

Dossier COVID-19

Par France Aviation Civile Services



Avec la crise du COVID 19, la plupart des opérateurs, qu'il s'agisse des compagnies aériennes, des organismes des gestionnaires d'aéroport ou des fournisseurs de services de navigation aérienne ont dû adapter ou mettre en pause leurs activités. Les autorités de l'aviation civile (AAC) ont aussi dû repousser la majorité des activités de supervision prévues dans le cadre de leur programme de surveillance en particulier les audits sur site et inspections. En conséquence, pour un retour des opérations à la normale, les opérateurs et AAC vont devoir mettre en place un plan de relance afin d'assurer la reprise des opérations en toute sécurité et rattraper dans certains cas les échéances qui seront arrivées à leur terme pendant cette période.

L'objet de ce document est d'accompagner les autorités de l'aviation civile dans la reprise des activités en rappelant les références règlementaires qui ont pu être impactées par la crise du COVID-19. Ce document est composé d'une part de guides à l'attention de l'AAC pour lui permettre d'assurer son rôle de régulateur et de supervision de la sécurité en amont d'une reprise des activités. Il comprend d'autre part des listes de vérification qui pourront aider les gestionnaires d'aéroport à conduire les contrôles qui sont de leur responsabilités.

Ce document a vocation à évoluer en fonction de l'expérience acquise durant cette crise à bien des égards exceptionnelle.

Le document couvre à ce stade les domaines relevant des Annexes 1, 6 ,8, 14, 18 et 19 de l'OACI. Il est composé de 3 parties :

- Les opérations aériennes
- Les aéroports
- Le fournisseur des services de navigation aérienne

France Aviation Civile Services se tient à la disposition des autorités et des opérateurs qui auraient besoin d'un accompagnement sur tout ou partie de ces thématiques.

Parallèlement à ces travaux, le recueil de données de trafic est en cours afin d'anticiper au mieux sur la reprise de celui-ci.

Table des matières

| | |
|--|----|
| Partie I – Les opérations aériennes | 5 |
| 1. Exploitation technique des aéronefs | 6 |
| 1.1 Permis d'exploitation aérienne et ses Spécifications d'exploitation..... | 6 |
| 1.2 Equipage de conduite | 7 |
| 1.3 Equipage de cabine..... | 12 |
| 1.4 Agents techniques d'exploitation | 13 |
| 2. Maintenance | 14 |
| 3. Sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses..... | 16 |
| 4. Attestation médicales et médecins examinateurs | 17 |
| 4.1 Attestation médicale | 17 |
| 4.2 Médecin examinateur et évaluateur médical..... | 20 |
| 5. Organisme de formation agréé et approbation de FSTD | 21 |
| 5.1 Organisme de formation agréé | 21 |
| 5.2 Instructeurs et évaluateurs | 22 |
| 5.3 Simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) | 22 |
| 6. Compétences linguistiques..... | 23 |
| 7. Contrôleurs de la circulation aérienne..... | 24 |
| 8. Liste des documents OACI utilisés ou cités..... | 26 |
| Partie II – Aéroports..... | 27 |
| 1. Reprise des opérations commerciales sur un aérodrome et rôle de l'AAC | 28 |
| 2. Reprise des opérations commerciales sur un aérodrome et rôle de l'exploitant d'aérodrome | 35 |
| 2.1 Préparation d'un plan d'action | 36 |
| 2.2 Checklist | 38 |
| 2.2.1 Infrastructures et aides au sol..... | 38 |
| 2.2.2 Services rendus par l'exploitant..... | 40 |
| 2.2.3 Procédures d'exploitation et autres | 41 |
| Partie III – ANSPs | 44 |
| 1. Contrôleurs de la circulation aérienne : Validité des licences et des qualifications | 45 |
| 2. Plan de priorisation des ressources..... | 47 |



Partie I – Les opérations aériennes

FRANCE
AVIATION CIVILE
SERVICES

L'objet de cette partie est de présenter les dispositions réglementaires contenues dans les Annexes 1, 6, 8 et 18 de l'OACI qui peuvent être affectées en cette période d'inactivité et pour lesquelles les Autorités de l'Aviation Civile (AAC) et les organisations devraient procéder à une revue approfondie pour accompagner un retour à la normale des opérations. La continuité de la conformité réglementaire devrait être combinée avec un processus décisionnel en matière de sécurité conduit par l'AAC en relation avec le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) des organisations agréées.

Cette partie est basée sur les exigences contenues dans les Annexes à la Convention de Chicago, chaque État étant responsable de les promouvoir dans sa propre règlementation nationale.

1. Exploitation technique des aéronefs

1.1 Permis d'exploitation aérienne et ses Spécifications d'exploitation

L'Annexe 6 Partie 1 contient les exigences applicables aux exploitants aériens autorisés à opérer des vols de transport aérien international. Elle fournit aussi à l'AAC les exigences en tant qu'État de l'exploitant ou État d'immatriculation.

L'AAC délivre le permis d'exploitation aérienne (AOC) aux compagnies avec leurs spécifications d'exploitations, ainsi que les approbations et acceptations listées au travers de l'annexe comme résumé à l'attachement D.

A 6 4.2.1.3 La délivrance d'un permis d'exploitation aérienne par l'État de l'exploitant dépendra de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

A6 4.2.1.4 Le maintien de la validité d'un permis d'exploitation aérienne dépendra de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences du § 4.2.1.3 sous la supervision de l'État de l'exploitant.

Selon le Doc 8335, l'AAC est chargée de surveiller les opérations en appliquant une procédure systématique de contrôle et d'inspection. Pendant une période comme celle du COVID-19, cette supervision aura été mise en suspens ou très limitée. La plupart des autorisations et approbations seront toujours valides pour un retour à la normale des opérations mais **la validité de certaines autorisations pourrait avoir été dépassée sans que les audits/inspections de l'AAC nécessaires à leur renouvellement n'aient pu avoir lieu.**

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|---|--------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|---|
| A6 4.2.1.1 A6 4.2.1.4 A6 App 6 Doc 8335 Chap4 | Permis d'exploitation aérienne | Délivré par l'État de l'exploitant | Décidée par l'État de l'opérateur | Si aucune durée de validité, doit être mentionnée sur l'AOC |
| A6 4.2.1.2 A6 App 6 | Spécifications d'exploitation | Délivré par l'État de l'exploitant | Lié à l'AOC | |

Pendant la crise du COVID-19, certains États ont pu mettre en place des prescriptions ou des dispositions légales pour prolonger la validité des AOC ou autres autorisations sur la base d'analyses de sécurité. **L'AAC devra préparer un nouveau programme d'inspections dans le cadre de la supervision de la sécurité** à mettre en place dès que les opérations pourront redémarrer.

De son côté, **chaque exploitant aérien devrait, par le biais de son Système de gestion de la sécurité, évaluer les risques de sécurité liés à ses opérations en raison de la “pause” imposée par la crise du COVID 19**. L'annexe 19 de l'OACI et le Doc 9859 *Manuel de gestion de la sécurité* contiennent des exigences et des lignes directrices pour les mettre en œuvre. Les exploitants aériens doivent identifier les domaines à risque et y accorder une attention particulière afin de préparer un plan de relance, pour mettre en œuvre des mécanismes de résolution des risques de sécurité. Ces analyses devront être partagées avec l'AAC qui est responsable de la surveillance continue et qui pourra décider d'étendre certaines dates de validité, de pratiquer des inspections à distance par le biais de vidéos, photos ou d'examen de documents.

L'analyse de la réglementation ci-dessous montre qu'une attention particulière devrait être portée aux paragraphes concernant la maintenance de l'avion et la formation de l'équipage de conduite. Elle doit être combinée à l'analyse de sécurité conduite par l'exploitant et l'AAC précédemment mentionnée.

1.2 Equipage de conduite

L'annexe 1 contient les exigences relatives à la licence initiale des équipages de conduite et l'annexe 6 contient les exigences relatives à leur formation, leur expérience et leurs qualifications particulières.

Pour les équipages de conduite opérant des vols internationaux sous l'AOC de la compagnie les employant, ces exigences sont généralement prises en compte dans le système de programmation des équipages de conduite. Ce système met en œuvre le programme de formation en vol approuvé par l'AAC (Annexe 6 §9.3.1).

Cependant, **pendant une période d'inactivité telle que celle engendrée par la crise du COVID 19, tous les plannings des équipages de conduite ont dû être modifiés et certaines périodes de validité ont peut-être été dépassées**. Certains personnels de conduite pourraient avoir besoin d'une formation avant de pouvoir voler. Afin d'éviter un nombre trop important de formations et vérifications, chaque exploitant aérien devrait prévoir un plan pour prioriser les formations de ses équipages de conduite et le partager avec l'AAC.

Dossier COVID-19

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-----------|---|--|--|---|
| A6 9.4.4 | Contrôle de la compétence des pilotes : <ul style="list-style-type: none"> - Deux fois au cours de chaque période d'un an - Deux contrôles de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de 4 mois d'intervalle, ne suffiront pas à répondre à cette spécification | Exploitant, supervisé par l'État de l'exploitant | Deux fois par an | A6 9.4.4.2: combinaison de variantes possible ; décision par l'État de l'exploitant |
| A6 9.4.1 | Expérience récente : un pilote commandant de bord ou un co-pilote ne procèdera pas au décollage et à l'atterrissement d'un type ou d'une variante de type d'avion à moins qu'ils n'aient été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents , sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet. | Exploitant, supervisé par l'État de l'exploitant | Validité dans les 90 jours précédant | A6 9.4.1.2 combinaison de variantes possible ; décision par l'État de l'exploitant |
| A6 9.4.2 | Expérience récente — pilote de relève en croisière : L'exploitant n'affectera pas un pilote au poste de pilote de relève en croisière sur un type ou une variante de type d'avion si, dans les 90 jours précédents, ce pilote : <ol style="list-style-type: none"> n'a pas rempli les fonctions de commandant de bord, de copilote ou de pilote de relève en croisière sur le même type d'avion ; ou n'a pas reçu de formation de recyclage en pilotage comprenant des procédures normales, anormales et d'urgence propres au vol en croisière sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter des procédures d'approche et d'atterrissement, exercice qu'il | Exploitant, supervisé par l'État de l'exploitant | Validité dans les 90 jours précédant | A6 9.4.2.2: idem, combinaison décidée par l'État |



Dossier COVID-19

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|------------|---|---|---|---|
| | peut avoir fait en qualité de pilote qui n'est pas aux commandes. | | | |
| A6 9.4.3.5 | Route : L'exploitant ne continuera pas à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord sur une route ou dans une région spécifiée par l'exploitant et approuvée par l'État de l'exploitant si, <u>dans les 12 mois précédents</u> , ce pilote n'a pas effectué au moins un voyage en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur ou observateur dans le poste de pilotage : a) dans la région spécifiée ; et b) le cas échéant, sur toute route pour laquelle des procédures à appliquer ou des aérodromes à utiliser pour le décollage ou l'atterrissement exigent des aptitudes ou des connaissances spéciales. | L'exploitant avec l'approbation de l'État de l'exploitant | Validité dans les 12 mois précédents | 9.4.3.6 Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote commandant de bord ait fait un tel voyage sur une route passant à proximité immédiate et au-dessus d'une zone de relief analogue, dans une région, sur une route ou à un aérodrome ainsi spécifié, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter les procédures en question sur un appareil de formation satisfaisant à cette fin, il devra de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord dans cette région ou sur cette route, se qualifier conformément aux dispositions des § 9.4.3.2 et 9.4.3.3. |
| A6 9.4.5.1 | Conditions d'expérience, d'expérience récente et de formation applicables à l'exécution de vols monopilotes en régime IFR ou de nuit. | Établi par l'État de l'exploitant | Validité établie par l'État de l'exploitant | A6 Rec 9.4.5.2 précise les périodicités |

Dossier COVID-19

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-------------------------------------|--|-------------------------|--|--|
| A6 ch. 14 A18 ch. 10 Doc 9284 | Programme de formation sur les marchandises dangereuses pour les exploitants autorisés ou non à en transporter via les airs. | État de l'exploitant | Formation périodique dispensée <u>dans les 24 mois</u> (Doc 9284) | Doc 9284 Instructions techniques Partie 1 Chapitre 4 |
| A1 1.2.9 A1 App1 | Compétences linguistiques : pour les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, et d'hélicoptères, capacité de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1. (OACI niveau 4 minimum Suppl. A) | Détenteur de la licence | Validité en fonction du niveau obtenu | En dessous du niveau expert (niveau 6) les compétences linguistiques doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence Rec 1.2.9.6; niveau 4, tous les 3 ans, niveau 5 tous les 6 ans |

Les équipages de conduite doivent aussi être en possession de leur attestation médicale (classe 1 ou classe 2) nécessaire durant la période. L'annexe 1 évoque de façon explicite la possibilité pour l'autorité qui délivre les licences d'étendre la validité de leur attestation médicale jusqu'à 45 jours.

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|------------|---|-------------------------|--|--------------|
| A1 1.2.5.2 | <u>Validité de l'attestation médicale</u> <ul style="list-style-type: none"> — 60 mois pour une licence de pilote privée — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ; — 12 mois pour une licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ; | Détenteur de la licence | Validité en fonction du type de licence et de l'âge du titulaire (voir ci-dessous) | |

Dossier COVID-19

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-----------------|---|-------------------------|--------------------------------------|--------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> — 12 mois pour une licence de pilote en équipage multiple — avion ; — 12 mois pour une licence de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère ; — 60 mois pour une licence de pilote de planeur ; — 60 mois pour une licence de pilote de ballon libre ; — 12 mois pour une licence de navigateur ; — 12 mois pour une licence de mécanicien navigant | | | |
| A1 1.2.5.2.2 | <ul style="list-style-type: none"> - licence de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère ; - licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ; <p>pour les vols de transport commercial de passagers en exploitation <u>monopilote</u>, si le pilote est âgé de 40 ans ou plus, la validité sera réduite à six mois.</p> | Détenteur de la licence | Validité de 6 mois si 40 ans ou plus | |
| A1 1.2.5.2.3 | <ul style="list-style-type: none"> - <u>licence de pilote de ligne</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère ; - <u>licence de pilote professionnel</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ; - <u>licence de pilote en équipage multiple</u> — avion ; <p>qui effectuent des vols de transport commercial et qui sont âgés de 60 ans ou plus, la période de validité sera réduite à six mois.</p> | Détenteur de la licence | Validité de 6 mois si plus de 60 ans | |

Dossier COVID-19

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-----------------|---|-------------------------------------|--|---|
| A1 1.2.5.2.4 | - <u>licence de pilote privé</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, - licence de pilote de ballon libre ; - licence de pilote de planeur ; pour des pilotes âgés de 40 ans ou plus, la période de validité sera réduite à 24 mois . | Détenteur de la licence | Validité de 24 mois si plus de 40 ans | |
| A1 1.2.4.4.1 | La période de validité d'une attestation médicale pourra être prolongée, à la discrétion du service de délivrance des licences, jusqu'à 45 jours . | L'autorité qui octroie les licences | Possibilité de prolongation jusqu'à 45 jours | Dans certains États, l'extension est déjà incluse dans la validité de leur attestation médicale |

1.3 Equipage de cabine

Comme l'indique explicitement le Doc 8335, les annexes OACI ne prévoient pas d'obligation de licence pour les membres d'équipage de cabine. Certains États peuvent avoir choisi de délivrer une telle licence dans leur réglementation nationale. Toutefois, l'annexe 6 mentionne clairement que les exploitants devraient avoir un programme de formation des équipages de cabine, approuvé par l'État de l'exploitant et que les **équipages de cabine devraient suivre un programme de formation périodique chaque année**. Certains détails sur le contenu de ce programme de formation se trouvent dans le Doc 10002 et fournissent des explications sur comment mettre en œuvre un processus de requalification en cas d'arrêt de l'activité d'un membre d'équipage de cabine. L'exploitant aérien devrait revoir son planning de formation des équipages de cabine afin de prévoir une formation réglementaire avant tout vol.

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-----------|--|-------------------------------------|-----------------|---|
| A6 12.4 | Programme de formation des équipages de cabine | Approuvé par l'État de l'exploitant | Validité d'1 an | Doc 10002 : La teneur de la formation continue doit |

Dossier COVID-19

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-------------------------------------|---|----------------------|---|---|
| | Les membres d'équipage de cabine suivront chaque année un programme de formation | | | s'inscrire dans le cycle défini par l'État. Le Doc donne des exemples de procédure de requalification si la formation a expiré. |
| A6 ch. 14 A18 ch. 10 Doc 9284 | Programme de formation sur les marchandises dangereuses pour les exploitants | État de l'exploitant | Formation périodique dans les <u>24 mois</u> (Doc 9284) | Doc 9284 Instructions Techniques Partie 1 Chapitre 4 |

1.4 Agents techniques d'exploitation

L'AAC doit approuver les méthodes de contrôle et de surveillance de l'exploitant (A6 §10.1) et les agents techniques d'exploitation doivent être titulaires d'une licence conformément aux dispositions de l'annexe 1. L'exploitant est responsable de la formation continue de ses agents techniques d'exploitation selon une périodicité déterminée dans le programme de formation. L'annexe 6 mentionne explicitement le **vol de qualification que l'agent technique d'exploitation aura dû effectuer au cours des 12 mois précédents.**

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-------------------------------------|---|--|--|---|
| A6 10.3 b) | Formation d'agent technique d'exploitation et au moins un vol de qualification dans le poste de pilotage d'un avion <u>dans les 12 mois précédents.</u> | Exploitant, supervisé par l'État de l'exploitant | Validité au cours des 12 mois précédents | Manuel de formation (Doc 7192), <i>Partie D-3 — Agent technique d'exploitation</i> |
| A6 ch. 14 A18 ch. 10 Doc 9284 | Programme de formation sur les marchandises dangereuses pour les exploitants ayant ou n'ayant pas | État de l'exploitant | Programme de formation périodique | Doc 9284 Instructions Techniques Partie 1 Chapitre 4 |

Dossier COVID-19

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-----------|---|----------------|------------------------------------|--------------|
| | reçu d'approbation opérationnelle pour transporter des marchandises dangereuses comme fret. | | dans les <u>24</u> mois (Doc 9284) | |

2. Maintenance

Pour assurer le suivi de navigabilité de sa flotte, l'exploitant aérien doit établir un Manuel de contrôle de la maintenance (acceptable pour l'État d'immatriculation A6 §8.2.1), un programme de maintenance (accepté par l'État d'immatriculation A6 §8.3.1), prendre des dispositions avec un organisme de maintenance agréé (ou avoir son propre organisme de maintenance) (A6 §8.1.2 et §8.7) avec un personnel de maintenance approprié, celui qui signe la fiche de maintenance, devant être titulaire d'une licence conformément à l'annexe 1 §4.2.

Pendant la crise du COVID 19, comme de nombreux avions ont été immobilisés au sol, leur maintenance a pu être réduite au minimum. Le système qualité de l'organisme de maintenance n'aura pas forcément été complètement stoppé mais certains audits internes ou via des sous-traitants ont peut-être dû être reportés. **L'exploitant aérien et l'organisme de maintenance devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la conformité aux règlementations. Toutefois certaines échéances ont pu arriver à leur terme pendant cette période.** L'AAC peut prendre des mesures dérogatoires pour prolonger la durée de validité de certaines licences qui vont expirer, certaines tâches de maintenance peuvent ne pas être réalisées à temps, le certificat de navigabilité peut expirer etc...

Annexe 8 Partie II 3.2.3 A Le certificat de navigabilité sera renouvelé ou restera en état de validité, selon les lois de l'État d'immatriculation, à condition que ce dernier exige que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit constaté au moyen de vérifications périodiques effectuées à des intervalles déterminés en tenant compte du temps d'utilisation et de la nature de cette utilisation, ou au moyen d'un système de vérifications approuvé par cet État et ayant un effet au moins équivalent.

Les organismes de maintenance doivent être agréés conformément à l'annexe 6, partie I, §8.7, ou les avions doivent être entretenus et remis en service selon un système équivalent, l'un ou l'autre devant être acceptables pour l'État d'immatriculation. **L'organisme de maintenance agréé (AMO) doit posséder un SGS (A6 8.7.3.1 et A19 3.3.2.1) qui doit permettre d'évaluer les risques liés à la crise du COVID-19 et pour mettre en œuvre des mesures de sécurité adéquates.**

Dossier COVID-19

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|----------------------|---|--|--|---|
| A6 8.3.1 A8 10.3 | Opérations de maintenance exécutées en conformité avec le Programme de maintenance | Approuvé par l'État d'immatriculation ; acceptable pour l'Etat de l'exploitant | Les tâches de maintenance doivent respecter la fréquence recommandée | |
| A8 PII ch. 3 | Certificat de navigabilité (CoA) | Délivré et renouvelé par l'État d'immatriculation | En fonction de l'État qui : -soit précise une date d'expiration sur le certificat, -soit le maintient en état de validité au moyen de vérifications périodiques. | Doc 9760 §4.6 |
| A6 8.7 | Organismes de maintenance agréés | État de l'organisme avec l'État d'immatriculation | Décidée par l'État | Doc 9760 Partie III ch. 10 |
| A1 4.2 A6 8.7.6.3 | Licence de maintenance d'aéronef Pour signer les fiches de maintenance : expérience dans les 24 derniers mois . | Détenteur de la licence et/ou son employeur | Expérience récente dans les 24 derniers mois | Expérience récente détaillée dans A1 4.2.2.2 c) |
| A6 8.7.6.4 | Formation périodique du personnel de maintenance | Programme de formation de l'organisme de maintenance | Validité en fonction de la réglementation de l'État | Doc 9760 10.7.2 |

Dossier COVID-19

D'autres éléments de la réglementation qui ne sont pas listés ici peuvent être concernés par des échéances pendant la crise du COVID 19 et doivent être traités par l'organisme : le devis de masse et de centrage (renouvellement selon la réglementation nationale Doc9760 PIII §7.6.2), la calibration des outils et équipements etc.

3. Sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses

Comme déjà mentionné, l'exploitant est tenu de fournir une formation régulière à ses personnels sur la sécurité du transport de marchandises dangereuses par voie aérienne, en accord avec l'Instruction Technique (Doc 9284), que le transport de telles marchandises soit autorisé ou non (Annexe 18 §10.1). Le chapitre 4 du Doc 9284 Partie 1 liste les personnes concernées par cette formation :

- a) *les expéditeurs de marchandises dangereuses ainsi que les emballeurs et les personnes ou organisations qui assument les responsabilités des expéditeurs ;*
- b) *les exploitants ;*
- c) *les agences de service d'escale qui effectuent, au nom de l'exploitant, des opérations d'acceptation, de manutention, de chargement, de déchargement, de transfert et d'autres opérations concernant le fret ou la poste ;*
- d) *les agences de service d'escale situées à un aérodrome qui effectuent, au nom de l'exploitant, des opérations d'acheminement, débarquement ou transfert de passagers ;*
- e) *les agences qui ne sont pas situées à un aérodrome et qui effectuent, au nom de l'exploitant, des opérations de contrôle des passagers ;*
- f) *les transitaires ;*
- g) *les agences chargées du filtrage des passagers et des membres d'équipage et de leurs bagages et/ou du fret ou de la poste ;*
- h) *les opérateurs postaux désignés.*

Le personnel doit être formé, en fonction des exigences correspondant à ses responsabilités, telles qu'elles sont détaillées dans les tableaux disponibles dans les Instructions techniques qui précisent que :



Dossier COVID-19

4.2.3 Des cours de recyclage doivent être donnés dans les 24 mois suivant la formation précédente pour garantir le maintien à jour des connaissances. Toutefois, si la formation de recyclage s'est terminée dans les trois derniers mois de la période de validité de la formation précédente, la période de validité court du mois durant lequel la formation de recyclage s'est terminée jusqu'à 24 mois après le mois d'expiration de la formation précédente.

Toutes les formations sur les **matières dangereuses qui ont été reportées à cause de la crise du COVID-19** devraient être replanifiées de façon à être **conforme à la réglementation**. L'AAC peut décider de prolonger certaines périodes de validité.

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|------------------------|--|----------------------------|---|---|
| A6 ch. 14 | Formation périodique appropriée sur les marchandises dangereuses en fonction des personnel | En fonction des personnels | Formation périodique dans les 24 mois (Doc 9284) | Doc 9284 Instructions techniques Part 1 Chapitre 4 tableaux |
| A18 ch. 10 et doc 9284 | | | | |

4. Attestation médicales et médecins examinateurs

4.1 Attestation médicale

Comme mentionné précédemment pour les équipages de conduite et pour les contrôleurs de la circulation aérienne, une attestation médicale fournie par un médecin examinateur est demandée aux détenteurs de licences :

Ref A1 6.1.1:

Classe 1, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :

- les licences de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, et hélicoptère ;
- les licences de pilote en équipage multiple — avion ;
- les licences de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère.



Dossier COVID-19

Classe 2, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :

- les licences de navigateur ;
- les licences de mécanicien navigant ;
- les licences de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
- les licences de pilote de planeur ;
- les licences de pilote de ballon libre

Classe 3, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :

- les licences de contrôleur de la circulation aérienne.

L'annexe 1 §1.2.5.2 définit la validité de ces attestations médicales et la réduction de la période de renouvellement pour les détenteurs de licence d'un certain âge. Les détenteurs de licence (et leurs employeurs) sont responsables de vérifier que leur **attestation médicale est toujours valide pour exercer les priviléges de cette licence**. A cause des mesures de distanciation prises pendant la crise du COVID-19, l'AAC peut décider de prolonger la validité de certaines attestations en fonction de l'activité et de l'âge du titulaire de la licence. Cela pourrait aussi aider les médecins examinateurs à rattraper le retard en espaçant les rendez-vous. Dans la réglementation, l'extension de validité d'une attestation médicale n'est possible que jusqu'à 45 jours (A1 1.2.4.4.1). De plus, si le détenteur de la licence est en service dans une région éloignée, l'examen médical peut être différé (A1 1.2.5.2.6), mais cette exigence n'est pas d'une grande aide dans le cas de la crise du COVID-19.

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|------------|---|-------------------------|--|--------------|
| A1 1.2.5.2 | <u>Période de validité d'une attestation médicale</u> — 60 mois pour une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ; — 12 mois pour une licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ; — 12 mois pour une licence de pilote en équipage multiple — avion ; | Détenteur de la licence | En fonction de la licence et de l'âge du titulaire (voir ci-dessous) | |

Dossier COVID-19

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-----------------|---|-------------------------|---------------------------------|--------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> — 12 mois pour une licence de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère ; — 60 mois pour une licence de pilote de planeur ; — 60 mois pour une licence de pilote de ballon libre ; — 12 mois pour une licence de navigateur ; — 12 mois pour une licence de mécanicien navigant ; — 48 mois pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne ; | | | |
| A1 1.2.5.2.2 | <ul style="list-style-type: none"> - <u>licence de pilote de ligne</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère, - <u>licence de pilote professionnel</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, <p>qui effectuent des vols de transport commercial de passagers en exploitation <u>monopilote</u> et qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité sera réduite à 6 mois.</p> | Détenteur de la licence | Valide 6 mois si plus de 40 ans | |
| A1 1.2.5.2.3 | <ul style="list-style-type: none"> - <u>licence de pilote de ligne</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère, - <u>licence de pilote professionnel</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, - <u>licence de pilote en équipage multiple</u> — avion, <p>qui effectuent des vols de transport commercial et qui sont âgés de 60 ans ou plus, la période de validité sera réduite à 6 mois.</p> | Détenteur de la licence | Valide 6 mois si plus de 60 ans | |



Dossier COVID-19

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-----------------|--|------------------------------------|--|--|
| A1 1.2.5.2.4 | - <u>licence de pilote privé</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, - <u>licence de contrôleur de la circulation aérienne</u> qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité sera réduite à 24 mois . | Détenteur de la licence | Valide 24 mois pour les plus de 40 ans | |
| A1 1.2.4.4.1 | La période de validité d'une attestation médicale pourra être prolongée, à la discrétion du service de délivrance des licences, d'un maximum de 45 jours . | Service de délivrance des licences | Possibilité d'extension jusqu'à 45 jours | Dans certains État, l'extension de validité est déjà incluse dans l'attestation médicale |

Il est à noter que l'annexe 1 cite clairement la responsabilité du titulaire de licence à s'abstenir d'exercer les priviléges de sa licence et des qualifications connexes dès qu'il ressentira une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces priviléges correctement et en sécurité. (A1 1.2.6.1) ; l'annexe 1 chapitre 6 et le Doc 8984 *Manuel de médecine aéronautique civile*, donne des détails sur le contenu de chaque examen médical et, à titre d'exemple le §6.3.2.9 souligne qu'*il n'existera aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.*

L'AAC devrait sensibiliser les titulaires de licences sur l'impact du COVID-19 sur la sécurité des opérations.

4.2 Médecin examinateur et évaluateur médical

Comme mentionné, les médecins examinateurs ont été désignés par l'AAC pour procéder à l'évaluation médicale. Le Doc 8984 *Manuel de médecine aéronautique civile*, décrit le contenu des examens médicaux. Il souligne également la formation de recyclage que les médecins examinateurs devront recevoir à intervalles réguliers (A1 1.2.4.6.1). Le contenu et les intervalles des formations de recyclage sont définis par l'AAC afin de garantir que les médecins-examinateurs conservent une connaissance et une expérience pratiques des conditions dans lesquelles les titulaires de licences et de qualifications exercent leurs fonctions.

Les évaluateurs médicaux, employés ou sous-traitants pour l'AAC n'ont pas d'obligation de formation de recyclage. Cependant, comme les évaluateurs médicaux qui évaluent des rapports soumis aux médecins-examinateurs (A1 1.2.4.9), le Doc 8984 1.2.14 précise qu'ils *auront normalement reçu une formation avancée dans la spécialisation de médecine aéronautique et auront une vaste expérience des aspects réglementaires et cliniques de la médecine aéronautique*

Dossier COVID-19

civile. L'évaluation des rapports médicaux par les examinateurs désignés ainsi que les formations de recyclages feront généralement partie des attributions de l'évaluateur médical. L'AAC et ses évaluateurs médicaux devraient travailler avec les médecins examinateurs désignés pour évaluer l'impact que pourrait avoir l'état de santé des titulaires de licences sur la sécurité après le COVID-19.

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-----------------|--|----------------------|--|--|
| A1 1.2.4.6.1 | Formation de recyclage à intervalles réguliers des médecins-examinateurs | État d'établissement | Intervalles en fonction de la réglementation de l'État | A1 1.2.4.6.2 note et Doc 8984 Partie 1 1.2.12 |

5. Organisme de formation agréée et approbation de FSTD

5.1 Organisme de formation agréé

A1 1.2.8.3 La formation homologuée des membres d'équipage de conduite et des contrôleurs de la circulation aérienne sera dispensée par un organisme de formation agréé.

Note.— Le § 1.2.8.3 concerne essentiellement la formation homologuée dispensée en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification visée par l'Annexe 1. Il n'est pas destiné à s'appliquer à la formation homologuée aux fins du maintien de la compétence ou pour une qualification opérationnelle après la délivrance initiale d'une licence ou qualification, ce qui pourrait être nécessaire dans le cas des contrôleurs de la circulation aérienne ou des membres d'équipage de conduite, comme la formation homologuée visée au § 9.3 de l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions, ou au § 7.3, section II, de la Partie 3 — Vols internationaux d'hélicoptères.

A1 1.2.8.4 Jusqu'au 2 novembre 2022, la formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance des aéronefs sera dispensée par un organisme de formation agréé.

L'Appendice 2 de l'annexe 1, précise que la validité de l'agrément d'un organisme de formation dépend des exigences de l'État. Le Doc 9841 *Manuel sur l'agrément des organismes de formation* mentionne que certains État délivrent un agrément d'organisme de formation avec un période de validité explicite,



Dossier COVID-19

alors que d'autres délivrent un agrément à durée indéterminée qui reste valide aussi longtemps que les conditions selon lesquelles il a été délivré sont remplies.

En outre, l'annexe 19 exige explicitement un SGS pour les organismes de formation agréés conformément à l'annexe 1, qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'exploitation d'aéronefs pendant leur service. **La surveillance par l'AAC des organismes de formation devrait être adaptée pendant la crise du COVID-19, et à l'aide de son SGS, l'organisme de formation agréé conjointement avec l'AAC devrait évaluer l'impact sur la sécurité.**

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|------------|--|--|--|--------------|
| A1 1.2.8.2 | Renouvellement de l'agrément de l'organisme de formation | État de l'organisme de formation agréé | En fonction de la réglementation nationale | Doc 9841 |

5.2 Instructeurs et évaluateurs

L'Annexe 1 ne contient aucune exigence explicite de formation continue pour les instructeurs ou les évaluateurs. Cependant, le Doc 9841 §1.3.6 introduit la notion selon laquelle **les instructeurs et évaluateurs devront suivre une formation initiale et périodique, à des intervalles jugés utiles par le service de délivrance des licences.** En complément, le Doc 9841 §7.3.3 précise qu'*en plus de la formation de leur personnel régulier, les ATO devraient veiller à mettre en œuvre des recyclages réguliers pour les instructeurs à temps partiel ou temporaires avant que ceux-ci ne prennent leurs fonctions après une période d'inactivité définie. Une refamiliarisation avec le système qualité de l'ATO et avec les niveaux des services attendus devrait être incluse dans ce recyclage.*

5.3 Simulateurs d'entraînement au vol (FSTD)

A1 2.1.6 L'utilisation d'un FSTD pour l'acquisition d'expérience ou l'exécution de toute manœuvre imposée pendant la démonstration d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification sera approuvée par le service de délivrance des licences, qui veillera à ce que le FSTD utilisé convienne à la tâche.

Dossier COVID-19

L'approbation du FSTD est également mentionnée dans le Doc 9841 *Manuel sur l'agrément des organismes de formation §6.3.2* complété par le Doc 9625 *Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol* qui stipule au §2.11.6 qu'il faut mettre en place un système d'évaluations périodiques pour s'assurer que les FSTD maintiennent les performances, les fonctions et les caractéristiques pour lesquelles ils ont été initialement qualifiés.
L'AAC qui a autorité sur les FSTD devrait définir l'intervalle entre ces évaluation périodiques.

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-----------|--------------------------------------|---|--|--------------|
| A1 2.1.6 | Renouvellement de l'agrément du FSTD | État de l'organisme de formation agréée | En fonction de la réglementation nationale | Doc 9625 |

6. Compétences linguistiques

L'annexe 1 exige que certains titulaires de licence démontrent leur capacité à parler et comprendre l'anglais utilisé dans les communications radiotéléphoniques. Cette exigence ne concerne que les titulaires de licence dont la langue utilisée n'est pas la langue maternelle (l'anglais le plus souvent). Le niveau minimum de l'OACI pour exercer est le niveau 4 tel que déterminé dans l'annexe 1 supplément A et dans le doc 9379 Partie II chapitre 6. Le Doc 9835 *Manuel sur la mise en œuvre des spécifications OACI en matière de compétences linguistiques*, fourni des éléments sur les formation et épreuves linguistiques. Si le titulaire de la licence obtient un niveau 4 ou 5, il devra être évalué régulièrement ; **la validité de son évaluation des compétences linguistiques pourrait arriver à échéance pendant la crise du COVID-19.**

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|-----------|--|-------------------------|---------------------------------------|---|
| A1 1.2.9 | Compétences linguistiques : pour les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, et d'hélicoptères, les contrôleurs de la circulation aérienne, capacité à comprendre et parler la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques au niveau spécifié dans les | Détenteur de la licence | Validité en fonction du niveau obtenu | En dessous du niveau expert (niveau 6) les compétences seront formellement évaluées à des intervalles réguliers en conformité selon le niveau de compétence démontré. |
| A1 App1 | | | | |

Dossier COVID-19

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | exigences de compétences linguistiques de l'appendice 1 (OACI Niveau 4 minimum, suppl. A). | | | Rec 1.2.9.6 et Doc 9379 Partie II 6.2.9: niveau 4, tous le 3 ans, niveau 5 tous les 6 ans. |
|--|--|--|--|--|

7. Contrôleurs de la circulation aérienne

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est décrite dans l'annexe 1, ainsi que les qualifications associées. Il existe une exigence explicite concernant la **période de validité de ces qualifications, qui aura pu être affectée pendant la crise du COVID-19**.

4.5.3.4 Validité des qualifications

Une qualification cessera d'être valide lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne aura cessé d'exercer les priviléges de sa qualification pendant une période qu'aura déterminée le service de délivrance des licences. Cette période ne dépassera pas 6 mois. Ce contrôleur ne pourra recommencer à exercer lesdits priviléges avant d'avoir établi de nouveau son aptitude.

Les formations périodiques/de recyclage des contrôleurs de la circulation aérienne sont mentionnées dans le Doc 9868 PANS-TRG, la périodicité devrait être définie par l'AAC.

Les contrôleurs de la circulation aérienne ne peuvent exercer le privilège de leur licence qu'avec une attestation médicale de classe 3 valide.

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|------------|--------------------------------------|-------------------------|------------------------|--------------|
| A1 4.5.3.4 | <u>Validité des qualifications :</u> | Détenteur de la licence | Validité prescrite par | |

Dossier COVID-19

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|---------------------|--|-------------------------|--|--|
| | Période qu'aura déterminée le service de délivrance des licences. Cette période ne dépassera pas 6 mois. | | l'autorité en charge de la délivrance des licences, pas plus de 6 mois. | |
| A1 1.2.5.2 | <u>Validité des attestations médicales</u> — 48 mois pour les contrôleurs de la circulation aérienne ; | Détenteur de la licence | Validité en fonction du type de licence et de l'âge du titulaire (voir ci-dessous) | |
| A1 1.2.5.2.4 | - licence de contrôleur de la circulation aérienne âgés de 40 ans ou plus, la période de validité sera réduite à 24 mois . | Détenteur de la licence | 24 mois si plus de 40 ans | |
| A1 1.2.9 A1 App1 | Compétences linguistiques : pour les contrôleurs de la circulation aérienne, capacité à parler et comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1. (OACI niveau 4 minimum suppl. A) | Détenteur de la licence | Validité en fonction du niveau obtenu | En dessous du niveau expert (niveau 6) les compétences seront formellement évaluées à des intervalles réguliers en conformité selon le niveau de compétence démontré. Rec 1.2.9.6; niveau 4 tous les 3 ans, niveau 5 tous les 6 ans |

8. Liste des documents OACI utilisés ou cités

Annexe 1 Licences du personnel

Annexe 6 Exploitation technique des aéronefs - Partie 1

Annexe 8 Navigabilité des aéronefs

Annexe 18 Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

Annexe 19 Gestion de la sécurité

Doc 7192 Partie D-3 Agents techniques d'exploitation – Manuel de formation

Doc 8335 Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation

Doc 8984 Manuel de médecine aéronautique civile

Doc 9284 Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

Doc 9379 Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel

Doc 9625 Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol

Doc 9760 Manuel de navigabilité

Doc 9841 Manuel sur l'agrément des organismes de formation

Doc 9859 Manuel de la gestion de la sécurité

Doc 9868 PANS-TRG – Procédures pour les services de navigation aérienne - Formation

Doc 10002 Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité

Doc 10011 Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement

FRANCE
AVIATION CIVILE
SERVICES

Partie II – Aéroports

FRANCE
AVIATION CIVILE
S E R V I C E S

La checklist qui sera proposée par l'Autorité de l'aviation civile dans le cadre de la surveillance continue qu'elle exerce a pour objet d'aider l'exploitant à identifier et réaliser les actions nécessaires avant le redémarrage ou l'augmentation en termes de volume de l'exploitation de son aérodrome après une forte réduction d'activité. Elle n'aborde que les aspects sécurité (pas de prise en compte des aspects sanitaires ni de sûreté hormis la vérification des accès côté piste). Elle a été construite en utilisant notamment comme documents de travail le doc 9981 de l'OACI et un certain nombre de documents déjà existants publiés par l'ACI, la FSF, et l'EASA.

Afin d'aborder le redémarrage dans les meilleures conditions, cette démarche de prise en compte des risques induits par la période d'inactivité devra être menée conjointement par l'exploitant d'aérodrome avec les autorités de l'aviation civile et les services de navigation aérienne.

Puisque l'approbation du changement est nécessaire, il est conseillé de tenir régulièrement l'Autorité informée de l'état d'avancement des contrôles et des difficultés qui pourraient être rencontrées. Les contrôles d'infrastructure et des aides au sol seront réalisés par l'exploitant avec l'objectif de « recertifier » son infrastructure car l'état de l'infrastructure est un élément essentiel à la reprise.

Les actions liées aux procédures d'exploitation et au fonctionnement du système de gestion de l'exploitant listées dans ce document sont essentielles pour acter le redémarrage. Il est à ce titre conseillé, outre les contacts téléphoniques réguliers avec l'Autorité, qu'une réunion soit organisée par le responsable d'aérodrome avec l'Autorité et les services de la navigation aérienne peu de temps avant la reprise envisagée de l'exploitation pour s'assurer que l'ensemble des points a été traité et que les délais envisagés pour la reprise sont pertinents.

L'approbation du changement devra être effective avant la publication du NOTAM et du SUP AIP nécessaire.

1. Reprise des opérations commerciales sur un aérodrome et rôle de l'AAC

La reprise des opérations aériennes commerciales sur un aérodrome dont l'activité a été réduite voire suspendue pendant de longues semaines ou mois engendre une situation particulière nouvelle, « anormale » créant ainsi des risques de sécurité accusés qu'il faut identifier. Une analyse de risques spécifiques doit donc être effectuée par l'exploitant d'aérodrome, en lien avec les Autorités de l'aviation civile responsables de la surveillance continue de l'exploitant et les services de navigation aérienne présents sur l'aérodrome.

Les mesures de réduction de risque comprendront notamment des actions de vérifications et de contrôles réalisées par l'exploitant, la mise en place éventuelle de nouvelles procédures, des actions de formation, sensibilisation et de communication envers les personnels et les tiers préalables à la reprise d'exploitation, des actions de maintenance sur les équipements critiques interrompus, des

limitations de capacité au démarrage. Les actions décidées seront adaptées à l'infrastructure du terrain, à l'organisation de l'exploitant et aux conditions d'exploitation associées à l'aérodrome.

Conformément aux dispositions de l'Annexe 14, pour tout exploitant recevant du trafic international commercial, ce travail d'évaluation du changement lié à la reprise de l'activité doit être réalisé dans le cadre du système de gestion de la sécurité de l'exploitant, en coordination avec l'Autorité. Cette étude de changement doit être approuvée pour tout exploitant certifié. Ainsi, avant la reprise effective des opérations, en vue d'approuver la démarche de l'exploitant et d'avoir une vision commune sur les résultats des actions de contrôles, une réunion entre l'Autorité, le directeur d'aérodrome, et les services de navigation aérienne présents sur l'aérodrome devrait être organisée pour s'assurer que tous les points essentiels ont été identifiés et étudiés avant la reprise.

Afin de faciliter le travail d'analyse, il a été jugé intéressant de proposer aux exploitants une checklist générique qui reprend par domaine les points principaux méritant attention et contrôles. Elle ne se veut pas pour autant exhaustive, l'exploitant étant le mieux placé pour identifier un risque qui lui serait propre (étant donnés son infrastructure ou son organisation, sa situation géographique, ses conditions d'exploitation...) et elle doit être adaptée à la situation de l'aérodrome, notamment au niveau d'activité maintenu pendant la crise traversée.

La liste des domaines ci-dessous est inspirée de celle contenue dans PANS-Aérodromes 9981 de l'OACI.

Dans ce document, une check liste pour la reprise des opérations aéroportuaires énumère les points à vérifier conformément aux références de l'OACI.

Ces documents ont été développés par France Aviation Civile Services pour soutenir les Autorités et les Opérateurs dans la situation créée par le Covid 19.

OBSTACLES:

- Vérifier qu'il n'y a pas de nouveaux obstacles présents dans l'emprise et aux alentours de l'aérodrome et notamment vérifier que les surfaces de limitation d'obstacles ne sont pas percées (OLS et OFZ). Si tel est le cas, les faire supprimer (OFZ) ou mettre en place un balisage et une information aéronautique spécifique appropriée (OLS) si nécessaire, après avoir vérifié que les opérations aériennes ne sont pas compromises. Les nouveaux obstacles pourraient être typiquement des grues temporaires, des mâts ou des arbres ou cultures devenus hauts....

- Vérifier que les aéronefs qui resteraient stationnés sur des parkings ou des voies de circulation condamnées lors de la reprise progressive des opérations ne percent pas les surfaces de limitation d'obstacles, notamment au niveau de l'aire critique des aides à la navigation pour les pistes en service.
- Vérifier que le balisage de l'ensemble des obstacles est visible et fonctionne la nuit.

CARACTERISTIQUES PHYSIQUES :

- Réaliser des inspections approfondies de l'état de l'ensemble des surfaces revêtues et non revêtues de l'aire de mouvement en apportant une attention particulière à la propreté de ces surfaces et la présence de FOD sur les aires proches des pistes ou des voies de circulation (bandes de piste, prolongement dégagé, prolongement d'arrêt, zone de sécurité d'extrémité de piste, bandes de voie de circulation, aire de fonctionnement de radioaltimètre, aire d'avant-seuil)...
- Signaler tout signe de dégradation importante de la surface (départs de matériaux ou végétaux...) et effectuer les réparations correspondantes. Si les réparations nécessaires sont reportées, les voies et aires dégradées concernées seront déclarées inexploitables (à spécifier dans le NOTAM). Dans le cas de dégradations mineures, leur évolution devra être surveillée et leur réparation planifiée.
- Pour les chaussées sur lesquelles les aéronefs ont stationné de manière prolongée, vérifier que celles-ci ne sont pas enfoncées ou tassées et qu'il n'y a pas en outre de dégradations liées aux fuites possibles de fluide en provenance des aéronefs. Effectuer ces vérifications avant la reprise de l'exploitation. Les dégâts constatés devront être réparés avant de rendre les chaussées utilisables. Si les réparations sont reportées, il faudra rendre les voies et aires dégradées concernées inexploitables (à spécifier dans le NOTAM).
- D'une manière générale, ces inspections approfondies seront menées en considérant que l'infrastructure de l'aérodrome doit être 'recertifiée'.
- Pour les pistes ou voies de circulation non revêtues, ainsi que leurs abords, et en fonction de l'état de la végétation, faucher l'herbe (et de s'en débarrasser) et s'assurer que le balisage des voies est bien de nouveau visible. Si besoin, réparer les dégâts qui auraient été causés par la pluie ou la présence d'animaux supplémentaires sur le terrain, venus en l'absence de trafic...

RESEAUX ELECTRIQUES ET AIDES VISUELLES :

- En cas d'arrêt total, vérifier le bon fonctionnement des réseaux électriques alimentant les installations techniques et commerciales et le balisage lumineux. Ces vérifications concerneront les onduleurs, régulateurs, automates, et pour les équipements utilisant des batteries, leur niveau de charge, et vérifier en lien avec les services de navigation aérienne le bon fonctionnement de la radio et des aides à la navigation.

- Vérifier également le bon fonctionnement du secours électrique (vérifier que le temps de commutation répond aux exigences), ainsi que celui des barres d'arrêt si elles existent (LVP).

Vérifier :

- l' état des marquages, des feux, des panneaux et des balises,
- le fonctionnement du balisage lumineux (continuité du balisage et circuit dédié)
- le fonctionnement des barres d'arrêt en cas de LVP
- l'état et le fonctionnement du PAPI (ampoules, caissons intacts, pas de nid d'oiseau...)

Ces vérifications seront plus ou moins approfondies au regard de l'utilisation du terrain et de la maintenance réalisée pendant la période où les opérations de l'aérodrome ont été réduites ou suspendues.

INSTALLATIONS

- Vérifier l'état des clôtures, des systèmes d'assainissement et la présence et l'état des indicateurs de direction de vent.

NOTAM

- Emettre un NOTAM pour préciser les contraintes d'exploitation liées au redémarrage.

SERVICES RENDUS PAR L'EXPLOITANT

SSLIA (Services de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs)

- Fixer le niveau de protection SSLIA en fonction du trafic attendu lors de la reprise et vérifier que les conditions liées à ce niveau sont respectées. Si le niveau de protection est amené à évoluer par la suite, les vérifications correspondantes seront à nouveau effectuées. De même, vérifier que les vêtements de protection et l'équipement respiratoire fournis, les extincteurs, équipements et véhicules SSLIA correspondants sont en bon état de fonctionnement.
- Vérifier que les cheminements utilisés par les véhicules SSLIA lors des interventions sont bien dégagés de tout véhicule ou objet et permettent de respecter les dispositions règlementaires en matière de temps d'intervention.

- Tester le service de communication et d'alerte assuré entre le poste d'incendie, la tour de contrôle et les véhicules afin de s'assurer qu'il fonctionne.

SPPA (Service de Protection du Péril Animalier)

- Pour tous les terrains concernés par la reprise d'exploitation, prise en compte par le SPPA rendu sur le terrain du risque 'présence d'animaux supplémentaires' et mettre en place des inspections de piste renforcées pendant la période de reprise.
- Réaliser une évaluation de l'évolution faunique du terrain suite à la suspension ou à la réduction d'activité, et définir les actions d'effarouchement appropriées, en anticipation et à la reprise de l'exploitation, la présence possible d'animaux supplémentaires sur le terrain pendant la phase d'inactivité étant réelle. A ce titre, vérifier plus souvent l'état des clôtures et l'analyse des abords de l'aérodrome.

PROCEDURES D'EXPLOITATION

Certaines procédures d'exploitation existantes devront être adaptées et de nouvelles procédures créées pour répondre aux risques nouveaux identifiés et permettre ainsi la reprise. Cette rubrique liste ainsi des points jugés essentiels pour lesquels une approbation de l'Autorité sera recherchée. Elle ne se veut pas forcément exhaustive.

- En fonction du résultat global de l'analyse effectuée et pour que l'information nécessaire soit communiquée aux utilisateurs de l'aérodrome, bien vérifier que les NOTAM publiés dans l'AIP pour la reprise de l'exploitation sont conformes à la situation opérationnelle de l'aérodrome en temps réel. Cette vérification se fera sur la base des informations communiquées par le gestionnaire d'aérodrome, lequel aura utilisé la checklist « Information aéronautique et données d'aérodrome ».
- Mettre en place une procédure pour réaliser des vérifications d'infrastructures approfondies sur les aires où les avions ont été stockés, avant la reprise et ensuite de manière régulière (journalière ?) lorsque les avions sont progressivement libérés.
- Si des avions devaient rester stationnés provisoirement sur une piste ou voie de circulation, déclarer ces dernières inexploitables. De même, toute aire dégradée qui n'aurait pas été réparée avant la reprise d'exploitation sera inutilisable.
- Si besoin, établir et tenir à jour en temps réel un nouveau plan de circulation de l'aérodrome intégrant ces fermetures (prendre en compte les surfaces OLS, les aires critiques, les routes et cheminements SSLIA à définir et le risque d'incursions de piste ou de voies de circulation par les véhicules ou personnels de maintenance notamment). Etablir le balisage adéquat, et lorsque possible, éteindre les parties correspondantes du balisage lumineux. Le plan doit être établi en coordination avec les services de navigation aérienne et doit être publié dans un SUP AIP.

- De même, en fonction des aires occupées et la reprise étant progressive, établir et mettre à jour un plan des parkings permettant de savoir où stationner les avions en fonction de leur utilisation (stationnement à court, moyen et long terme). Etablir ce plan en coordination avec les tiers concernés et prendre en compte les risques générés par les stationnements prolongés (charge supplémentaire sur les chaussées, distances insuffisantes entre avions qui peuvent générer des collisions potentielles lors des futurs déplacements, clearance nécessaire autour des avions pour une intervention du SSLIA, les surfaces de limitations d'obstacles –OLS- ne sont pas percées...). Les services de navigation aérienne seront tenus régulièrement informés des modifications.
- Mettre en place une procédure spécifique pour les avions sortant de leur zone de stationnement hors postes, afin d'éviter toute collision potentielle en bout d'aile, et minimiser les effets du souffle qui pourrait être généré.
- Vérifier que les installations et équipements liés à l'avitaillement en carburant sont en bon état de fonctionnement et que les spécifications du carburant fourni sont correctes.
- Planifier toutes les opérations de maintenance et de vérification en rapport avec les équipements critiques (alimentation électrique, PAPI...) qui auraient été reportées, et les effectuer avant la reprise de l'exploitation si celle-ci a été interrompue.
- Vérifier le bon fonctionnement des véhicules utilisant des batteries et autorisés à circuler sur l'aire de manœuvre ainsi que les radios.
- Renforcer les premières inspections de piste et des aires de circulation après le redémarrage de l'exploitation
- Vérifier auprès des assistants en escale le bon fonctionnement de leurs équipements
- Pour l'enlèvement d'avions accidentellement immobilisés, vérifier que les équipements et procédures mises en place fonctionnent, et sont compatibles notamment avec le nouveau plan de circulation mis en place s'il existe.
- Pour les opérations par faible visibilité, vérifier que les conditions de coordination mises en place avec les services de navigation aérienne sont toujours réunies

De manière générale, prévoir une communication accrue interne/externe avec toutes les parties prenantes pour la définition de ces nouvelles procédures et mettre en place un retour d'expérience quotidien permettant si nécessaire de corriger des aspects signalés gênants.

ORGANISATION ET SGS DE L'EXPLOITANT

L'exploitant devra intégrer dans son analyse les éléments suivants :

En termes de personnels :

- prendre en compte le manque d'activité récente entraînant à la reprise une dégradation des compétences et de connaissance des procédures par le personnel (suivi moins rigoureux des procédures).
- Prévoir une formation pour les nouvelles procédures mises en place et sensibiliser aux risques nouveaux.
- Prendre en compte également la charge accrue pour les personnels présents à la reprise d'exploitation.
- Vérifier que les effectifs seront en rapport avec l'activité de reprise envisagée.

Reprise de travaux et changements en cours interrompus :

- vérifier que les hypothèses et mesures prises lors de la mise en œuvre de ces changements sont toujours applicables, si ce n'est pas le cas les modifier selon les procédures de coordination normalement établies avant de les mettre en œuvre. Vérifier également l'installation des balisages appropriés pour les travaux dans ce nouveau contexte.

De manière générale, l'exploitant devra identifier l'ensemble des actions reportées et planifier leur mise en œuvre si besoin. Celles-ci concernent prioritairement la formation et le maintien d'aptitude des personnels, les actions éventuelles de mise en conformité réglementaire déjà identifiées.

Enfin, la coordination avec les tiers devra être effective et porter en outre dans un premier temps sur les nouveaux aspects de l'exploitation.

FRANCE
AVIATION CIVILE
SERVICES

2. Reprise des opérations commerciales sur un aérodrome et rôle de l'exploitant d'aérodrome

Au regard de la crise actuelle du COVID-19, ce document présente une esquisse de checklist basée sur la documentation OACI et destinée à accompagner les exploitants d'aérodromes avant un retour à la normale des opérations. Ce document pourra aussi être utile en cas de situation particulière déclenchée par toute sorte de crise (ex climat /sociale/etc...) qui pourrait forcer les exploitants d'aérodromes à stopper ou fortement réduire leur fonctionnement opérationnel.

Est présenté ci-dessous, un tableau des différents domaines qui pourraient être impactés par une réduction ou un arrêt total de la vie aéroportuaire. Il liste tous les sujets identifiés dans le cadre de la certification. Pour chaque domaine, un niveau de priorité est proposé (haute ou faible).

Puisque la situation nécessite un ordre des priorités, les sujets de « faible priorité » ne seront pas examinés pour seulement se pencher sur les sujets à « haute priorité ».

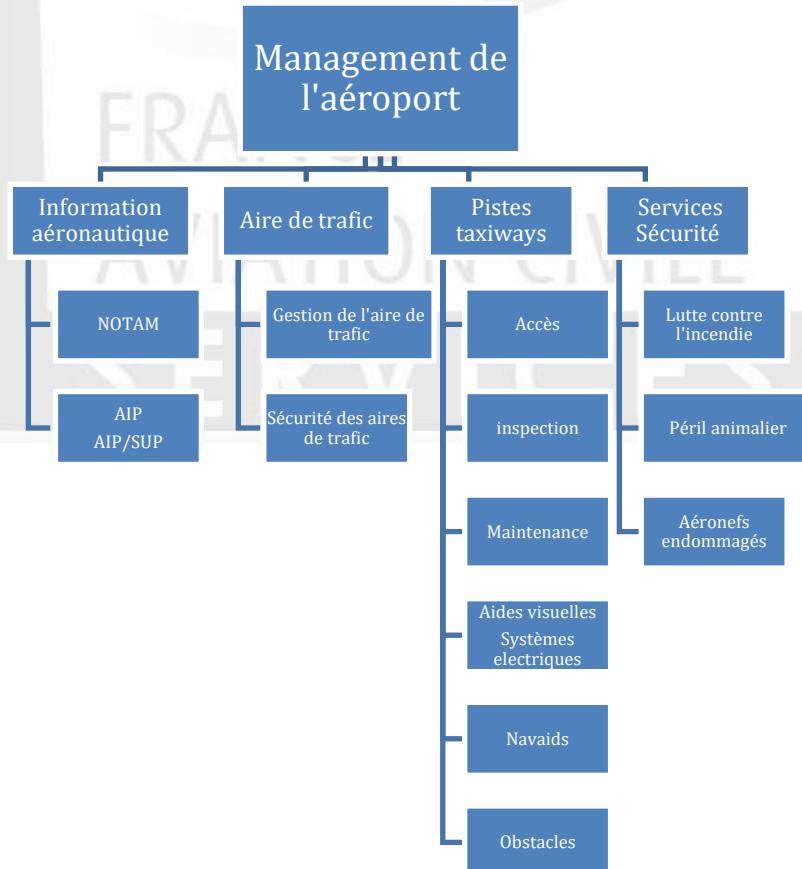
| Thèmes | Priorité |
|---|----------|
| - <i>Informations aéronautiques et données d'aérodrome</i> | Haute |
| - <i>Accès à l'aire de mouvement</i> | Haute |
| - <i>Plan d'urgence de l'aérodrome</i> | Faible |
| - <i>Sauvetage et lutte contre l'incendie</i> | Haute |
| - <i>Inspections de l'aire de mouvement</i> | Haute |
| - <i>Maintenance de l'aire de mouvement</i> | Haute |
| - <i>Contrôle de la neige, glace et autres phénomènes météorologiques dangereux</i> | Faible |
| - <i>Aides visuelles et système électrique d'aérodrome</i> | Haute |
| - <i>Sécurité pendant les travaux sur l'aérodrome</i> | Haute |
| - <i>Gestion de l'aire de trafic</i> | Haute |
| - <i>Sécurité sur l'aire de trafic</i> | Haute |
| - <i>Véhicules sur l'aire de mouvement</i> | Haute |
| - <i>Gestion du peril animalier</i> | Haute |

| | |
|---|--------|
| - <i>Obstacles</i> | Haute |
| - <i>Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés</i> | Haute |
| - <i>Opérations par faible visibilité</i> | Haute |
| - <i>Gestion des marchandises dangereuses</i> | Faible |
| - <i>Protection des aides à la navigation aérienne</i> | Haute |

En outre, il reste recommandé à tout le personnel de respecter les mesures de distanciation sociale aussi souvent que possible et pour les exploitants d'aéroports de fournir des masques et gel hydroalcooliques au personnel.

2.1 Préparation d'un plan d'action

- Préparer un plan d'action comme proposé :



Ces sujets sont développés ci-dessous.

Comme mentionné précédemment, les sujets "peu prioritaires" ne sont pas concernés par ce plan d'action.

- Mise en place d'une procédure pour réaliser des vérifications d'infrastructure approfondies sur les aires où les avions ont été stockés ;
- Information sur les pistes et voies de circulations inexploitables du fait des aéronefs en stationnement ;
- Établir un nouveau de plan de circulation de l'aérodrome en lien avec les services de navigation aérienne + publication dans SUP AIP ;
- Établir un plan de parking en fonction des aires occupées en coordination avec les tiers concernés et en informer les services de navigation aérienne ;
- Établir une planification de toutes les opérations de maintenance et de travaux nécessaires avant la reprise d'activité ;
 - Pour les opérations par faible visibilité, vérifier que les conditions de coordination mises en place avec les services de navigation aérienne sont toujours réunies ;
 - Prévoir un programme des formations de rafraîchissement (après période d'interruption plus ou moins longue) sur les procédures existantes et sur les nouvelles procédures mises en place en fonction des changements apportés ;
- Prévoir un programme de formation pour le maintien des compétences des personnels.

2.2 Checklist

2.2.1 Infrastructures et aides au sol

✓ Obstacles (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Annexe 14)

- Vérifier s'il y a potentiellement de nouveau obstacles sur la zone dégagée d'obstacles.

Si c'est le cas, vérifier le marquage et balisage lumineux des obstacles autorisés et tous les nouveaux obstacles non autorisés en particulier ceux de nature temporaire (ex. les grues mobiles) qui peuvent avoir un impact sur la sécurité des opérations aériennes.

Si c'est le cas, le notifier en publiant un NOTAM.

- Vérifier que les aéronefs stationnés sur l'aire de manœuvre n'entravent pas les surfaces de limitation d'obstacles, les zones critiques et sensibles des aides radios à la navigation pour la/les piste(s) active(s) et la visibilité du contrôle de la circulation aérienne.

Les informations sur de telles parties proches de la zone de manœuvre sont rendues publiques via un avis aux aviateurs/aviatrices (NOTAM).

✓ Caractéristiques physiques

- Inspections de l'aire de mouvement (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Annexe 14 et Doc. 9137 Part. 8)

Inspection globale et détaillée de la/les piste(s) et des abords, les voies de circulation et abords, surfaces sans revêtement

- Inspection globale et détaillée de la/les piste(s), prolongements d'arrêt, prolongements dégagés, voies de circulation, abords et surfaces sans revêtement au voisinage de l'aérodrome
- Pas de flaqué d'eau ni fuite de liquide
- Pas d'objet intrus
- Pas de gêne pour la visibilité des marques, tableaux de signalisation, dispositifs lumineux
- Feux à éclats et indicateurs visuels OK
- Pas d'obstacles non autorisés dans la zone dégagée d'obstacles
- Tous les moyens d'éviter une incursion sur piste en fonction (feux à éclats/marques)

- Maintenance de l'aire de mouvement (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Doc. 9157, Doc 9137 Part.2 et Circulaire 355)

En conclusion de l'inspection mentionnée ci-dessus, il peut être nécessaire de commencer rapidement des travaux ou réparation spécifiques selon le besoin (en application avec les procédures de travaux et règles du SGS).

Voir paragraphe suivant « Sécurité pendant les travaux sur l'aérodrome »

- Sécurité pendant les travaux sur l'aérodrome (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Doc 9859)

Si des travaux de corrections ou déjà planifiés sont nécessaires, le MoU dédié doit être appliqué.

Si pas de MoU:

- Publier les informations aéronautiques (NOTAM/AIP) □
- Gérer la sécurité des marques et dispositifs lumineux □
- Déterminer les risques de sécurité □
- Réduire les risques de sécurité □
- Se conformer au SGS (Doc OACI 9859) □

✓ **Réseau électrique et aides visuelles** (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Doc 9154 Part.4, Part.5 et Part.6)

- Vérifier les systèmes d'alimentation principaux et tester les systèmes d'alimentation secondaires (onduleur/générateur). □
- Vérifier tous les dispositifs lumineux, marques, panneaux de signalisation et les indicateurs de direction du vent de l'aire de manœuvre. □
- Vérifier l'axe des dispositifs lumineux des voies de circulation et les barres d'arrêt (si il y en a). □
 - Si les éclairages de la piste à distance sont gérés par ATC, tous les tests seront conduits en accord avec le MoU dédié. □

✓ **Installations**

- Accès à l'aire de mouvement (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Annexe 17 et Doc 8973)

- Vérifier que tous les accès sont correctement fermés et surveillés, les clôtures sont en bon état sur toute la longueur de leur périmètre et que chaque accès est sécurisé par le personnel et des outils adaptés.
- Vérifier que tout le personnel dispose d'un badge d'accès adapté à sa zone de travail.
- Vérifier que les véhicules sont correctement équipés et entretenus.

2.2.2 Services rendus par l'exploitant

✓ **SSLIA** (Priorité haute)

(Réf. OACI Doc 9137 Part.1)

Sauvetage et lutte contre l'incendie offrent un niveau de protection adapté au trafic attendu.

Vérifier:

- L'équipement et la formation du personnel
- Le nombre de véhicules disponible
- Quantité d'agents extincteurs
- Les systèmes d'alerte incendie ont été contrôlés
- Les systèmes d'alerte alternatifs ont été contrôlés
- Les routes d'accès d'urgence restent dégagés pour les véhicules RFF du poste d'incendie

✓ **Gestion du péril animalier - SPPA** (Priorité haute)

Éventuel risque faunique qui aura pu augmenter en l'absence d'opérations ; une densité de trafic réduite aura pu rendre le site d'un aéroport plus attractif.

Un périmètre complet de clôtures à la hauteur adéquate est la principale façon de prévenir le péril animalier, autre que les oiseaux, en empêchant l'accès à la zone aéroportuaire.

- Vérifier les clôtures et les portails.
- Empêcher la présence d'une éventuelle source de nourriture pour les animaux sur l'aérodrome.

La végétation (herbe) devrait être maintenue à une hauteur qui ne sera pas considérée comme attractive pour des oiseaux/animaux. Prévoir un entretien approprié.

L'équipe de prévention du risque faunique devra augmenter le nombre d'inspection autant que nécessaire afin d'assurer la sécurité de l'aérodrome grâce à des actions de prévention et réactives.

2.2.3 Procédures d'exploitation et autres

✓ **Informations aéronautiques et données d'aérodrome (Priorité haute)**

(Réf. OACI Annexe 15 et Doc 10066)

Vérification Générale de l'AIP

AIP SUP si nécessaire

NOTAM en cours : toujours d'actualité et/ou approprié ?

NOTAM à publier pour informer de tout changement dans la configuration de l'aérodrome et dans les restrictions de l'aérodrome tels que :

- Départ d'un avion
- Restriction de circulation
- Disponibilité de l'aire de trafic
- Changements dans le planning des opérations
- Changement dans les procédures de ravitaillement
- Restrictions pour l'embarquement/débarquement des passagers
- Nouvelles zones potentielles de travaux sur l'aérodrome.

✓ **Plan d'urgence des aérodromes (Priorité faible)**

(Réf. OACI Doc. 9137 Part.7)

✓ **Contrôle de la neige, glace et autres phénomènes météorologiques dangereux (Priorité faible)**

(Réf. OACI Annexe 3)

✓ **Gestion de l'aire de trafic (Priorité haute)**

(Réf. OACI Doc 9157 Part. 2)

- Demander aux fournisseurs du service d'assistance en escale de vérifier et informer de la capacité du personnel
- Demander aux fournisseurs du service d'assistance en escale de vérifier et informer du bon fonctionnement des véhicules et outils
- Demander aux entreprises de ravitaillement d'informer de la disponibilité des véhicules et de la quantité de carburant

- Vérifier les marquages.

✓ **Sécurité sur l'aire de trafic (Priorité haute)**

(Réf. OACI Doc 9137 Part.8 et Doc 9157 Part. 2)

- Disponibilité et compétence du personnel pour effectuer leurs tâches et risques associés sur les facteurs humains dû à la réduction des activités.
- Installation et équipement utilisé pour le ravitaillement des avions, fournir un carburant non contaminé et selon la spécification adaptée.
- Fournir une inspection globale de l'aire de trafic en ce qui concerne les marques, intégrité de la chaussée.
- Ramasser les FOD et obstacles potentiels.
- Vérifier les éventuelles fuites et dépressions liées à la longue période de stationnement des avions.
- Vérifier si les avions stationnés sur les aires de manœuvre n'entraînent pas les surfaces de limitation d'obstacles, les zones critiques et sensibles des aides radios à la navigation pour la/les piste(s) active(s) et la visibilité du contrôle de la circulation aérienne.

✓ **Véhicules sur l'aire de mouvement (Priorité haute)**

(Réf. OACI Annexe 14)

- Disponibilité et compétence du personnel pour effectuer leurs tâches et risques associés sur les facteurs humains dû à la réduction des activités.
- Vérifier le bon fonctionnement des véhicules.
- Vérifier l'équipement radio.

✓ **Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés (Priorité haute)**

(Réf. OACI Doc 9137 Part.5)

- Avant la reprise des opérations, vérifier les procédures spécifiques à l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés.
- Vérifier la disponibilité et la capacité des opérateurs externes en charge d'un éventuel enlèvement.

✓ **Opérations par faible visibilité (Priorité faible)**

(Réf. OACI Doc 9365)

✓ **Gestion des marchandises dangereuses** (*Priorité faible*)

(Réf. OACI Doc 9365)

✓ **Protection des aides à la navigation aériennes** (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Doc.8071)

En accord avec les services de la circulation aérienne, des vérifications spécifiques et tests seront effectués.



Partie III – ANSPs

FRANCE
AVIATION CIVILE
S E R V I C E S

Les Fournisseurs de Services de Navigation Aérienne n'auront dans la plupart des cas pas interrompu leurs activités dans le cadre de la crise liée au COVID 19. Ils auront connu de très fortes baisses de trafic et les exigences liées à l'Annexe 1, la validité des licences et des qualifications, ainsi que des attestations médicales, doivent être vérifiées en fonction des situations particulières qui auront pu être rencontrées.

Au-delà, le principal impact de la crise se situe, en termes de compétences, dans le manque d'entraînement et de confrontation à des situations de trafic chargées pendant une période longue. Comme pour les pilotes et bien que ces obligations ne fassent pas l'objet d'un standard ou d'une norme, il est recommandé de procéder à un entraînement renforcé des contrôleurs de la circulation aérienne, à un rappel des procédures en vigueur et plus généralement, après une période de plusieurs mois de faible activité, à une reprise progressive du trafic.

Comme pour les opérateurs aériens, la crise aura une influence majeure pour les ANSPs sur le plan économique avec une perte nette de revenus liée à l'absence de redevances aériennes et une reprise très progressive par la suite. Malgré tout, les ANSPs ont la nécessité de maintenir en fonctionnement l'ensemble des infrastructures et des services nécessaires au trafic aérien. Il devient dès lors nécessaire d'établir un plan de priorisation des ressources tant sur le plan des ressources humaines que des investissements ou dépenses liés au maintien en état et à la modernisation de l'infrastructure technique.

1. Contrôleurs de la circulation aérienne : Validité des licences et des qualifications

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est décrite dans l'Annexe 1, ainsi que les qualifications associées. Il existe une exigence explicite concernant la **période de validité de ces qualifications, qui aura pu être affectée pendant la crise du COVID-19**.

4.5.3.4 Validité des qualifications

Une qualification cessera d'être valide lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne aura cessé d'exercer les priviléges de sa qualification pendant une période qu'aura déterminée le service de délivrance des licences. Cette période ne dépassera pas 6 mois. Ce contrôleur ne pourra recommencer à exercer lesdits priviléges avant d'avoir établi de nouveau son aptitude.

Les formations périodiques/de recyclage des contrôleurs de la circulation aérienne sont mentionnées dans le Doc 9868 PANS-TRG, la périodicité devrait être définie par l'AAC.

Les contrôleurs de la circulation aérienne ne peuvent exercer le privilège de leur licence qu'avec une attestation médicale de classe 3 valide.

| Référence | Exigence | Responsabilité | Validité/durée | Commentaires |
|---------------------|--|-------------------------|--|---|
| A1 4.5.3.4 | <u>Validité des qualifications :</u> Période qu'aura déterminée le service de délivrance des licences. Cette période ne dépassera pas 6 mois. | Détenteur de la licence | Validité prescrite par l'autorité en charge de la délivrance des licences, pas plus de 6 mois. | |
| A1 1.2.5.2 | <u>Validité des attestations médicales</u> — 48 mois pour les contrôleurs de la circulation aérienne ; | Détenteur de la licence | Validité en fonction du type de licence et de l'âge du titulaire (voir ci-dessous) | |
| A1 1.2.5.2.4 | - licence de contrôleur de la circulation aérienne âgés de 40 ans ou plus, la période de validité sera réduite à 24 mois . | Détenteur de la licence | 24 mois si plus de 40 ans | |
| A1 1.2.9 A1 App1 | Compétences linguistiques : pour les contrôleurs de la circulation aérienne, capacité à parler et comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1. (OACI niveau 4 minimum suppl. A) | Détenteur de la licence | Validité en fonction du niveau obtenu | En dessous du niveau expert (niveau 6) les compétences seront formellement évaluées à des intervalles réguliers en conformité selon le niveau de compétence démontré. Rec 1.2.9.6; niveau 4 tous les 3 ans, niveau 5 tous les 6 ans |

2. Plan de priorisation des ressources

Le plan de priorisation des ressources de l'ANSP pour faire face à la crise engendrée par le COVID-19 doit tenir compte de plusieurs impératifs :

- Maintenir les services et l'infrastructure de Navigation Aérienne en état de répondre aux impératifs du trafic lors de la reprise ;
- Assurer la conformité réglementaire avec les standards en vigueur ;
- Tenir compte de la probable fragilisation du tissu industriel du fait de l'impact économique de la crise du Covid ;
- Maintenir un programme de modernisation et de recrutement qui ne nuise pas à la capacité de fonctionnement sur le long terme.

Tous ces points doivent faire l'objet d'une attention accrue et d'une stratégie de gestion des priorités, en fonction des caractéristiques du pays, du trafic pris en charge par l'ANSP et de son espace aérien.

Si la perspective d'un niveau d'activité affaibli s'avérait durable, il serait sans doute également nécessaire d'adapter le dispositif opérationnel et l'espace aérien à la réalité du trafic.

FRANCE
AVIATION CIVILE
SERVICES