



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes de facilitation

HARMONISATION MONDIALE DES NORMES RELATIVES AU TRAITEMENT DES ÉQUIPAGES

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Pendant la pandémie de COVID-19, les pratiques très différentes en matière de traitement des équipages au niveau mondial ont imposé des difficultés injustifiées et excessives aux équipages d'aéronef et, dans certains pays, amoindri la capacité des transporteurs aériens de permettre aux équipages de se reposer régulièrement et en toute sécurité. Non seulement ces pratiques ont créé des conditions dangereuses, voire inhumaines pour les équipages, mais elles ont aussi provoqué une augmentation excessive des coûts d'exploitation de certains transporteurs aériens, des perturbations du service, des violations des droits bilatéraux et un déséquilibre de la concurrence sur les marchés internationaux de l'aviation. L'Assemblée est invitée à déclarer sans exception que les équipages d'aéronef font partie des travailleurs essentiels pour assurer la connectivité indispensable et la sûreté de la chaîne logistique, et à faire en sorte que le traitement de ces équipages soit conforme aux directives internationales.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- déclarer sans exception que les équipages d'aéronef font partie des travailleurs essentiels pour assurer la connectivité indispensable et la sûreté de la chaîne logistique ;
- veiller à ce que les États membres adoptent des pratiques équitables et conformes aux directives internationales en matière de traitement des équipages d'aéronef ;
- demander au Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI, en coordination avec l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) et le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), d'élaborer une norme de l'Annexe 9 et des orientations connexes, qui constitueraient une base de référence pour le traitement des équipages et permettraient de prévenir de nouvelles difficultés à l'avenir.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité et facilitation et Développement économique du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Pas d'incidences financières notables.

<i>Références :</i>	<i>Paré au décollage – Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19, quatrième édition, Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l’aviation (CART) (2021) - Module « Équipage »</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur de l’aviation continue de rencontrer de nombreuses difficultés en raison de la pandémie de COVID-19. L’un des enjeux les plus importants pour les équipages d’aéronef et les transporteurs aériens est d’assurer la continuité de l’exploitation dans le respect des directives de santé publique, qui varient considérablement d’un secteur de compétence à l’autre. Les transporteurs aériens ont donc rapidement mis en œuvre des programmes rigoureux d’hygiène et de sécurité du travail pour protéger les employés, les membres d’équipage, les passagers et les populations locales, et faire en sorte que les membres d’équipage soient peu exposés à la COVID-19. En outre, certains États ont imposé des conditions d’entrée pour limiter la propagation du virus, notamment des mesures de dépistage et de quarantaine pour les voyageurs à l’arrivée et au départ. Bien que, dans le Module « Équipage », l’Équipe spéciale du Conseil de l’OACI sur la relance de l’aviation (CART) demande aux États membres d’alléger les fardeaux qui pèsent sur le personnel de transport essentiel, dans certains territoires de compétence, la superposition des mesures de précaution des transporteurs aériens et de celles des États membres a rendu le traitement des équipages d’aéronef incohérent et problématique et a parfois empêché les compagnies aériennes d’exercer pleinement leurs droits bilatéraux en vertu d’accords de transport aérien.

1.2 Les orientations internationales en vigueur publiées par l’OACI encouragent les autorités de l’aviation civile à envisager une approche internationale étroitement coordonnée du traitement des équipages d’aéronef qui soit conforme aux normes de santé publique reconnues. La présente proposition d’approche unifiée est formulée pour éviter les perturbations de la connectivité indispensable et pour alléger les contraintes imposées aux équipages d’aéronef pour ce qui est des tests, de la quarantaine, des déplacements à destination et en provenance de leur lieu de travail et des protocoles d’immigration qui s’appliquent à d’autres voyageurs non essentiels. Malgré ces directives, des normes hétérogènes en matière de traitement des équipages continuent d’être appliquées dans le monde entier, même si les voyages non essentiels ont repris et que les marchés de l’aviation se normalisent.

1.3 Dans le présent document, il est recommandé aux États membres de convenir de normes acceptables pour le traitement des équipages et de les appliquer. Il est demandé au Groupe d’experts de la facilitation, en coordination avec l’Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l’aviation civile (CAPSCA) et le Groupe d’experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), d’élaborer une norme et des orientations connexes, qui constitueraient une base de référence pour le traitement des équipages et permettraient de prévenir de nouvelles difficultés à l’avenir.

2. ANALYSE

2.1 Pendant la pandémie, les États membres ont adopté diverses mesures de santé et de sécurité liées aux voyages afin d’enrayer la propagation du virus et de protéger les populations vulnérables. Ces mesures comprennent des tests avant le départ et à l’arrivée, la quarantaine à l’arrivée, l’exigence d’une preuve de vaccination, des interdictions d’entrée visant certaines catégories de voyageurs et, parfois, des mesures de confinement et l’interdiction complète des voyages de passagers à l’arrivée. Certaines autorités

locales exigé que les voyageurs restent dans des centres de quarantaine ou des hôtels pendant des semaines avant de pouvoir côtoyer la population locale.

2.2 Lorsqu'elles sont appliquées aux équipages des compagnies aériennes, ces restrictions de voyage peuvent avoir des incidences sur la sécurité et limiter la capacité des compagnies aériennes de poursuivre leurs activités internationales. En particulier dans le cas des vols long-courriers, les équipages d'aéronef dépassent souvent les limites de temps et les périodes de service établies par les autorités de sécurité de l'aviation pendant qu'ils attendent les résultats de leur test au point de dépitage à l'arrivée¹.

2.3 Dans certains États membres, les logements de repos ne répondent pas aux besoins des équipages d'aéronef. Certaines législations n'autorisent pas les compagnies aériennes à choisir leur lieu de repos et les obligent à séjourner dans des centres de quarantaine ou des hôtels gérés par l'État. Ces séjours obligatoires dans de tels lieux exposent arbitrairement les équipages d'aéronef à la COVID-19, car ces locaux sont souvent utilisés pour mettre en quarantaine les personnes dont le test de dépitage a eu un résultat positif, ainsi que leurs proches. En outre, dans de nombreux cas au sujet desquels il existe des preuves abondantes, les normes minimales de propreté et de sécurité à l'intérieur de la chambre ne sont pas respectées, et il a été signalé que des membres d'équipage avaient été enfermés dans leur chambre sans accès à l'évacuation d'urgence ni à la nourriture. Pour que les équipages puissent se reposer complètement et en toute sécurité, il faut qu'ils puissent quitter leur chambre en cas d'urgence et il est aussi nécessaire que les normes acceptables de propreté soient respectées, et qu'un service de restauration soit disponible 24 heures sur 24.

2.4 En l'absence de directives internationales cohérentes sur le traitement des équipages d'aéronef, les travailleurs essentiels du secteur de l'aviation sont confrontés à d'importantes difficultés pendant qu'ils travaillent pour assurer la connectivité indispensable et la continuité de la chaîne d'approvisionnement. S'il n'est pas possible de permettre aux équipages de se reposer de manière sûre et régulière, les compagnies aériennes ne peuvent pas assurer certains parcours sur le plan opérationnel et sont obligées d'interrompre leur activité ou de prévoir des arrêts techniques coûteux pour éviter que les aéronefs soient immobilisés au sol, ce qui constitue souvent un fardeau supplémentaire pour l'équipage. Ces pratiques, ainsi que les suspensions de parcours, ont entraîné des coûts d'exploitation pour les transporteurs aériens et déséquilibré à long terme la concurrence sur les marchés internationaux des services aériens, ce dont certaines compagnies aériennes ont profité, ce qui s'est accompagné d'une hausse des coûts et d'une baisse de l'efficacité de l'exploitation. Ces actions mettent en péril les droits opérationnels et peuvent fondamentalement nuire au principe de concurrence loyale prévu par les accords internationaux de transport aérien.

2.5 Les équipages d'aéronef sont indispensables à la facilitation des échanges et des voyages. Les États membres ont déjà connu des ruptures dans les chaînes logistiques lorsque les compagnies aériennes n'étaient pas en mesure de poursuivre leurs activités et les interruptions de service prolongées continueront de réduire la résilience de la chaîne logistique et d'aggraver les inégalités économiques mondiales. Les États membres devraient donc reconnaître officiellement les membres d'équipage comme des travailleurs essentiels du secteur de l'aviation et, le cas échéant, autoriser des exceptions aux mesures de santé et de sécurité liées à la pandémie qui s'appliquent au grand public mais entravent l'activité du secteur ou portent atteinte à la sécurité de l'équipage.

2.6 Étant entendu que chaque État membre a le droit d'appliquer des mesures de santé et de sécurité afin d'atténuer les risques de santé publique, il faut définir un niveau de référence universel du

¹À titre d'information, selon les normes et pratiques recommandées de l'OACI, le temps de vol maximum des membres d'équipage est de 14 heures par journée de 24 heures. Au-delà, les membres d'équipage sont tenus de se reposer dans un hôtel pendant 10 heures par cycle de 24 heures.

traitement des équipages d'aéronef afin que la sécurité des travailleurs essentiels des transports aériens soit garantie et que les équipages et les transporteurs puissent continuer d'assurer une connectivité internationale essentielle en cas d'urgence de santé publique.

2.7 Afin que les équipages d'aéronef soient considérés comme des travailleurs essentiels du secteur de l'aviation, pour s'assurer que leur traitement à l'étranger est régi par des normes exigeantes et pour limiter les restrictions injustifiées des droits des compagnies aériennes garantis par les accords de transport aérien, le Groupe d'experts de la facilitation est invité à élaborer des lignes directrices fondées sur les principes ci-après.

2.7.1 *Les autorités chargées respectivement de l'aviation civile, de l'immigration et de la santé publique devraient faciliter et accélérer les procédures d'entrée des équipages.* Des voies réservées aux équipages et distinctes de celles des voyageurs devraient être créées aux points de passage des services des douanes et de l'immigration, et les temps d'attente devraient être limités au minimum. Les membres d'équipage devraient éviter d'entrer en contact avec le public en empruntant les files réservées aux équipages dans les aéroports et en ne se déplaçant entre l'aéroport et l'hôtel qu'à bord de véhicules privés loués par leur entreprise.

2.7.2 *L'accès aux vaccins s'élargissant, les équipages devraient être dispensés des exigences en matière de tests.* Dans les lieux où des tests à l'arrivée sont exigés, ces tests doivent être peu invasifs, réalisés par un professionnel de la santé de manière non traumatisante au moyen de procédures qui protègent les membres de l'équipage de l'exposition, ou doivent pouvoir être réalisés par les membres d'équipage eux-mêmes. Les membres d'équipage doivent immédiatement se rendre de l'avion au site de dépistage à leur arrivée, puis se rendre le plus vite possible à l'hôtel prévu pour leur équipage. Les membres de l'équipage ne devraient pas attendre leurs résultats au point de dépistage.

2.7.3 *Les hôtels approuvés par les compagnies aériennes devraient être le seul type d'hébergement de repos pour les équipages d'aéronef.* Ces installations doivent répondre à des normes élevées de propreté, fournir des systèmes de réglage de la température et garantir la disponibilité d'un service de restauration 24 heures sur 24. Lorsqu'ils se trouvent dans un pays hôte, les membres d'équipage doivent respecter les lois locales et, si nécessaire, se mettre en quarantaine dans leur chambre d'hôtel. Les membres d'équipage peuvent quitter leur chambre d'hôtel pour accomplir des activités essentielles avec l'autorisation du pays hôte. Si les membres de l'équipage sont priés de rester dans leur chambre d'hôtel, ils doivent néanmoins pouvoir quitter immédiatement l'hôtel en cas d'urgence.

2.7.4 *Si le test de dépistage de la COVID-19 réalisé à l'étranger par un membre d'équipage est positif, les pays hôtes devraient autoriser les compagnies aériennes à rapatrier ce membre d'équipage.* La compagnie aérienne concernée déterminera si le membre d'équipage doit rester dans le pays d'accueil ou s'il faut organiser une évacuation adaptée à l'état de l'intéressé. Il ne faut en aucun cas utiliser des centres de quarantaine situés hors d'hôtels ou transporter les membres d'équipage vers des établissements non hospitaliers. Les compagnies aériennes se chargeront également de rechercher les contacts pour déterminer si d'autres membres d'équipage doivent être rapatriés.

2.7.5 *Les équipages complètement vaccinés devraient être exemptés de la période de quarantaine et de l'évacuation médicale en cas de contact étroit avec une personne positive à la COVID-19, à moins que cette personne contact ne tombe malade et que son test de dépistage soit positif.* Les personnes contact proches qui sont complètement vaccinées ne devraient pas être soumises à une quarantaine obligatoire ni à une évacuation médicale, sauf si leur test de dépistage à la COVID-19 est positif ou s'ils présentent des symptômes. Si le résultat de leur test est positif, toutes les consignes précédentes concernant le rapatriement devraient s'appliquer.

3. **SUITE À DONNER :**

3.1 L'Assemblée est invitée à :

3.1.1 Déclarer sans exception que les équipages d'aéronef font partie des travailleurs essentiels pour assurer la connectivité indispensable et la sûreté de la chaîne logistique.

3.1.2 Veiller à ce que les États membres mettent en œuvre des pratiques équitables et conformes aux directives internationales en matière de traitement des équipages d'aéronef.

3.1.3 Demander au Groupe d'experts de la facilitation, en coordination avec l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) et le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), d'élaborer une norme de l'Annexe 9 et des orientations connexes, qui constitueraient une base de référence pour le traitement des équipages et permettraient de prévenir de nouvelles difficultés à l'avenir.

— FIN —