et favoriser la création d'emplois locaux ;
- 2.4. Ouvrir des couloirs sanitaires sûrs pour les déplacements transfrontaliers et encourager les travailleurs essentiels à recourir aux « meilleures pratiques » afin de limiter la propagation de la COVID-19 aux points d'entrée et de sortie et de préserver leur santé et leur bien-être lors du transport de marchandises entre États membres ;
- 2.5. Encourager l'exploitation efficace des routes transafricaines existantes, en prenant des mesures pour adopter le concept de corridor intelligent (SMART corridor) et rendre opérationnel le corridor commercial africain pour faciliter la circulation des biens et services essentiels sur le continent et soutenir la reprise économique consécutive à la COVID-19 ;
- 2.6. Promouvoir l'échange d'informations entre les États membres dans la lutte contre la pandémie et sensibiliser davantage leurs citoyens et communautés qui font du commerce transfrontalier ;

¹ Les États membres sont aussi encouragés à adopter les lignes directrices afin d'être à même de réagir rapidement à toute catastrophe, autre que la pandémie de COVID-19, qui pourrait survenir.

- 2.7. Prendre en compte la santé et la sécurité des agents de première ligne (notamment les professionnels de la santé, les agents des services de transport et les agents des douanes et des frontières) et prévoir des ressources adéquates pour réduire les risques de santé publique de ces travailleurs exposés.

3. LIGNES DIRECTRICES

Les lignes directrices visent à faciliter et à encourager la mise en œuvre par les États membres de l'Union africaine des politiques et mesures de lutte contre la COVID-19 qui ont été recommandées par les CDC-Afrique, l'Équipe spéciale africaine de haut niveau pour la relance du transport aérien, l'Association du transport aérien international (IATA), l'OACI, l'OMI, l'OIM, la CNUCED, OCHA, l'OMD, l'OMS et l'OMC. En annexe aux lignes directrices on trouve des instructions générales relatives à la gestion et au contrôle du transport routier transfrontalier aux points d'entrée officiels et aux points de contrôle de la COVID-19.

3.1. Biens et services essentiels

Sous réserve de la législation interne, les biens et services sont autorisés à circuler entre États membres dans le respect des mesures de santé publique relatives à la sécurité des échanges commerciaux. Toutefois, sous réserve des restrictions imposées par les États membres en raison de la COVID-19, la priorité est donnée aux biens et services ci-après :

- 3.1.1. Produits alimentaires, intrants et fournitures agricoles ; denrées périssables et fournitures vétérinaires ;
- 3.1.2. Matériel médical et médicaments, notamment :
 - 3.1.2.1. Fournitures médicales, matériel hospitalier et équipement de protection individuelle ;
 - 3.1.2.2. Fournitures de prévention de la propagation de maladies transmissibles autres que la COVID-19 (comme le VIH/sida, le paludisme et la tuberculose) ;
 - 3.1.2.3. Fournitures médicales visant à prévenir la mortalité maternelle et post-infantile, notamment pour les soins prénataux et postnataux, l'accouchement dans ou en dehors d'un établissement de santé (avec l'aide d'un professionnel ou d'une personne qualifiée), les vaccins et les suppléments nutritionnels ;
- 3.1.3. Produits de prévention et de contrôle des infections, notamment les masques faciaux, les écrans faciaux, les désinfectants pour les mains, les désinfectants sanitaires, les savons, l'alcool à usage industriel, les produits d'entretien ménager et les articles de toilette personnels ;
- 3.1.4. Produits chimiques, emballages, équipements, matériaux d'entretien, matières premières et produits dérivés utilisés dans la production et la transformation de produits alimentaires, médicaments et autres biens et services essentiels ;
- 3.1.5. Matériel de sécurité, d'urgence et d'aide humanitaire ;
- 3.1.6. Combustibles, notamment charbon et gaz ;

- 3.1.7. Sont également autorisés à circuler d'autres biens et services jugés essentiels par un État membre pendant la pandémie de COVID-19 ; il incombe toutefois à cet État membre d'informer les autres États membres et les parties intéressées par le biais des sites Web de la Commission de l'Union africaine et des CER ;
- 3.1.8. Lorsqu'un État membre n'est pas en mesure d'accepter le flux de tous les biens et services en provenance d'autres États membres dans le respect des mesures de santé publique relatives à la sécurité des échanges commerciaux, il doit en informer les secrétariats de la Commission de l'Union africaine et des CER, qui sont tenus de publier ces notifications sur leurs sites Web respectifs pour en informer les autres États membres et les parties intéressées.

3.2. Facilitation du commerce et des transports

Les États membres doivent continuer de faciliter la circulation des biens et des services en toute sécurité au travers de leurs frontières terrestres, ports maritimes et aéroports en provenance et à destination d'autres États membres par les mesures ci-après :

- 3.2.1. Fournir des équipements de protection individuelle appropriés, les fournitures nécessaires et des recommandations d'utilisation pour faire passer des tests réguliers aux agents de première ligne et aux travailleurs exposés travaillant aux postes frontières et à des points de contrôle, comme ceux gérés par les services de santé publique, d'immigration, des douanes, des services de police, entre autres organismes ;
- 3.2.2. Classer comme travailleurs essentiels les employés des secteurs des transports et de la logistique (par exemple, les chauffeurs, les pilotes, le personnel de bord et les membres d'équipage maritime) qui transportent les biens essentiels énumérés à la section 3.1 ci-avant, et s'attacher à faciliter leurs déplacements ;
- 3.2.3. Procéder à l'affichage d'informations sur les mesures préventives de la COVID-19 dans les langues que parlent les commerçants et les voyageurs aux postes frontière (dans la mesure du possible) ;
- 3.2.4. Enjoindre aux transporteurs, les associations de transporteurs et les prestataires de services d'appui logistique de respecter les limites fixées par des directives internationales, conformément aux spécifications propres au véhicule de transport utilisé, comme celles relatives au fait de limiter l'équipage d'un camion à deux ou trois personnes au maximum, dont le chauffeur ;
- 3.2.5. Soumettre tous les agents de transport et de logistique, avant leur départ, à des tests de dépistage et de diagnostic dans des installations de test agréées afin de garantir la circulation continue et sûre des biens et des services en Afrique dans le respect des mesures recommandées par l'OMS et les autorités sanitaires locales ou régionales, en prenant les mesures suivantes :
 - 3.2.5.1. Isoler immédiatement toute personne présentant des symptômes ou testée positive conformément aux lignes directrices nationales en vigueur et traiter celles présentant des symptômes conformément aux protocoles COVID-19, sous la supervision des autorités sanitaires ;
 - 3.2.5.2. Si un agent de transport ou de logistique présente des signes ou des symptômes de COVID-19 et est testé positif, son véhicule est décontaminé avant d'être autorisé à poursuivre sa route vers sa des-

tion et l'agent doit être dirigé vers un centre de soins et mis en quarantaine dans un établissement désigné par les pouvoirs publics, aux frais de l'exploitant du véhicule ;

- 3.2.5.3. En cas d'isolement ou de mise en quarantaine des équipages pendant le transit, les propriétaires ou exploitants de camions prennent les dispositions voulues pour qu'une équipe de réserve assure la livraison des marchandises à la destination prévue. Les États membres assurent avec diligence le départ des équipages de réserve après autorisation des autorités sanitaires ;
- 3.2.6. Traiter les agents de transport et de logistique soumis à des examens de dépistage de la COVID-19 et testés positifs dans l'État membre où le test a été effectué. Les États membres d'accueil sont instamment priés, à moins que le pays d'origine des intéressés ne le leur demande, de ne pas rapatrier les chauffeurs et équipages infectés vers leur pays d'origine afin d'éviter la propagation de la COVID-19. Dans ce dernier cas, les pays concernés doivent veiller à ce que le rapatriement s'effectue avec le plus grand soin afin d'éviter toute contagion par les agents infectés. Tous les frais de rapatriement ou de traitement, selon le cas, sont à la charge de l'exploitant (à moins que l'État membre d'accueil ne l'en dispense) ;
- 3.2.7. Mettre en place des installations sanitaires pour hommes et femmes à chaque nœud de transport (notamment les postes frontières, les installations portuaires et les terminaux intérieurs), comme le recommandent l'OMS et les gouvernements nationaux, et garantir leur accès facile à tous les utilisateurs ;
- 3.2.8. Instaurer des inspections conjointes et une approche coordonnée à tous les points désignés d'entrée et de sortie des marchandises et fournir un accès et un personnel adéquat en ces points ;
- 3.2.9. Nonobstant la pandémie de COVID-19, continuer d'inspecter la qualité et la sécurité des biens ayant un impact direct sur la santé humaine, la sécurité, la sûreté et l'environnement ;
 - 3.2.1.4. Les organismes d'inspection des États membres sont instamment invités à élaborer des mesures pour accélérer le processus d'inspection ;
 - 3.2.1.5. La priorité doit être donnée à l'inspection des biens essentiels ;
- 3.2.10. Promouvoir une combinaison multimodale appropriée comprenant l'utilisation accrue de chemins de fer, de voies navigables intérieures et de ports secs afin de réduire la dépendance à l'égard du transport routier et, par conséquent, d'accroître la rentabilité et de limiter les contacts entre personnes ;
- 3.2.11. Enjoindre aux transporteurs et à leurs associations de prendre les dispositions suivantes :
 - 3.2.11.1. Collaborer avec les autorités sanitaires pour concevoir et mettre en œuvre un programme de sensibilisation des opérateurs transfrontaliers et de leurs employés ;
 - 3.2.11.2. Enregistrer tous les voyages transfrontaliers dans des plateformes et systèmes agréés par les autorités au niveau national ;

- 3.2.11.3. Tester les chauffeurs, équipages et pilotes avant le début de leur voyage transfrontalier et n'autoriser que ceux ayant été testés négatifs à la COVID-19 à partir ;
- 3.2.11.4. Informer les chauffeurs et les membres d'équipage en possession d'un certificat de résultat négatif à un test de dépistage de la COVID-19 que les États membres peuvent les soumettre à des tests aléatoires ou collectifs pour des raisons d'assurance de la qualité et pour réduire la propagation de la COVID-19 ;
- 3.2.11.5. Demander aux chauffeurs de camions ou de véhicules transfrontaliers de remplir des feuilles de route ou des livrets de bord indiquant leurs diverses destinations, les lieux et les horaires de tous les arrêts intermédiaires qu'ils ont effectués au cours de leur voyage. Le livret de bord ou la feuille de route doit être conservé(e) par le chauffeur pendant le voyage et présenté(e) aux autorités policières, douanières et sanitaires à leur demande. Les feuilles de route et les livrets de bord doivent être conservés dans les bureaux de l'exploitant et doivent être mis à la disposition des autorités policières, douanières et sanitaires lorsque cela est nécessaire pour faciliter le traçage des contacts et mener des enquêtes ;
- 3.2.11.6. Collaborer avec les gouvernements pour voir comment les données de suivi des véhicules peuvent être utilisées pour le traçage des contacts et les enquêtes ;
- 3.2.11.7. Veiller à ce que les chauffeurs transfrontaliers aient avec eux un nombre suffisant de masques et d'écrans de protection, de désinfectant pour les mains, d'eau et de savon pour pouvoir respecter les règles d'hygiène personnelle recommandées par l'OMS ;
- 3.2.11.8. Demander aux chauffeurs de ne pas transporter des personnes non autorisées, comme des auto-stoppeurs ;
- 3.2.11.9. Demander aux chauffeurs de véhicules transfrontaliers de maintenir une distance physique d'au moins un mètre entre les personnes à tout moment pendant le voyage ;
- 3.2.11.10. Mettre à disposition des centres d'isolement pour les membres d'équipage et les employés qui présentent des signes et des symptômes ou qui sont testés positifs à la COVID-19 ;
- 3.2.11.11. Former les conducteurs, les équipages et les pilotes à l'application des mesures individuelles à prendre pour prévenir la COVID-19, telles que la distanciation physique d'un mètre à tout moment, le port du masque et une bonne hygiène des mains.

3.3. Frontières terrestres

Le commerce transfrontalier en Afrique s'effectuant principalement à des postes frontières intérieurs, les États membres doivent s'attacher à sauvegarder le commerce aux frontières terrestres du point de vue de l'économie et de la santé publique. Le personnel essentiel, les agents de transport et les petits commerçants doivent être autorisés à se déplacer, les considérations de santé publique devant toujours être placées au premier plan.

- 3.3.1. Activités transfrontaliers de transport routier de marchandises
- 3.3.1.1. Afin de réduire les interactions directes et les retards aux ports et aux postes frontières, les États membres sont encouragés à prendre les mesures suivantes :
- 3.3.1.1.1. Simplifier et automatiser les processus de facilitation du commerce et des transports, tout en veillant à ce que tous les documents juridiques soient en place et que les réglementations douanières et autres exigences réglementaires soient respectées ;
 - 3.3.1.1.2. Instaurer ou intensifier le prédédouanement des marchandises et le guichet unique de traitement des dossiers, conformément aux articles 7 et 18 de l'annexe 4 de l'Accord ZLECAf ;
 - 3.3.1.1.3. Créer de nouvelles plateformes en ligne et mettre en œuvre celles qui existent déjà pour le traitement, le dédouanement des importations et des exportations, les demandes, la délivrance et le renouvellement de licences et de permis, l'enregistrement des chauffeurs, des opérateurs, des véhicules et des cargaisons, le paiement des taxes, la diffusion et l'échange d'informations ;
 - 3.3.1.1.4. Mettre en œuvre et intégrer les modules informatiques de base du corridor intelligent (SMART corridor) qui permettent de suivre les déplacements des chauffeurs, des véhicules et des cargaisons ainsi que la circulation des documents aux ports, aux frontières, aux ponts-bascules et dans les centres de dépistage, de quarantaine et d'isolement liés à la COVID-19 ;
- 3.3.2. Dans la mesure du possible, le dédouanement des marchandises devrait être facilité à tous les points d'entrée désignés par des équipes mixtes représentant les diverses autorités (douanes, organes de normalisation, services de santé, immigration, sécurité, police, contrôle portuaire et frontalier), selon un mode de fonctionnement à guichet unique, afin de limiter autant que possible le temps nécessaire au dédouanement des marchandises et au processus d'autorisation des chauffeurs et des membres de leur équipage ;
- 3.3.3. Tout contrôle institué par un État membre doit être appliqué de manière prévenante et équilibrée ;
- 3.3.4. Le fait d'autoriser un large recours aux procédures douanières d'entreposage permet de faire face aux problèmes de liquidités que rencontrent les importateurs et de limiter autant que possible la propagation de la COVID-19 par les personnes chargées de l'inspection des marchandises.

3.3.2. Publication de l'itinéraire de transit au Journal officiel

- 3.3.2.1. Tous les transporteurs doivent emprunter les itinéraires de transit publiés au Journal officiel le long des corridors de transport, ainsi que les routes d'interconnexion ;
- 3.3.2.2. Les chauffeurs sont tenus de déclarer leur destination et sont instamment priés de ne s'arrêter qu'à des points désignés le long des corridors de transport ;
- 3.3.2.3. Les gouvernements doivent définir, le long des itinéraires de transit de toute la région, des points précis où les chauffeurs et les membres de leur équipage peuvent se reposer tout en limitant autant que faire se peut les contacts avec les communautés locales, ces lieux de repos étant communiqués aux autres États membres par l'intermédiaire des secrétariats de la Commission de l'Union africaine et des CER ;
- 3.3.2.4. Les gouvernements doivent soumettre aux secrétariats de la Commission de l'Union africaine et des CER des cartes détaillées des corridors indiquant les informations suivantes : itinéraires désignés, points de contrôle, listes des installations de stationnement sûres et sécurisées désignées, stations-service et centres de quarantaine pour les véhicules de transport routier transfrontaliers en transit et effectuant des livraisons et des collectes ;
- 3.3.2.5. Afin de promouvoir un commerce rentable et en toute sécurité, les gouvernements doivent envisager de moderniser les relais routiers et les aires de repos afin qu'ils servent d'installations polyvalentes, notamment des aires de stationnement, des stations-service, des centres de quarantaine, des services d'alimentation et d'hébergement, ainsi que des points et des centres de contrôle sanitaire, sûrs et sécurisés.
- 3.3.2.6. Toutes les parties publiques et privées (en particulier, les propriétaires relais-routiers et les entités du secteur de la santé) doivent collaborer pour faciliter la fourniture de services de santé au moyen de dispensaires mobiles le long des itinéraires de transit publiés au Journal officiel.

3.3.3. Facilitation du petit commerce transfrontalier

Reconnaissant le rôle important que joue le petit commerce transfrontalier dans l'appui à la réalisation des objectifs de sécurité alimentaire, d'égalité des sexes, de génération de revenus et de réduction de la pauvreté en Afrique, les États membres doivent contribuer à la sécurité de la circulation des biens et des services échangés par les petits commerçants transfrontaliers d'un État membre à l'autre par les mesures ci-après :

- 3.3.3.1. Déployer des agents de patrouille aux frontières (comptant notamment des coordonnateurs pour les questions d'égalité des sexes ou des agents ayant reçu une formation à la sensibilisation à l'égalité des sexes), selon que de besoin, afin de renforcer la surveillance et l'utilisation des points de passage officiels des frontières ;

- 3.3.3.2. Introduire et mettre en œuvre des permis de courte durée (et fournir des services de délivrance de permis aux postes frontière ou à proximité) ayant fait l'objet d'un accord réciproque et reconnu par le pays d'origine, le pays de destination et le(s) pays de transit, l'objectif étant de favoriser la sécurité de circulation des petits commerçants transfrontaliers aux points de passage officiels des frontières, qui disposent des installations sanitaires, de dépistage et de quarantaine nécessaires à la lutte contre la COVID-19 ;
- 3.3.3.3. Donner la priorité à la circulation des petits commerçants transfrontaliers qui se déplacent à pied aux fins de la fourniture de biens et de services essentiels ;
- 3.3.3.4. Mettre à la disposition des petits commerçants transfrontaliers et des agents des bureaux d'information commerciale un équipement de protection individuelle et une infrastructure de dépistage adéquats ;
- 3.3.3.5. Dépister et tester, avant leur départ, tous les petits commerçants transfrontaliers dans des centres de dépistage désignés et agréés ;
- 3.3.3.6. Envisager d'offrir des services de dépistage et de certification gratuits ou subventionnés aux petits commerçants transfrontaliers qui, autrement, n'auraient peut-être pas les moyens de prendre en charge les coûts correspondants ;
- 3.3.3.7. Permettre aux petits commerçants qui présentent un certificat négatif à la COVID-19 valide, délivré par le pays de départ au cours des 14 jours précédents, de procéder à la livraison ou à la collecte de marchandises conformément aux dispositions de l'annexe 1 des présentes lignes directrices, dans le respect de la législation et des réglementations nationales ;
- 3.3.3.8. Envisager et mettre en œuvre une application pour smartphones de traçage des contacts en cas de COVID-19, dont conviendraient les États membres et qui serait conforme aux droits humains et à la législation applicable en matière de respect de la vie privée, qui fonctionnerait avec Bluetooth et utiliserait les services de géolocalisation pour suivre les petits commerçants transfrontaliers ainsi que leur statut de dépistage de la COVID-19 et permettrait de stocker ces informations sur l'appareil grâce à des systèmes aptes à préserver l'identité souveraine des personnes ;
- 3.3.3.9. Demander aux associations commerciales transfrontalières de limiter autant que faire se peut le risque de transmission de la COVID-19 par le petit commerce transfrontalier, en prenant les dispositions ci-après :
 - 3.3.3.9.1. Enregistrer tous les déplacements transfrontaliers des petits commerçants au moyen d'une plateforme et d'un système agréés au niveau national ;
 - 3.3.3.9.2. Concevoir et mettre en œuvre des systèmes

d'achat en gros abordables, permettant d'acheter et de traiter de grandes quantités de marchandises en collaboration avec des fournisseurs transfrontaliers ;

- 3.3.3.9.3. Veiller à ce que les petits commerçants transfrontaliers aient avec eux suffisamment de masques et d'écrans de protection, de désinfectant pour les mains, d'eau et de savon pour pouvoir respecter les règles d'hygiène recommandées par l'OMS ;
 - 3.3.3.9.4. Fournir des cartes montrant les itinéraires recommandés que les petits commerçants transfrontaliers devraient suivre, notamment l'emplacement des points de contrôle, des centres de quarantaine et d'isolement, et des installations d'hébergement sûres et sécurisées désignées ;
 - 3.3.3.9.5. Collaborer avec les autorités sanitaires et douanières pour concevoir et mettre en œuvre un programme de sensibilisation des petits commerçants transfrontaliers ;
 - 3.3.3.9.6. Demander aux petits commerçants transfrontaliers de maintenir en permanence une distance physique d'au moins un mètre entre les personnes lorsqu'ils traversent les frontières et vendent des biens et des services ;
- 3.3.3.10. Concevoir ou mettre en œuvre des régimes commerciaux pour simplifier les procédures et les exigences en matière de commerce transfrontalier, intégrer progressivement les petits commerçants dans le système commercial officiel et renforcer leur résilience face aux chocs futurs du commerce transfrontalier , notamment les pandémies ;
 - 3.3.3.11. Collaborer avec d'autres États membres pour concevoir et mettre en œuvre un régime commercial continental simplifié dans le cadre du processus de la ZLECAf ;
 - 3.3.3.12. Exhorter les États membres à ne pas recourir à des mesures sécuritaires aux frontières ni à des pratiques migratoires susceptibles de compromettre les droits humains des migrants et des groupes itinérants, telles que la construction de murs frontaliers, la militarisation des patrouilles aux frontières ou l'augmentation des expulsions.

3.3.4 Transport routier transfrontalier de voyageurs

Sous réserve des législations nationales, les déplacements interétatiques de personnes en véhicules collectifs sont autorisés à reprendre dans le cadre de dispositions mutuellement convenues et reconnues entre le pays d'origine, le pays de destination et le(s) pays de transit, avant l'élaboration et l'adoption de lignes directrices continentales relatives au transport transfrontalier de voyageurs :

- 3.3.4.1 Les citoyens et les résidents qui retournent dans leur pays d'origine ou lieu de résidence sont soumis aux réglementations publiées au Journal officiel du pays d'origine et du pays de destination sur le dépistage et les tests, ainsi que sur l'isolement ou la quarantaine, si nécessaire ;
- 3.3.4.2 La circulation des personnes entre États par tous les modes de transport est autorisée sous réserve des accords bilatéraux, multilatéraux et de corridor existants entre les États membres, dès lors que des dispositions ont été prises pour assurer la sécurité des déplacements, par exemple la soumission de tous les passagers à des tests avant leur voyage, comme cela se fait pour les chauffeurs et les membres de leur équipage, conformément aux instructions générales figurant à l'annexe 1 des présentes lignes directrices.
- 3.3.4.3 Les conditions ci-après doivent être remplies par les opérateurs et les parties intéressées qui peuvent souhaiter demander à bénéficier des exemptions énoncées au point 3.3.4 ci-avant :
 - 3.3.4.3.1 Les opérateurs de transport réduisent le nombre de passagers dans tout type de véhicule et contrôlent le respect de la distanciation physique d'un mètre entre passagers ;
 - 3.3.4.3.2 Les opérateurs communiquent aux passagers des informations sur les mesures préventives de la COVID-19 dans les langues locales (dans la mesure du possible) ;
 - 3.3.4.3.3 Les passagers remplissent des questionnaires sur leurs antécédents de voyage, qui sont ensuite soumis aux autorités sanitaires des ports.

3.3.5 Considérations de santé publique aux frontières terrestres

La santé publique figurant au premier plan des considérations lorsqu'il s'agit de décider des possibilités d'action à mener pendant la pandémie de COVID-19, les États membres doivent prendre des précautions supplémentaires pour que la circulation des biens, des services et des personnes puisse se faire dans des conditions d'hygiène permettant d'assurer la sécurité des agents de transport et de logistique, des douaniers, des commerçants et des communautés vivant près des frontières terrestres. Dans ce cadre, l'OMS a publié des orientations provisoires sur la lutte contre la propagation de la COVID-19 aux postes frontières terrestres, dans lesquelles il est recommandé aux États de prendre les mesures ci-après² :

- 3.3.5.1. Augmenter le nombre d'installations adéquates pour l'hygiène des mains aux postes frontière et y prévoir du produit désinfectant à base d'alcool ou du savon et de l'eau, et sensibiliser aux bonnes pratiques d'hygiène des mains ;
- 3.3.5.2. Assurer un approvisionnement adéquat en thermo mètres, produits chimiques et de nettoyage (y compris des produits d'entretien ménagers à base de 70 % d'éthanol ou une solution aqueuse de chlore diluée à 0,1 %), poubelles pourvues de sacs et de couvercles pour la mise au rebut des masques et des mouchoirs médicaux, zones d'isolement avec des chaises ou des lits (si possible

en plastique ou dans un autre matériau résistant à l'eau pour en faciliter le nettoyage), eau potable et accès aux toilettes ;

- 3.3.5.3. Utiliser les moyens de communication appropriés, tels que des documents imprimés (affiches et brochures) aux postes frontières terrestres où le nombre de voyageurs est élevé, ou diffuser des communications, y compris des messages d'intérêt public pour promouvoir le respect des mesures de sécurité et d'hygiène aux postes frontières.

3.4 Aéroports

À la suite des efforts déployés pour créer le Marché unique du transport aérien africain (SAATM), dans le but de libéraliser les marchés du transport aérien en Afrique, le transport de passagers et de fret par voie aérienne a connu une croissance rapide sur le continent. Toutefois, avec la forte baisse du trafic de passagers due à la pandémie de COVID-19, le secteur du transport aérien a été gravement touché. Aussi, il importe au plus haut point de faciliter la sécurité du transport aérien et les États membres doivent respecter les lignes directrices ci-après pour promouvoir la sécurité et l'hygiène :

3.4.1. Activités de transport de fret aérien

- 3.4.1.1. Dans le cadre de la manutention des cargaisons, les agents de transport et de logistique ainsi que les agents portuaires doivent respecter les principes de sécurité sur le site, notamment :

- 3.4.1.1.1. Garder une distance physique à tout moment, tant que la sécurité opérationnelle n'est pas compromise et, lorsque cela n'est pas possible (par exemple, lorsque plusieurs travailleurs sont requis pour soulever des objets), porter des équipements de protection individuelle appropriés ;

- 3.4.1.1.2. Assurer des rotations d'équipage de 14 jours pour éviter toute infection croisée, conformément aux recommandations de la CART ;

- 3.4.1.1.3. Nettoyer et désinfecter les équipements de manutention et les équipements d'assistance au sol entre deux utilisations pour éviter toute contamination croisée ;

- 3.4.1.1.4. Limiter les interactions physiques entre agents en veillant à ce que les chauffeurs de camion restent dans leurs véhicules pendant le chargement et le déchargement.

3.4.2. Transport aérien de passagers

Des mesures doivent être prises pour promouvoir la sécurité et la fluidité des voyages aériens, afin de rétablir la confiance des voyageurs et de permettre la libre circulation des personnes, sous réserve de la législation nationale et des protocoles et pratiques sanitaires bilatéraux cohérents, harmonisés et convenus, notamment pour ce qui est de l'utilisation de tests de COVID-19 en lieu et place de mesures de quarantaine. Conformément aux rapports de la CART³ et à ses orientations « Paré pour le décollage »⁴, au Guide d'hygiène

3 Disponibles en anglais à l'adresse : <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/default.aspx>.

4 Disponible à l'adresse : https://www.icao.int/covid/cart/Documents/20200527_Take-Off%20Document_FINAL.fr.pdf.

et de salubrité dans les transports aériens de l’OMS⁵, ainsi qu’aux lignes directrices pertinentes recommandées par l’IATA⁶, le Conseil international des aéroports⁷ et l’Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA)⁸, les États membres devraient mettre en œuvre les mesures ci-après pour promouvoir une circulation sûre et fluide des personnes, tout en limitant le risque de COVID-19 :

- 3.4.2.1. Créer et soutenir les comités nationaux de facilitation du transport aérien en les dotant des fonds nécessaires pour mener une coordination étroite et mieux se préparer à faire face à la propagation de maladies par voie de transport aérien, et protéger la santé des populations et des passagers, ainsi que les intérêts du secteur de l’aviation, sans mettre en péril la sûreté et la sécurité ;
- 3.4.2.2. Veiller à appliquer autant que possible les mesures de protection contre la propagation de la COVID-19 dans les activités menées au niveau national, sur la base des évaluations des risques effectuées par les autorités nationales compétentes, y compris les autorités de santé publique ;
- 3.4.2.3. Exiger des passagers qu’ils portent des masques ou d’autres dispositifs de protection du visage conformément aux directives sanitaires applicables ;
- 3.4.2.4. Assurer une coordination avec les différentes autorités chargées des contrôles aux frontières (douanes, immigration, santé, etc.), pour mettre en œuvre les mesures visant à faciliter le dédouanement à l’entrée ou à la sortie, comme la mise en place de processus sans contact (lecture de puces de passeport, reconnaissance faciale, contrôle automatisé aux frontières, portes électroniques, etc.) et éventuellement établir des voies vertes ou rouges pour les auto-déclarations ;
- 3.4.2.5. Procéder au contrôle des passagers par des dispositions telles que :
 - 3.4.2.5.1. L’installation de caméras thermiques pour surveiller rapidement et discrètement la température des passagers au départ et à l’arrivée, aux points d’entrée du terminal ;
 - 3.4.2.5.2. Le recours, au besoin, à des évaluations sanitaires secondaires au cours des étapes initiales de la relance du transport aérien, tout en maintenant le flux général de passagers ;
 - 3.4.2.5.3. Le contrôle de la température avant l’arrivée des passagers à la douane, mais en évitant les évaluations sanitaires individuelles, qui auraient des séquences dramatiques sur le débit de passagers et rallongeraient les files d’attente ;

5 Disponible à l’adresse : <https://apps.who.int/iris/handle/10665/40348>.

6 Disponibles en anglais à l’adresse : <https://www.iata.org/en/programs/covid-19-resources-guidelines/>.

7 Disponibles en anglais à l’adresse <https://aci.aero/about-aci/priorities/health/covid-19/>.

8 Disponibles en anglais à l’adresse https://afraa.org/corona_news/.

- 3.4.2.5.4. L'obligation pour les passagers d'avoir un certificat de résultat négatif à la COVID-19, obtenu 72 heures avant le départ, par un test de réaction en chaîne par polymérisation (PCR) en temps réel ou tout autre test moléculaire (tel que le PCR quantitatif de la transcriptase inverse, l'amplification de l'acide ribonucléique (ARN) (par la boucle de la transcriptase inverse, l'amplification de la recombinaison polymérase), compte étant tenu de la durée du voyage jusqu'à destination ;
- 3.4.2.5.5. L'organisation de dépistages collectifs de la COVID-19 à l'arrivée via des tests rapides et l'examen des résultats.
- 3.4.2.5.6. Convenir de reconnaître mutuellement leurs certificats de dépistage de la COVID-19 ;
- 3.4.2.5.7. Autoriser le transfert de passagers en transit, sous réserve de la législation nationale et des réglementations locales des aéroports ;
 - 3.4.2.5.7.1. Le cas échéant, tout contrôle de sécurité des transferts effectué au cours du processus de départ doit respecter les dispositions sanitaires appropriées décrites précédemment.
- 3.4.3. Autres considérations de santé publique dans les aéroports
 - 3.4.3.1. Les États membres devraient élaborer un plan écrit de nettoyage et de désinfection renforcés, convenu entre l'autorité sanitaire de l'aéroport, les exploitants de l'aéroport et les prestataires de services, conformément aux instructions décrites dans le Guide d'hygiène et de salubrité dans les transports aériens de l'OMS et aux lignes directrices publiées par l'OACI ;
 - 3.4.3.2. Les États membres doivent veiller à ce que tout le personnel de nettoyage et de désinfection ait connaissance du plan de nettoyage et de désinfection, et mettre l'accent sur le nettoyage et la désinfection régulière de certaines zones et surfaces à haut risque, telles que :
 - 3.4.3.2.1. Les comptoirs d'information des aéroports, les comptoirs des passagers à mobilité réduite, les zones d'enregistrement, les zones d'immigration et de douane, les zones d'embarquement et les zones de contrôle de sécurité, y compris les équipements de contrôle et les bacs utilisés pour le contrôle des bagages de cabine ;
 - 3.4.3.2.2. Les escaliers mécaniques, les ascenseurs et les rampes ;
 - 3.4.3.2.3. Les toilettes et les espaces de change pour bébés ;
 - 3.4.3.2.4. Les chariots à bagages et les points de collecte ;

- 3.4.3.2.5. Les sièges placés dans les zones d'enregistrement, en attente du contrôle de sécurité et dans les zones d'embarquement ;
- 3.4.3.2.6. Les navettes côté parking et côté piste ;
- 3.4.3.3. Les États membres devraient accroître l'utilisation de systèmes de climatisation et de filtration efficaces pour maintenir la propreté de l'air, réduire la recirculation de l'air et augmenter le taux d'air frais. Les flux d'air horizontaux devraient être limités ;
- 3.4.3.4. Les États membres doivent limiter l'accès aux terminaux des aéroports, sous réserve des spécificités de l'aéroport et de la législation nationale, afin de n'autoriser l'accès des lieux qu'aux agents, aux passagers et aux personnes accompagnatrices dans des situations particulières (telles que, mais sans s'y limiter, les passagers handicapés ou à mobilité réduite et les mineurs non accompagnés) ;
- 3.4.3.5. Les États membres devraient renforcer la protection des travailleurs dans les terminaux aériens, en adoptant les mesures suivantes :
 - 3.4.3.5.1. Organiser des programmes de dépistage sanitaire du personnel et la planification des effectifs afin de constituer des équipes stables travaillant en horaires réguliers) ;
 - 3.4.3.5.2. Mettre en œuvre des processus spécifiques au personnel avant et après la fin d'un service, comme la passation d'informations sans contact lors du passage de relais, c'est-à-dire par télé-phone, vidéoconférence, carnets de bord électroniques, ou au minimum en respectant la distanciation physique ;
 - 3.4.3.5.3. Établir des priorités et adapter la planification de tous les travaux d'entre-tien et de réparation dans les lieux publics, et éventuellement reporter les travaux non essentiels.
- 3.4.3.6. Les États membres doivent installer des barrières physiques transparentes aux comptoirs et dans les zones d'accueil, et limiter l'échange de fournitures de bureau ou les désinfecter régulièrement pour réduire le risque de contamination croisée.

3.5. Ports maritimes et fluviaux

Conformément aux orientations publiées par l'Organisation maritime internationale (OMI), les États membres devraient normaliser autant que possible le transport et le commerce maritimes, tout en assurant la sécurité des travailleurs et des passagers en limitant les risques de santé publique liés à la pandémie de COVID-19. Ils devraient mettre en œuvre les lignes directrices ci-après pour assurer la sécurité du commerce et du transport en mer :

3.5.1. Activités de transport de fret par voie maritime

3.5.1.1. Dans le cadre de la manutention des cargaisons, les agents de transport et de logistique ainsi que les agents portuaires devraient respecter les principes de sécurité sur le site, notamment :

3.5.1.1.1. Garder une distance physique à tout moment, pour autant que la sécurité opérationnelle ne soit pas compromise et, lorsque cela n'est pas possible (par exemple, lorsque plusieurs travailleurs sont amenés à soulever des objets), porter des équipements de protection individuelle appropriés ;

3.5.1.1.2. Respecter les directives énoncées dans le Cadre de protocoles recommandé visant à garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de coronavirus (COVID-19) établi par l'OMI⁹, lors de l'embarquement et du débarquement des membres d'équipage, et dans le cadre du rapatriement, afin que la relève de membres de l'équipage puisse se dérouler dans le respect des règles de sécurité et d'hygiène ;

3.5.1.1.3. Nettoyer et désinfecter les équipements de manutention et les équipements d'assistance au sol entre deux utilisations pour éviter la contamination croisée.

3.5.2. Réglementation du commerce transfrontalier des pêcheurs

3.5.2.1. En ce qui concerne la réglementation applicable aux navires de pêche et aux pêcheurs :

3.5.2.1.1. Les administrations émettrices sont encouragées à adopter une approche pragmatique et pratique en ce qui concerne la prorogation de validité des brevets et des visas, dans une mesure strictement nécessaire, conformément aux prescriptions de la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, et à notifier en conséquence le personnel des navires de pêche et les administrations concernées ;

3.5.2.1.2. Les États portuaires et côtiers sont également encouragés à adopter une approche pragmatique et pratique en ce qui concerne la prorogation de validité de ces brevets et visas dans l'exercice de leurs responsabilités respectives.

3.5.3. Transport de passagers par voies navigables

Reconnaissant que les services de transbordement de passagers vont de pair avec les installations à terre, qui doivent être protégées pour assurer la sécurité du transport des passagers, les exploitants de navires devraient :

- 3.5.3.1. Mettre en place les mesures de protection et les procédures nécessaires dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité documenté, par lequel les compagnies maritimes élaborent des plans et des procédures détaillés pour les différents aspects et risques liés à l'exploitation de leurs navires ;
- 3.5.3.2. Tirer parti des mesures de prévention et de dépistage utilisées dans d'autres modes de transport pour éclairer les mesures prises pour assurer la sécurité du transport de passagers par voies navigables.

3.5.4. Considérations de santé publique dans les ports maritimes

Les ports maritimes présentant également des risques de contagion à la COVID-19, des mesures doivent être prises pour y garantir la préservation et le maintien de la santé publique. Ainsi, conformément au document d'orientations relatives à la COVID-19 pour les ports du World Ports Sustainability Program¹⁰, il est conseillé aux entités portuaires de limiter les risques pour la santé publique en prenant les mesures suivantes :

- 3.5.4.1. Envoyer aux employés, avant leur reprise, une note de service détaillée et sans ambiguïté sur le retour au travail, afin de mettre en place de nouvelles politiques et procédures. Cette note devrait inclure des conseils de prévention liés à la COVID-19, les conditions de reprise, les mesures d'hygiène et de distanciation physique, ainsi que des conseils sur ce qui est attendu des employés et sur la manière dont les protocoles portuaires peuvent évoluer pour s'adapter aux nouvelles conditions dues à la COVID-19 ;
- 3.5.4.2. Sous réserve des directives législatives locales, demander aux employés de remplir des formulaires de triage qui serviront à localiser les employés en cas d'infection ;
- 3.5.4.3. Dans la mesure du possible, lorsque les personnes sont réparties en équipes ou en groupes de travail, les répartir de manière à ce que, lorsque les contacts ne peuvent être évités, ils aient lieu entre les mêmes personnes ;
- 3.5.4.4. Identifier les tâches pour lesquelles il faut se passer directement des objets (comme des dossiers de travail, des pièces de rechange, des échantillons ou des matières premières) et trouver des moyens de supprimer le contact direct (par exemple, en utilisant des points de dépôt ou des zones de transfert). Les employés qui effectuent normalement les tâches en question devraient être activement associés à l'évaluation afin d'augmenter la probabilité qu'ils adhèrent à la solution convenue ;

10
pdf.

Disponible en anglais à l'adresse : <https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/2020-05-18-WPSP-COVID19-Guidance-FIN.pdf>.

- 3.5.4.5. Réduire autant que possible les rassemblements d'employés aux points d'étranglement tels que les pointeuses, les zones d'accueil, les entrées et les sorties, en échelonnant les arrivées et en maintenant une stricte distance physique lors de la relève des équipes grâce à des marquages au sol et autres types de signalisation ;
 - 3.5.4.6. Éviter que les employés travaillent face à face, par exemple en les faisant travailler côte à côte ou dos à dos, en veillant à ce que l'espace physique entre employés soit d'au moins un mètre ;
 - 3.5.4.7. Si la distanciation physique n'est pas possible, utiliser des écrans en plexiglas pour séparer les gens ;
 - 3.5.4.8. Utiliser un système d'association cohérent si les personnes doivent travailler à proximité les unes des autres. Il convient d'envisager cette possibilité pour les activités de travail, de nettoyage ou d'entretien à deux qui ne peuvent pas être modifiées, à condition qu'elles répondent aux exigences de la législation locale ;
 - 3.5.4.9. Augmenter les effectifs du personnel de nettoyage pour effectuer plus fréquemment un nettoyage en profondeur des surfaces ;
 - 3.5.4.10. Exiger qu'une attention particulière soit accordée à l'hygiène des espaces de travail flexibles. Il peut être conseillé d'avoir une société de nettoyage tierce de secours au cas où les infections réduiraient la capacité du contractant principal à fournir ces services ;
 - 3.5.4.11. Assurer une hygiène appropriée des bureaux équipés de moquettes ou de faux plafonds, qui peuvent nécessiter le recours à des entreprises tierces spécialisées dans le nettoyage et la décontamination ;
 - 3.5.4.12. Assurer une bonne circulation de l'air dans les bureaux en gardant les fenêtres ouvertes ou en équipant les climatiseurs de systèmes de filtration de l'air. Les bureaux disposant d'un système de climatisation permanent doivent consulter leur fournisseur ou une entreprise spécialisée dans le domaine du chauffage, de la ventilation et de la climatisation afin d'assurer une circulation d'air propre.
- 3.6. Adoption de mesures visant à faciliter le commerce et la circulation et à réduire les contacts
- 3.6.1. Facilitation du commerce par la simplification des paiements
 - 3.6.1.1. Les États membres peuvent supprimer les frais de manutention portuaire ou frontalière pour les biens essentiels nécessaires pendant cette période ;
 - 3.6.1.2. Les États membres sont instamment invités à faciliter l'utilisation des moyens de paiement électronique, tels que l'argent mobile, pour réduire considérablement l'utilisation d'argent liquide et ainsi freiner la propagation de la COVID-19 ;

- 3.6.1.3. Les États membres devraient inciter les fournisseurs de services, y compris les banques et les sociétés de télécommunications, à réduire les coûts de transaction sur les transferts d'argent, les données et les frais d'itinérance ;
 - 3.6.1.4. Les États membres sont instamment invités à faciliter l'adoption et le déploiement de systèmes de paiement régionaux pour les frais douaniers et portuaires et à en promouvoir l'utilisation si nécessaire.
- 3.6.2. Facilitation du commerce par l'adoption du numérique pour réduire les contacts
- 3.6.2.1. Les douanes et autres organismes devraient faciliter la circulation des marchandises en acceptant que des documents numérisés remplacent les documents originaux, dont l'envoi par messenger pourrait prendre plus de temps, afin de limiter autant que faire se peut les contacts et interactions physiques ;
 - 3.6.2.2. Les États membres devraient créer des formulaires et des plateformes en ligne pour le traitement et le dédouanement des importations et des exportations, la délivrance et le renouvellement des permis de conduire et des licences, le paiement des droits, ainsi que la diffusion des informations ;
 - 3.6.2.3. Les États membres devraient établir et mettre en œuvre des processus automatisés de facilitation des échanges, notamment des systèmes de dédouanement automatisés, de guichet unique, de paiement électronique et d'échange d'informations par voie électronique ;
 - 3.6.2.4. Les États membres devraient envisager d'assouplir les règles exigeant la présentation ou la soumission de certificats et de documents originaux, et accepter les copies numérisées et les versions électroniques comme preuves de conformité ;
 - 3.6.2.5. Les États membres sont encouragés à passer à des procédures d'immigration sans papier, notamment en introduisant des laissez-passer et des permis électroniques et en intensifiant les visas électroniques, et à supprimer les obstacles à la libéralisation des visas ;
 - 3.6.2.6. Les États membres devraient envisager et mettre en œuvre des systèmes de surveillance électronique, selon ce qui peut être convenu entre eux, pour gérer l'enregistrement des voyages transfrontaliers ; consigner, suivre et surveiller l'état de santé des chauffeurs, en se servant des résultats des tests médicaux pour des maladies transmissibles spécifiques telles que la COVID-19 ; assurer le suivi des véhicules, des chargements et des chauffeurs ; procéder au traçage des contacts, la gestion des files d'attente dans les ports, les postes frontière et autres installations ; et analyser et diffuser des statistiques ;
 - 3.6.2.7. Les États membres devraient faciliter l'interface entre les systèmes électroniques de suivi des marchandises et les labora-

toires désignés, afin d'améliorer les mesures d'interception, le cas échéant ;

3.6.2.8. Les États membres devraient envisager d'utiliser les nouvelles technologies pour faciliter les mesures de distanciation physique, comme le port de bracelets numériques qui aident ceux qui les portent à maintenir la distance physique requise et permettent le traçage des contacts ;

3.6.2.9. Les États membres sont encouragés à utiliser la plateforme Trusted Travel de la Commission de l'Union africaine et des CDC-Afrique qui promeut la sécurité des voyages à travers l'Afrique¹¹ en fournissant les services suivants :

3.6.2.9.1. Des informations sur les dernières restrictions de voyage et les conditions d'entrée applicables d'un bout à l'autre du voyage, que les États membres fournissent et qui sont validées par les CDC-Afrique ;

3.6.2.9.2. Une base de données des laboratoires agréés et des informations sur les prescriptions à respecter en matière de vaccination ;

3.6.2.9.3. Un « protocole de reconnaissance mutuelle » des tests de COVID-19 et des résultats des tests, ainsi que des certificats servant de preuve de vaccination contre la fièvre jaune et la COVID-19) ;

3.6.2.9.4. Des recommandations visant à simplifier les procédures d'immigration liées à la santé pour les voyageurs et les agents des services d'immigration ;

3.6.2.10. Les États membres devraient envisager d'utiliser les informations préalables sur les passagers et les données des dossiers passagers à l'appui des mesures sanitaires prises par les organismes de contrôle aux frontières aux points d'entrée et de sortie, en considérant les antécédents de voyage des personnes, dans le respect des droits humains et de la législation sur la protection de la vie privée.

3.6.3. Facilitation de la circulation des personnes en toute sécurité

3.6.3.1. Les États membres devraient autoriser les agents du secteur des transports et de la logistique qui détiennent un certificat valide de test négatif à la COVID-19, délivré par le pays de départ au cours des 14 jours précédents, à procéder à la livraison ou à la collecte des marchandises conformément aux dispositions de l'annexe 1 des présentes lignes directrices, sous réserve des lois et règlements nationaux.

3.7. Administration douanière et application des lois et règlements relatifs aux douanes

Les administrations douanières et les agences transfrontalières fournissent des services essentiels pour garantir et sécuriser la circulation transfrontalière des marchandises, en particulier des produits essentiels. Néanmoins, leur personnel et les commerçants seront exposés à la contamination et à la propagation de la COVID-19 si des mesures appropriées ne sont pas adoptées. Dans ce contexte, les États membres devraient prendre des mesures pour mettre en œuvre des systèmes douaniers nationaux automatisés d'information sur le dédouanement, le cas échéant, pour lutter contre la COVID-19 par les moyens suivants :

- 3.7.1. Réduire autant que possible les exigences relatives à la soumission de documents sur papier en recourant aux systèmes nationaux d'information sur le dédouanement ou à d'autres systèmes automatisés permettant de télécharger des documents numérisés ;
- 3.7.2. Promouvoir l'utilisation des paiements électroniques plutôt que des paiements en personne afin de réduire les interactions physiques directes ;
- 3.7.3. Permettre aux commerçants transfrontalières de générer des ordres de mainlevée dans des systèmes automatisés une fois obtenu le visa des douanes et d'autres organismes gouvernementaux, afin d'éviter toute interaction physique pour obtenir une copie imprimée ;
- 3.7.4. Préparer une liste de classification des fournitures médicales d'urgence contre la COVID-19, conformément à la liste indicative des fournitures médicales d'urgence contre la COVID-19 de l'OMD¹², afin d'aider les courtiers en douane et les agents à préparer et à vérifier les déclarations qui concernent ces marchandises ;
- 3.7.5. Demander aux unités de gestion des risques d'élaborer des critères de risque pour accélérer les envois de fournitures médicales d'urgence contre la COVID-19. Il convient de maintenir un certain pourcentage de contrôles physiques (voie rouge) et documentaires (voie jaune), de manière à détecter et à dissuader tout contournement des contrôles ou tout abus de cette mesure de facilitation ;
- 3.7.6. Créer des unités centrales de traitement, conformément aux conditions de distanciation physique en vigueur, pour centraliser le contrôle des documents en regroupant les multiples bureaux de traitement dispersés dans chaque point d'entrée ;
- 3.7.7. Veiller à ce que les unités essentielles telles que celles en charge de la gestion des risques, des procédures postérieures au dédouanement et des contrôles soient dotées d'un personnel suffisant et bien formé pour faciliter le commerce légitime et promouvoir le respect des règles commerciales ;
- 3.7.8. Adapter la capacité d'appui des services d'assistance afin qu'ils puissent répondre aux demandes des clients et fournir à distance une assistance appropriée ;
- 3.7.9. Envisager et mettre en œuvre des politiques visant à réduire ou à supprimer les droits de douane et les mesures non tarifaires qui touchent l'importation de médicaments essentiels, d'équipements médicaux et d'intrants connexes, afin de faciliter la circulation transfrontalière des produits essentiels ;

12 Disponible à l'adresse http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/covid_19/hs-classification-reference_edition-3_en.pdf?la=en.

- 3.7.10. Veiller à ce que l'espace disponible pour le stockage des données soit suffisant pour faire face à la charge supplémentaire due aux documents numérisés ;
 - 3.7.11. Envisager de fournir des appareils mobiles (par exemple, des tablettes, des ordinateurs portables et autres appareils similaires) aux fonctionnaires des douanes qui doivent effectuer des opérations à distance depuis leur domicile ;
 - 3.7.12. Compte tenu des restrictions imposées à la mobilité, qui sont susceptibles de retarder la communication des nouvelles politiques douanières aux agents sur le terrain, les administrations douanières sont instamment priées de déléguer aux agents sur le terrain, sous réserve de la mise en place de contrôle appropriés, le pouvoir de décider de la manière de traiter les biens et services essentiels ;
 - 3.7.13. Sous réserve des lois et réglementations nationales, renoncer aux frais de stockage et de manutention et au loyer des entrepôts réceptionnant les biens essentiels qui sont importés pendant la pandémie de COVID-19 et qui ne sont pas transférés vers leur destination respective en raison des restrictions liées à la COVID-19 ;
 - 3.7.14. Mettre en œuvre les mesures concernant les envois en franchise prévues au chapitre 5 de l'annexe spécifique J de la Convention de Kyoto révisée de l'OMD¹³ ;
 - 3.7.15. Mettre en place des voies vertes pour les marchandises essentielles et pour les marchandises dédouanées par des opérateurs économiques agréés, afin de permettre le dédouanement rapide des marchandises pour les commerçants accrédités et d'encourager les secteurs manufacturiers en Afrique ;
 - 3.7.16. Coopérer à la mise en œuvre de normes mondiales d'accréditation, telles que le Cadre de normes SAFE de l'OMD¹⁴, afin de faciliter la circulation des marchandises des opérateurs économiques agréés.
- 3.8. Traitement des travailleurs essentiels
- 3.8.1. Les États membres sont encouragés à reconnaître que les personnes ci-après sont considérées comme des travailleurs essentiels et, par conséquent, uniquement soumises à la réglementation locale en matière de dépistage, à moins qu'elles ne présentent des symptômes de la COVID-19 lors du dépistage, auquel cas elles devront alors s'isoler et se mettre en quarantaine si cela est jugé nécessaire :
 - 3.8.1.1. Les agents des services de sécurité, d'urgence et d'aide humanitaire, comme convenu entre les États membres ;
 - 3.8.1.2. Les agents des services d'ingénierie et de maintenance (y compris les ingénieurs et le personnel d'appui) sur lesquels repose la production des biens mentionnés à la section 3.1 ci-avant ;
 - 3.8.1.3. Les équipages et équipes de travail qui sont transportées dans le cadre d'arrangements spéciaux entre États membres (par exemple, les équipes travaillant sur des projets de transport transfrontalier) ;

13
aspX.
14
aspX.

Disponible à l'adresse : http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_re_vised_kyoto_conv.

Disponible à l'adresse : http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe_package.

3.8.1.4. Le personnel diplomatique, conformément aux règles établies par les États membres.

3.8.2. Travailleurs du secteur des transports

3.8.2.1. Gens de mer

Il est demandé à tous les États membres de prendre d'urgence les mesures ci-après pour faciliter le travail et assurer la santé des gens de mer :

3.8.2.1.1. Considérer les gens de mer comme des « travailleurs essentiels », qui fournissent des services essentiels, afin de faciliter leur embarquement à bord des navires et leur débarquement en toute sécurité et sans entrave ;

3.8.2.1.2. Entreprendre des consultations nationales avec tous les ministères, organismes et départements concernés, afin d'identifier les obstacles rencontrés lors de la relève des équipages, et établir et mettre en œuvre des plans assortis de délais et de données permettant de mesurer les progrès accomplis concernant l'augmentation du rythme de ces relèves ;

3.8.2.1.3. Consulter les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures liées à la relève des équipages ou ayant une incidence sur celle-ci. Les États qui ont ratifié la Convention du travail maritime de 2006, en particulier, devraient consulter les organisations susvisées quant aux mesures visant à se conformer pleinement aux obligations énoncées dans ladite convention ;

3.8.2.1.4. Mettre en œuvre des protocoles pour la relève des équipages, en s'inspirant de la dernière version du Cadre de protocoles recommandé par le secteur en vue de garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de coronavirus (COVID-19), établi par l'OMI ;

3.8.2.1.5. S'abstenir d'autoriser toute nouvelle prorogation du contrat d'engagement maritime au-delà de la période maximale, qui est par défaut de 11 mois, conformément à la Convention du travail maritime de 2006 ;

3.8.2.1.6. Faciliter le détournement des navires de leurs routes commerciales normales vers des ports où la relève des équipages est autorisée ;

3.8.2.1.7. Accepter les documents internationalement reconnus comme preuve du statut de travailleur essentiel et du fait que le but de leur voyage et de leur déplacement s'inscrit dans le cadre d'une

relève d'équipage. Ces documents peuvent être par exemple des brevets délivrés conformément à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, des pièces d'identité des gens de mer délivrées conformément à la Convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer de 1958, et à la Convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée) de 2003, telle qu'amendée. Les lettres délivrées par l'employeur du marin ou dans le cadre du contrat d'engagement maritime (portées par les gens de mer) doivent également être considérées comme des preuves qu'il s'agit de gens de mer rejoignant ou quittant un navire ;

3.8.2.1.8. Fournir aux gens de mer un accès immédiat aux installations médicales du port de l'État membre. Lorsque les soins médicaux requis ne peuvent être fournis dans le port d'escale, faciliter l'évacuation médicale des gens de mer qui ont besoin de soins médicaux urgents. Régler la situation des gens de mer qui, en raison de la prolongation imprévue de leur séjour à bord, font face à l'expiration de prescriptions médicales essentielles ;

3.8.2.1.9. Accroître l'accès des gens de mer aux vols commerciaux et autres formes de transport à destination et en provenance de leurs pays d'origine principaux, ainsi qu'aux aéroports situés à proximité raisonnable des ports maritimes où des relèves d'équipage ont lieu. Lorsque des vols commerciaux réguliers ne sont pas disponibles, autoriser des créneaux d'atterrissage pour les vols affrétés, ou inclure les gens de mer sur d'autres vols de rapatriement pour citoyens et résidents permanents ;

3.8.2.1.10. Autoriser les gens de mer à débarquer des navires dans les ports et à transiter par le territoire de l'État membre pour les relèves d'équipage et le rapatriement ;

3.8.2.1.11. Permettre aux gens de mer qui sont citoyens ou résidents permanents de leur État de rentrer chez eux, et prendre toutes les mesures voulues pour accélérer leur retour, notamment en facilitant leurs formalités, afin qu'ils puissent voyager pour rejoindre les équipages de navires.

3.8.2.2. Travailleurs portuaires et frontaliers

3.8.2.2.1. Les États membres devraient fournir des informations et des formations aux travailleurs portuaires et frontaliers sur les meilleures pratiques pour

limiter les risques liés à la transmission de la COVID-19 dans leur travail ;

3.8.2.2. Les États membres devraient fournir aux travailleurs portuaires et frontaliers des équipements de protection individuelle appropriés et des produits désinfectants, ainsi que des instructions et une formation en matière d'hygiène des espaces et des zones de travail ;

3.8.2.3. Les États membres coopèrent et élaborent des plans communs pour faire face aux foyers qui peuvent se déclarer aux postes frontières, et conviennent de mesures communes de quarantaine et de confinement des travailleurs portuaires et frontaliers.

3.8.3. Travailleurs humanitaires

3.8.3.1. Dans la mesure du possible, les États membres devraient faciliter la circulation des travailleurs humanitaires en les considérant comme des travailleurs essentiels, de manière à ce que le travail humanitaire puisse se poursuivre ;

3.8.3.2. Les travailleurs humanitaires restent soumis à la législation nationale et aux protocoles de dépistage prescrits par les États membres et recommandés par l'OMS et les CDC-Afrique ;

3.8.3.3. Les États membres devraient communiquer les présentes lignes directrices aux agents des frontières et des douanes afin de faciliter la circulation des travailleurs humanitaires.

3.9. Échange d'informations

3.9.1. Les agences frontalières sont instamment invitées à collaborer et à échanger leurs informations dans le cadre d'une gestion coordonnée des frontières pour assurer la circulation, le dédouanement et la mainlevée des marchandises et pour améliorer les procédures d'échange d'informations entre postes frontières ;

3.9.2. Les États membres sont instamment invités à partager en permanence les informations sur la pandémie de COVID-19, entre eux et avec les secrétariats de la Commission de l'Union africaine et des CER, notamment, mais pas uniquement, les informations suivantes :

3.9.2.1. Les alertes précoces et les résultats des évaluations de risques pour faciliter la coordination transfrontalier lors de la réouverture (ou de l'éventuelle refermeture) des frontières ;

3.9.2.2. Les restrictions en matière de mobilité (par exemple, visas, permis et autres restrictions de voyage) qui ont été mises en place en raison de la pandémie de COVID-19 ;

3.9.2.3. Les informations sur les modifications apportées aux procédures et aux heures d'ouverture des points de contrôle aux frontières, sachant que certains ont réduit leurs heures d'ouverture et que

les heures d'ouverture des points de contrôle aux frontières de certains pays ne sont pas synchronisées avec celles de leurs voisins ni avec celles des corridors de commerce et de transport ;

- 3.9.2.4. Les données sur les opérations frontalières et sanitaires qui sont collectées et analysées pour éclairer les interventions opérationnelles et politiques, y compris l'utilisation de mécanismes permettant de retracer les contacts aux points de contrôle aux frontières.
- 3.9.3. Les organismes gouvernementaux, les commerçants, les associations commerciales transfrontalières et les manutentionnaires de fret sont instamment invités à partager leurs informations sur les difficultés rencontrées dans la circulation des biens et des services pendant la pandémie de COVID-19 afin de faciliter la prise rapide de décisions à cet égard ;
- 3.9.4. Les États membres et les secrétariats de la Commission de l'Union africaine et des CER doivent désigner des correspondants qui faciliteront l'échange d'informations conformément aux réglementations sanitaires internationales ;
- 3.9.5. Les États membres et les secrétariats de la Commission de l'Union africaine et des CER mèneront en permanence des activités de sensibilisation et de formation afin d'être aptes et prêts à faire face à la pandémie de COVID-19 ;
- 3.9.6. Les États membres sont instamment invités à soumettre aux secrétariats de la Commission de l'Union africaine et des CER les documents relatifs aux déclarations, aux politiques, aux lois, aux règlements et aux notifications des différents pays concernant la COVID-19 ; les secrétariats de la Commission de l'Union africaine et des CER doivent publier ces documents sur leurs sites Web respectifs aux fins du partage et de la diffusion des informations.

3.10. Égalité des sexes

Reconnaissant que la pandémie a exposé et exacerbé les inégalités structurelles qui désavantagent les femmes et les filles, les États membres doivent continuer à promouvoir l'égalité des sexes et à tenir compte de l'impact asymétrique de la COVID-19 entre commerçants et commerçantes en prenant les mesures suivantes :

- 3.10.1. Adopter et mettre en œuvre des mesures de prévention de la violence accrue contre les femmes et les filles et de lutte contre cette violence ;
- 3.10.2. Maintenir la disponibilité de services de santé sexuelle et procréative et l'accès équitable à ces services ;
- 3.10.3. Donner la priorité au commerce transfrontalier de biens et de services essentiels liés à la santé sexuelle et procréative, et fournir des équipements de protection individuelle appropriés, ainsi que d'autres fournitures et équipements médicaux pour le personnel de santé aux postes frontière et aux points de contrôle et les soumettre régulièrement à des contrôles et à des tests de dépistage, en tenant compte des besoins spécifiques des femmes, qui constituent la majorité de ce personnel ;
- 3.10.4. Mettre en place et exploiter des bureaux dédiés à la question de l'égalité hommes-femmes aux postes frontières, qui feront office de premier point de contact des commerçantes souhaitant signaler des cas de discrimination ;

- 3.10.5. Collaborer avec les associations de commerçantes transfrontalières pour concevoir et mettre en œuvre des programmes de sensibilisation ciblés pour les femmes sur les prescriptions et les procédures du commerce transfrontalier dans le contexte de la COVID-19 ;
- 3.10.6. Former les agents des douanes et autres fonctionnaires des frontières aux points d'entrée et de sortie aux questions de genre pour les sensibiliser à cet égard ;
- 3.10.7. Désigner une femme agente responsable de la défense des intérêts des femmes dans les bureaux de douanes aux postes frontière, avec laquelle les commerçantes peuvent facilement interagir et auprès de qui elles peuvent demander de l'aide et signaler les cas de discrimination ;
- 3.10.8. Étudier la possibilité de mettre en œuvre des programmes de secours et de services de soins afin de réduire le fardeau de plus en plus lourd des soins à la personne non rémunérés engendrés par la COVID-19 qui incombent généralement aux femmes et aux filles ;
- 3.10.9. Adopter et mettre en œuvre des mesures financières ciblées pour aider les commerçantes à étendre et à diversifier leurs activités, de façon qu'elles puissent se remettre de l'impact économique de la COVID-19 ;
- 3.10.10. Veiller à ce que ces lignes directrices soient mises en œuvre d'une manière tenant compte des questions de genre et non discriminatoire.

4. ASSISTANCE TECHNIQUE, RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET COOPÉRATION

- 4.1. Une assistance technique est fournie aux États membres, à leur demande, par la Commission de l'Union africaine, en collaboration avec des partenaires, afin de renforcer leurs capacités quant à l'application des présentes lignes directrices et de leurs annexes ;
- 4.2. La Commission de l'Union africaine, en collaboration avec des partenaires, facilite les programmes de formation et de renforcement des capacités afin d'aider les États membres à mettre en œuvre les présentes lignes directrices et leurs annexes, y compris en formant les agents des organismes publics, les commerçants, les associations de commerce transfrontalier, les manutentionnaires de cargaisons et d'autres parties prenantes associées à la mise en œuvre des lignes directrices ;
- 4.3. Les États membres sont encouragés à coopérer à la mise en œuvre des présentes lignes directrices et de leurs annexes, en particulier en ce qui concerne la diffusion des informations pertinentes aux autres États membres, aux parties prenantes et aux parties privées ;
- 4.4. Étant donné la dépendance continue à l'égard des importations d'équipements de protection individuelle et de produits pharmaceutiques pendant la pandémie, le développement de chaînes d'approvisionnement africaines pour les biens essentiels et pour les vaccins contre la COVID-19 (une fois qu'ils seront disponibles) sera essentiel au processus d'immunisation et à l'atténuation des crises futures. Compte tenu de ces éléments, les États membres sont instamment invités à :
 - 4.4.1. Promouvoir la production locale des articles nécessaires à la lutte contre la pandémie de COVID-19, comme des médicaments, des désinfectants, des équipements de protection et des ventilateurs ;

- 4.4.2. Faciliter les exportations et les transferts intra-africains de fournitures médicales et d'articles de secours (tels que les produits alimentaires) entre États membres, des zones excédentaires vers les zones déficitaires.
- 4.5. Les États membres sont instamment invités à ratifier la création de l'Agence africaine des médicaments en vue d'accélérer l'harmonisation des réglementations et des normes pharmaceutiques sur le continent, ainsi que de promouvoir le partage d'informations et la formation des agents des douanes aux méthodes de lutte contre le commerce de produits pharmaceutiques illicites ;
- 4.6. Les États membres sont instamment invités à renforcer la prise en compte des questions de genre dans toutes les formations relatives aux présentes lignes directrices qu'ils dispensent aux agences douanières, aux fonctionnaires et aux autres responsables des postes frontière, afin de les sensibiliser davantage aux questions de genre dans leur travail.

5. SUIVI ET EXAMEN

- 5.1. La Commission de l'Union africaine, en consultation avec les CER, les États membres et d'autres parties prenantes et partenaires clés, devrait :
 - 5.1.1. Examiner les politiques, les réglementations et les mesures d'intervention nationales liées au commerce et aux transports et déceler les incohérences, et, sur cette base, retenir les meilleures pratiques et proposer aux États membres des politiques, réglementations et mesures harmonisées ;
 - 5.1.2. Utiliser les données à jour disponibles (ventilées par sexe si celles-ci sont disponibles) sur les indicateurs de performance des corridors pour évaluer les progrès de la mise en œuvre des présentes lignes directrices et de leurs annexes et rendre compte des améliorations des mesures relatives au commerce et au transport au niveau des CER et du continent ;
 - 5.1.3. Mettre en place un mécanisme permettant aux États membres de partager des informations sur les politiques, les règlements et les lignes directrices en matière d'intervention contre la COVID-19, les meilleures pratiques et les expériences de mise en œuvre des différentes mesures ;
 - 5.1.4. Constituer d'urgence un comité continental de facilitation des transports et du commerce composé d'experts dans le domaine de la facilitation des transports et du commerce et de la logistique, des douanes, de l'immigration, de la santé publique et de la sécurité, afin d'aider et de coordonner les activités des États membres, des CER et des groupes de corridors pour la mise en œuvre des dispositions des présentes lignes directrices pendant la pandémie de COVID-19 ;
 - 5.1.5. Mobiliser des ressources pour faciliter le fonctionnement effectif et efficace du comité continental de facilitation des transports et du commerce afin de relever les défis de la situation actuelle et de coordonner la mise en œuvre des présentes lignes directrices ;
 - 5.1.6. Sur la base des enseignements tirés, proposer des recommandations en vue de révisions et de mises à jour des instruments politiques actuels afin de s'assurer qu'ils comprennent des dispositions adéquates et complètes pour

que le continent puisse coordonner les mesures prises pour faire face aux éventuelles urgences futures pouvant résulter d'épidémies et de catastrophes naturelles ;

- 5.1.7. Élaborer des lignes directrices supplémentaires ou actualisées, selon les besoins, pour lutter contre la pandémie de COVID-19 et faciliter le commerce et le transport à mesure que la crise évolue ;
- 5.1.8. Inviter instamment les États membres à élargir le mandat des comités nationaux de facilitation du transport et du commerce ou à créer un organe similaire composé de responsables des ministères chargés des transports, de la santé, de la police et de l'armée, des douanes, de l'immigration et du commerce. Cet organe devrait coordonner la mise en œuvre des présentes lignes directrices et résoudre les problèmes opérationnels aux frontières ou aux points de contrôle résultant de l'interprétation des politiques ou du manque de communication cohérente à cet égard pendant la pandémie de COVID-19. Les numéros de téléphone et les adresses électroniques de ces comités devraient être affichés aux frontières et aux points de contrôle et communiqués à tous les États membres, pour pouvoir résoudre rapidement les problèmes aux frontières et aux points de contrôle découlant d'une mauvaise interprétation des politiques en vigueur ;
- 5.1.9. Inviter instamment les États membres à établir et à mettre en œuvre des guichets uniques pour coordonner la gestion des frontières et à renforcer la coopération entre les différents services aux frontières afin d'assurer un dédouanement efficace et rapide des envois essentiels, conformément à l'article 18 de l'annexe 4 de l'accord portant création de la ZLECAf ;
- 5.1.10. Revoir et mettre à jour les présentes lignes directrices afin de prendre en compte tout changement susceptible d'avoir une incidence sur la mise en œuvre des dispositions qui y sont énoncées ;
- 5.1.11. Inviter instamment chaque État membre à déléguer aux comités nationaux de facilitation du commerce la tâche de veiller à ce que les mesures connexes soient mises en œuvre en tant que normes minimales visant à faciliter la circulation des marchandises.

ANNEXE 1 : Instructions générales continentales pour la gestion et le suivi du transport routier transfrontalier aux points d'entrée et aux points de contrôle de la COVID-19 désignés

ANNEXE 2 : Autres lignes directrices régionales et internationales pertinentes relatives à la pandémie de COVID-19

Instructions générales continentales pour la gestion et le suivi du transport routier transfrontalier aux points d'entrée et aux points de contrôle de la COVID-19 désignés

1. OBJECTIFS

Les présentes instructions générales ont pour objectif principal de contribuer à la sécurité du transport par route de tous les passagers, biens et services, et de promouvoir la poursuite des activités économiques et la reprise des activités transfrontalier en Afrique, tout en empêchant la propagation de la COVID-19.

2. OBJECTIFS SPECIFIQUES

Les instructions générales donnent des orientations sur les mesures particulières qu'il convient de mettre en œuvre pour prévenir la propagation de la COVID-19 par le transport routier transfrontalier.

La mise en œuvre des instructions générales par les États membres sera facilitée par le Corridor Trip Monitoring System (Système de suivi des trajets dans les corridors) et le Système régional amélioré de suivi électronique du fret et des chauffeurs, déjà mis au point, ainsi que par d'autres systèmes convenus par les États membres, pour gérer l'enregistrement des trajets transfrontaliers ; consigner, suivre et surveiller l'état de santé des chauffeurs et des équipages, y compris par le biais des résultats des tests médicaux effectués pour certaines maladies transmissibles telles que la COVID-19 ; assurer le suivi des véhicules, des chargements, des chauffeurs et des équipages ; procéder au traçage des contacts ; gérer les files d'attente dans les ports, aux postes frontière et dans d'autres installations ; analyser des statistiques et établir des rapports.

Les instructions générales traitent des prescriptions que les chauffeurs et les membres d'équipage doivent respecter à chaque étape ou phase d'un voyage transfrontalier , comme suit :

- i. Avant de quitter l'État membre de départ ;
- ii. À l'entrée dans un État membre de transit ou de destination ;
- iii. À l'arrivée dans l'État membre de destination ;
- iv. Dans le cadre de la gestion des chauffeurs, des membres d'équipage et des passagers pendant leur séjour dans l'État membre de destination ;
- v. Au départ de l'État membre de destination ;
- vi. Aux points de contrôle.

3. CONSIDÉRATIONS ESSENTIELLES : DÉPISTAGE, SITES DE QUARANTAINE, RELAIS ROUTIERS, RESTAURATION ET HYGIÈNE

a. *Dépistage des chauffeurs, des membres d'équipage et des passagers*

- i. Les États membres utilisent un test d'amplification en chaîne par polymérase (PCR) en temps réel, ou tout autre test moléculaire (test PCR quantitatif à la transcriptase inverse, test d'amplification isothermique à boucle de transcription inverse ou test d'amplification à la polymérase recombinante) ;

- ii. Les chauffeurs, les membres d'équipage et les passagers sont soumis à un test de dépistage de la COVID-19, soit dans un poste sanitaire dédié, soit dans tout autre centre de dépistage désigné du pays de départ, au moins 72 heures avant leur départ ;
- iii. Les résultats de ces tests sont valables pendant 14 jours ;
- iv. Les États membres conviennent de reconnaître réciproquement leurs certificats de dépistage de la COVID-19 ;
- v. Les membres d'équipage ou les passagers qui entrent sur le territoire d'un autre État membre après la fin de la période de validité doivent se soumettre à un nouveau test de dépistage ;
- vi. Les États membres doivent contrôler les chauffeurs, les membres d'équipage et les passagers aux points d'entrée. Des tests aléatoires de dépistage de la COVID-19 peuvent être effectués, sur un échantillon dont la taille ne dépasse pas 5 %, à condition que, lorsque le dépistage comporte également des tests, les chauffeurs, les membres d'équipage et les passagers titulaires d'un certificat négatif valide soient autorisés à poursuivre le voyage sans devoir attendre aux points d'entrée les résultats des tests effectués ;
- vii. Lorsque la demande de kits de tests risque d'excéder l'offre, les États membres sont instamment invités à envisager de recourir à des stratégies de test collectif ;
- viii. Nonobstant le point vi) ci-dessus, les États membres peuvent effectuer des tests sur des échantillons de taille supérieure à 5 %, s'ils le jugent nécessaire, en fonction des circonstances de la pandémie.

b. Relais routiers, restauration et services d'hygiène

- i. Les États membres fournissent à tous les chauffeurs des informations sur les relais routiers qu'ils peuvent utiliser le long des itinéraires désignés dans les corridors commerciaux et sur les services qui y sont offerts ;
- ii. Des services de restauration, d'hygiène et de ravitaillement en carburant sont mis à disposition dans certains relais routiers et stations services le long des itinéraires/corridors qui respectent les mesures de santé publique prescrites par les autorités nationales.

4. PRESCRIPTIONS ET PROCÉDURES

a. Prescriptions avant de quitter l'État membre de départ

Les États membres contribuent, à leurs frais, au dépistage des chauffeurs et des membres d'équipage aux points de contrôle désignés et rendent compte au plus vite des résultats des contrôles afin de faciliter la circulation des marchandises ;

Pour assurer la sécurité du public, des chauffeurs et des membres d'équipage, l'opérateur de transport doit veiller à ce que :

- i. Tous les chauffeurs et membres d'équipage soient soumis à un test de dépistage de la COVID-19 avant de commencer tout voyage transfrontalier ;
- ii. Seuls les chauffeurs et les membres d'équipage dont le test de dépistage de la COVID-19 est négatif soient autorisés à entreprendre un voyage transfrontalier ;
- iii. Tous les chauffeurs et membres d'équipage possèdent un certificat COVID-19 valide, obtenu au moins 72 heures avant le départ et valable 14 jours, délivré par l'État membre de départ, avant de commencer leur voyage transfrontalier et de quitter le pays de départ ;

- iv. Les chauffeurs et les membres d'équipage disposent d'une réserve suffisante de produit désinfectant à base d'alcool, d'eau, de savon et de masques pour préserver leur hygiène et se protéger ;
- v. Tous les chauffeurs et les membres d'équipage soient porteurs de cartes d'identification de l'entreprise, qu'ils doivent présenter, avec tout autre document d'identification officiel, aux agents des forces de l'ordre et aux responsables de la santé sur demande ;
- vi. Les chauffeurs, les membres d'équipage et le personnel au sol respectent les mesures de prévention des infections, notamment le port de vêtements et de masques de protection, lors du chargement des marchandises dans les camions ;
- vii. Tous les chauffeurs et les membres d'équipage soient autorisés par les autorités sanitaires à quitter le pays de départ après avoir été soumis à un contrôle de la COVID-19 (symptômes et température) aux postes frontières.

b. Prescriptions à l'entrée dans un État membre de transit ou de destination

- i. Les agents des services de santé remplissent les formulaires de contrôle de la COVID-19 et autorisent les chauffeurs et les membres d'équipage, après le contrôle des symptômes et de la température de toutes les personnes à bord d'un véhicule, à l'aide d'un pistolet ou de lecteurs thermiques ;
- ii. Toutes les personnes à bord d'un véhicule doivent être contrôlées et recevoir un double des formulaires de contrôle qu'elles doivent garder sur elles jusqu'à la fin du voyage ;
- iii. Les agents des services de santé fournissent aux chauffeurs une feuille de route ou un carnet de bord indiquant les points d'arrêt et les relais routiers désignés, que les chauffeurs remplissent au fur et à mesure de leur déplacement le long de l'itinéraire/du corridor et qu'ils présentent au point de sortie ou dans un centre de quarantaine ;
- iv. Les États membres fournissent aux chauffeurs une carte ou une liste des relais routiers, des gares routières et des autres arrêts désignés le long des corridors/itinéraires, avec leurs coordonnées GPS ;
- v. Les agents des services de santé remettent aux chauffeurs et aux membres d'équipage des documents éducatifs sur la prévention et les mesures de lutte contre la pandémie de COVID-19, comportant des numéros gratuits à appeler pour obtenir plus d'informations sur la pandémie de COVID-19 et les services d'aide connexes ;
- vi. Les chauffeurs et les membres d'équipage devraient présenter les doubles des formulaires de contrôle de la COVID-19 remplis aux agents de l'immigration, des douanes et de la sécurité avant de quitter le point d'entrée et à tout point de contrôle dans le pays de transit ou de destination ;
- vii. Les États membres peuvent décider d'effectuer des contrôles aléatoires des chauffeurs et des membres d'équipage présentant un certificat de contrôle négatif à des fins d'assurance de la qualité ;
- viii. Tout véhicule dans lequel le chauffeur ou un membre d'équipage est testé positif à la COVID-19 ou est diagnostiqué comme présentant des symptômes de la COVID-19 doit être désinfecté par des agents des services de santé, aux frais de l'opérateur de transport ;
- ix. Tous les chauffeurs et membres d'équipage observent les mesures de prévention et de lutte contre les infections et portent des masques pendant le transport, selon que de besoin ;

- x. Les camions doivent s'arrêter uniquement aux arrêts désignés, comme indiqué sur la liste/ carte des relais routiers fournie par les autorités à l'entrée dans le pays ;
- xi. Les États membres fournissent des numéros d'appel gratuits que les chauffeurs peuvent appeler pour obtenir de l'aide en cas de panne de véhicule ou de toute autre urgence ;
- xii. Il est interdit aux chauffeurs de prendre des auto-stoppeurs à quelque moment que ce soit de leur trajet.

c. *Prescriptions à l'arrivée dans l'État membre de destination*

- i. Les États membres élaborent des protocoles propres au déchargement des camions afin de veiller au respect des mesures de prévention et de lutte contre les infections ;
- ii. Les États membres indiquent ou mettent à disposition un centre de quarantaine ou un autre lieu spécifique doté de services de santé, d'hébergement, de restauration, d'installations sanitaires et de sécurité adéquats et appropriés pour les chauffeurs et les membres d'équipage pendant leur séjour dans le pays ;
- iii. Les chauffeurs et les membres d'équipage doivent respecter les mesures de prévention et de lutte contre les infections lorsqu'ils déchargent ou chargent des marchandises ;
- iv. Les chauffeurs et les membres d'équipage doivent mettre un nouvel ensemble de gants et de masques lors du déchargement de la cargaison ;
- v. Le personnel au sol doit porter des gants et des masques pour décharger les marchandises ;
- vi. Lors du chargement de la cargaison, les chauffeurs, les membres d'équipage et le personnel au sol doivent respecter les mesures de prévention des infections, notamment le port des équipements de protection individuelle ;
- vii. Au cas où des vêtements de protection ne seraient pas disponibles, la désinfection du personnel au sol qui a chargé ou déchargé les camions doit être envisagée.

d. *Prescriptions relatives à la gestion des chauffeurs et des membres d'équipage pendant leur séjour dans l'État membre de destination*

- i. Les États membres indiquent ou mettent à disposition un centre de quarantaine ou un autre lieu spécifique doté de services de santé, d'hébergement, de restauration, d'installations sanitaires et de sécurité adéquats et appropriés pour les chauffeurs et les membres d'équipage pendant leur séjour dans le pays, si nécessaire, aux frais des opérateurs de transport ;
- ii. Les directeurs des centres de quarantaine ou d'autres lieux spécifiques doivent s'assurer que les chauffeurs et les membres d'équipage sont en sécurité et respectent les mesures de prévention et de lutte contre les infections ;
- iii. Pendant leur séjour dans le pays de destination, les chauffeurs et les membres d'équipage doivent se conformer aux mesures de santé publique, notamment en utilisant du désinfectant pour les mains, en se lavant fréquemment les mains, en portant des masques et en limitant autant que possible les contacts avec la population locale ;
- iv. À l'arrivée dans le pays de destination, les agents des services de santé doivent recouper les informations indiquées dans la plateforme électronique, afin de vérifier si le conducteur a respecté l'itinéraire de voyage prescrit au point d'entrée et qu'il n'a pas eu de contact avec la population locale.

e. Prescriptions en repartant de l'État membre de destination

- i. Les chauffeurs et les membres d'équipage munis de documents attestant leurs résultats négatifs au test de dépistage de la COVID-19 et ne datant pas de plus de 14 jours doivent être autorisés à retourner dans le pays d'origine sans avoir à subir un nouveau test, sauf s'ils présentent des signes ou des symptômes de la COVID-19 ;
- ii. Une nouvelle feuille de route doit être remise au chauffeur pour veiller au respect du protocole de contrôle de la pandémie de COVID-19 lors du voyage de retour ;
- iii. À la sortie du pays, les autorités vérifient que les chauffeurs et les membres d'équipage ont des résultats négatifs au test de dépistage de la COVID-19 valides et qu'ils ont dûment rempli la feuille de route.

f. Prescriptions aux points de contrôle

- i. Les chauffeurs présentent le formulaire d'enregistrement du voyage selon le protocole de lutte contre la COVID-19 à tous les points de contrôle du trajet ;
- ii. Les chauffeurs présentent leur feuille de route à chaque point de contrôle le long du trajet ;
- iii. Les chauffeurs et les membres d'équipage doivent se conformer aux règles et règlements publiés au Journal officiel de l'État membre d'accueil.

AUTRES LIGNES DIRECTRICES RÉGIONALES ET INTERNATIONALES PERTINENTES RELATIVES À LA PANDÉMIE DE COVID-19

1. Organisation mondiale de la Santé, Overview of public health and social measures in the context of COVID-19 (Aperçu des mesures sociales et de santé publique dans le contexte de la COVID-19). Disponible en anglais à l'adresse : <https://www.who.int/publications/i/item/overview-of-public-health-and-social-measures-in-the-context-of-covid-19>.
2. Organisation mondiale de la Santé, Conseils sur le port du masque dans le cadre de la COVID-19 : Orientations provisoires, 5 juin 2020. Disponible à l'adresse : <https://apps.who.int/iris/handle/10665/332448>.

