



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Vingt-troisième réunion du groupe régional de planification et de mise en œuvre pour l'Afrique-Océan Indien (APIRG/23) & Sixième réunion du groupe régional de sécurité aérienne pour la région AFI (RASG-AFI/6) - Sessions conjointes

(Virtuel, 23 novembre et 2 décembre 2020)

Point 2 de l'ordre du jour : Impact de la COVID-19 sur le secteur de l'aviation

Impact de la COVID-19 sur le secteur de l'aviation : Le contexte APIRG/RASG-AFI

(Présenté par le Secrétariat)

RÉSUMÉ	
<p>Ce document de travail présente des informations et des mises à jour sur l'impact de la COVID-19 sur le secteur de l'aviation et décrit certaines des mesures que l'OACI a prises pour soutenir les États. L'impact de la COVID-19 a dévasté le secteur de l'aviation et il est nécessaire de prendre des mesures pour garantir que le processus de redémarrage et de récupération se fasse de manière durable et harmonisée.</p> <p>Les points d'action de la réunion sont décrits au paragraphe 3</p>	
Objectifs stratégiques	<p>Sécurité Capacité et efficacité de la navigation aérienne</p>
Références	<p>Site web de la Plate-forme de relèvement COVID-19</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lettre d'État 20/067 de l'OACI du 8 juin 2020 • Lettre d'État 20/122 de l'OACI du 17 novembre 2020 • Rapport CART et Document d'orientation sur le décollage (TOGD) qui y est annexé • Document de couverture de haut niveau (HCLD) et deuxième édition du Document d'orientation sur le décollage (TOGD) du CART

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation offre un réseau de transport mondial rapide, ce qui la rend essentielle pour les affaires et les voyages des personnes dans le monde entier. Elle génère une croissance économique, crée des emplois et facilite le commerce international et le tourisme.

1.2 La pandémie de COVID-19 a posé des défis sans précédent au monde entier, y compris au secteur du transport aérien international. La chute spectaculaire de la demande de transport aérien (passagers et fret) et les mesures de confinement ont menacé la viabilité de nombreuses entreprises du secteur du transport aérien, avec des emplois en jeu dans le monde entier.

1.3 En réponse à la pandémie de COVID-19, l'OACI a mis au point une [Plate-forme de rétablissement COVID-19](#) afin de rassembler les prévisions, les orientations, les outils et les

ressources dont les régulateurs nationaux et autres parties prenantes ont besoin pour un rétablissement rapide. La plateforme est périodiquement révisée et mise à jour, le cas échéant, en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19.

2. DISCUSSION

Mesures opérationnelles de sécurité COVID-19

2.1 L'OACI a établi des orientations sur les mesures provisoires à prendre pour soutenir la poursuite des opérations pendant les premières phases de la pandémie de COVID-19. En particulier, les États peuvent inscrire des allègements aux normes des annexes dans le [COVID-19 Contingency Related Differences \(CCRD\)](#), qui est un sous-système du système existant de dépôt électronique des différences (EFOD). Cela inclut toutes les différences par rapport aux normes de l'OACI sur la certification et l'octroi de licences qui peuvent résulter des mesures d'atténuation dues à la pandémie de COVID-19.

2.2 Les allègements accordés ou exercés sont des mesures provisoires et ne doivent pas être utilisés pour maintenir indéfiniment la sécurité des opérations. Le recours continu aux allègements dilue le niveau de sécurité, même si des mesures d'atténuation sont en place. Par conséquent, alors que nous nous dirigeons prudemment vers la "nouvelle normalité", ces allègements et les orientations qui y sont associées devraient être progressivement retirés.

Task force du Conseil sur le rétablissement de l'aviation (CART)

2.3 L'OACI, par l'intermédiaire de la Task force du Conseil pour le rétablissement de l'aviation (CART), a établi un partenariat avec ses États membres, des organisations internationales et régionales et l'industrie pour relever les défis liés à la COVID-19 et fournir des orientations mondiales pour un redémarrage et un rétablissement sûrs, sécurisés et durables du secteur de l'aviation. Les orientations qui en résultent sont contenues dans le rapport CART, le document de couverture de haut niveau et la deuxième édition du document d'orientation sur le décollage (TOGD) qui y est annexé.

2.4 Le CART examine et met à jour en permanence les recommandations, les mesures et les lignes directrices en tenant compte des derniers conseils médicaux et opérationnels. Il est impératif de noter que les objectifs du CART sont d'harmoniser et de compléter, et non de remplacer, les feuilles de route de rétablissement COVID-19 actuellement établies par les États, les régions ou les groupes industriels.

2.5 Ce redémarrage et cette relance du secteur de l'aviation reposent sur 10 principes clés :

1. Protéger les personnes : des mesures harmonisées mais flexibles ;
2. Travaillez comme une seule équipe d'aviation et faites preuve de solidarité ;
3. Assurer la connectivité essentielle ;
4. Gérer activement les risques liés à la sécurité, à la sûreté et à la santé ;
5. Faire en sorte que les mesures de santé publique dans le domaine de l'aviation fonctionnent avec les systèmes de sécurité et de sûreté aérienne ;
6. Renforcer la confiance du public ;
7. Distinguer le redémarrage du rétablissement ;
8. Soutenir les stratégies d'aide financière pour aider l'industrie aéronautique ;
9. Assurer la durabilité ;
10. Tirer des leçons pour améliorer la résilience.

Mesures liées à la sécurité aérienne

2.6 Les États peuvent s'écarter temporairement des normes de l'OACI, mais pas d'une manière qui compromette la sûreté et la sécurité, et en rendre dûment compte à l'OACI.

Mesures de santé publique liées à l'aviation

2.7 Les États devraient établir des procédures de santé publique alignées sur les orientations figurant dans le document en annexe, *Décollage : orientations pour les voyages aériens dans le cadre de la crise de santé publique COVID-19*.

Mesures liées à la sécurité et à la facilitation

2.8 Les États devraient renforcer la coordination intersectorielle en créant un comité national de facilitation du transport aérien ou un organe équivalent, et utiliser systématiquement le formulaire de localisation de la santé des passagers comme référence.

Mesures économiques et financières

2.9 Celles-ci devraient être inclusives, ciblées, proportionnées, transparentes, temporaires et cohérentes avec les politiques de l'OACI, tout en trouvant un équilibre approprié des intérêts sans préjudice d'une concurrence loyale.

Orientations nouvelles et mises à jour

2.10 Le CART a récemment mis à jour le TOGD afin de fournir aux États une approche de gestion des risques et des orientations actualisées pour protéger les passagers aériens et les travailleurs de l'aviation contre la COVID-19. En plus des modules existants sur les aéroports, les aéronefs, les équipages et le fret, des références sont incluses pour introduire de nouvelles mesures d'atténuation des risques applicables à d'autres secteurs de l'aviation, notamment les services de trafic aérien, les opérations de l'aviation d'affaires et l'aviation générale.

2.11 À mesure que les États redémarreront le transport aérien, une grande partie de la flotte mondiale, des équipages, du personnel d'exploitation des aéroports et des contrôleurs aériens qui ont été inactifs pendant de longues périodes devront être réactivés et recyclés, le cas échéant. Pour assurer un redémarrage en toute sécurité, les États devraient prendre les mesures nécessaires pour atténuer les risques pour la sécurité liés à cette réactivation.

2.12 Les États qui ont déposé des dérogations temporaires aux normes de l'OACI dans le cadre des différences liées à et contingentes à la COVID-19 (CCRD), ou qui ont accordé d'autres allègements réglementaires liés à la COVID-19, doivent mettre en œuvre les mesures nécessaires pour gérer les risques associés. En outre, les États ne devraient pas maintenir les allègements au-delà du 31 mars 2021, à moins que les circonstances n'en décident autrement.

2.13 Les États sont encouragés à faciliter l'accès aux installations médicales et de formation, y compris les dispositifs de formation par simulation de vol utilisés pour les équipages de conduite (nationaux et étrangers) afin de maintenir leurs certifications, leur expérience récente et leurs compétences.

La marche à suivre

2.14 Le rétablissement de la connectivité aérienne est vital pour des millions de moyens de subsistance et d'entreprises qui dépendent des voyages transfrontaliers, et il est donc crucial pour la reprise de l'économie mondiale. L'engagement collectif des États, des organisations internationales et régionales et de l'industrie est le principal moteur qui permet de faire naviguer l'aviation dans le processus de redémarrage, de redressement et de résilience.

Tableau de bord du trafic aérien

2.15 La pandémie de COVID-19 a profondément affecté les opérations des transporteurs aériens, des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). Il est impératif que les États, les industries et toutes les parties prenantes disposent d'informations et d'outils fiables pour surveiller et évaluer l'impact évolutif de la COVID-19 et exploiter les indicateurs clés afin de prendre des décisions éclairées et fondées sur des données.

2.16 L'OACI, en utilisant les données du ADS-B Flight et la gestion des données d'entreprise (EDM) de l'OACI, a travaillé conjointement avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de Turquie pour développer un [tableau de bord](#) interactif du trafic aérien afin de surveiller l'impact de la COVID-19 sur l'aviation civile, à savoir : **l'impact opérationnel, l'impact économique, l'utilisation des avions et le trafic aérien entre pays.**

Statut global COVID-19 des aéroports

2.17 L'OACI a mis au point une application pour le [statut global COVID-19 des aéroports](#) qui affiche les informations relatives à la COVID-19 par État. La source pour les départs est l'ADS-B.

Modules de mise en œuvre (i-Packs, *Implementation packages*)

2.18 L'OACI a également mis à disposition un soutien par le biais des Implementation Packages (i-Packs). Un i-Pack est un ensemble de matériel d'orientation, de formation, d'outils et de soutien d'experts normalisés qui visent à faciliter et à guider la mise en œuvre des dispositions de l'OACI pour les entités publiques (par exemple, les gouvernements, les autorités de l'aviation civile, les comités nationaux de facilitation du transport aérien...), les prestataires de services d'aviation, les parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement et leur personnel.

- 2.19 Parmi les i-Packs actuellement disponibles, on trouve
- [Gestion des risques en matière de sécurité aérienne liés à la norme COVID-19 pour les CAA](#)
 - [Renforcement des comités nationaux de facilitation du transport aérien pour le redémarrage et la résilience de l'aviation civile](#)
 - [Renforcer la sûreté aérienne pendant la pandémie de COVID-19](#)
 - [Redémarrage des aérodromes \(à venir\)](#)

Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de rétablissement COVID-19 (CRRIC)

2.20 L'OACI a mis en place un [Centre de mise en œuvre de la réponse et du rétablissement COVID-19 \(CRRIC\)](#) et le [portail sécurisé](#) gratuit de l'OACI des sites web du [Centre de mise en œuvre de la réponse et du rétablissement COVID-19](#). Ces sites web regroupent des ressources et des outils pour aider les activités de soutien à la mise en œuvre, de coordination, de suivi et de rapport.

Formation et série de webinaires COVID-19

2.21 L'OACI a également mis au point des cours spécifiques à COVID-19 pour aider les autorités de l'aviation civile (CAA) à comprendre leur rôle, notamment en soutenant les mesures d'atténuation visant à réduire la propagation de COVID-19. Ces cours comprennent :

- [Gestion des risques en matière de sécurité aérienne liés à la norme COVID-19 pour les CAA : Salle de classe virtuelle](#)
- [Annexe 9 de l'OACI - Facilitation : Salle de classe virtuelle](#)
- [Réaménagement de la cabine des passagers d'un avion pour le transport de marchandises](#)
- [Réalisation d'une visite d'assistance technique dans les États membres et les aéroports de la CAPSCA](#)

2.22 L'OACI a organisé une série de webinaires COVID-19 gratuits pour présenter des mises à jour et des informations sur la crise pandémique au fil de son évolution.

3. POINTS D'ACTION DE LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note de la situation actuelle de la pandémie de COVID-19 dans le contexte de l'aviation ;
- b) Exhorter les États et autres parties prenantes, y compris les organisations internationales et régionales, et les prestataires de services à mettre en œuvre les recommandations et les mesures contenues dans le rapport CART et le document d'orientation "Décollage" (TOGD) qui y est annexé ;
- c) Exhorter les États et autres parties prenantes à promouvoir la sensibilisation à la sécurité ainsi que le partage et l'échange d'informations sur la sécurité liées à la COVID-19 avec :
 - la communauté de l'aviation pour favoriser le maintien et l'amélioration de la sécurité ;
 - l'OACI par le biais des plateformes et sites web établis, y compris, mais sans s'y limiter, les [Différences liées à et contingentes à la COVID-19 \(CCRD\)](#) et le [portail sécurisé de l'OACI Centre de mise en œuvre de la réponse et du rétablissement COVID-19](#).