



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Tél. : +1 514-954-8219, poste 6400

Réf. : EC 6/3-20/80  
EC 2/76, AN 13/35

le 24 juillet 2020

**Objet :** Feuille de route mondiale de l'OACI à l'appui de la mise en œuvre des recommandations et orientations de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) en vue du redémarrage, du redressement et de la résilience de l'aviation civile après l'épidémie de COVID-19 (Feuille de route pour la mise en œuvre mondiale)

**Suite à donner :** a) Prendre note de l'information fournie dans la Feuille de route pour la mise en œuvre mondiale (GIR) ; b) mettre en œuvre la GIR (Pièce jointe) en coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI ; et c) désigner un coordonnateur pour les besoins du CRRIC par l'intermédiaire des bureaux régionaux

Madame, Monsieur,

J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur la lettre 20/67 concernant le Rapport de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) et son document d'orientation en annexe, *Paré au décollage : Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19*. Afin d'appuyer les États dans la mise en œuvre des recommandations et des orientations énoncées dans le rapport de la CART et le document *Paré au décollage*, l'Organisation a élaboré une Feuille de route pour la mise en œuvre mondiale (GIR), qui recense une série d'activités et d'initiatives prioritaires de l'OACI visant à appuyer, à coordonner et à suivre la mise en œuvre des recommandations et des orientations par les États et l'industrie.

Je vous invite à prendre note des activités et initiatives axées sur les résultats que réalise l'OACI, présentées ci-dessous :

- a) **les activités d'appui à la mise en œuvre** se concentrent sur la fourniture d'orientations, d'outils de formation et d'une aide spécialisée aux États conformément aux recommandations de la CART dans les domaines de la sécurité de l'aviation,

20-1577

de la santé publique de l'aviation, de la facilitation, de la sûreté de l'aviation et des mesures économiques et financières, ainsi que sur les aspects pertinents des aérodromes, des services de navigation aérienne et de l'aviation générale internationale ;

- b) **les activités de coordination** visent à renforcer la coopération et les synergies entre l'OACI, les États, les organisations et commissions régionales, les parties prenantes du secteur et l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et d'autres entités des Nations Unies afin d'éviter la multiplication inutile des efforts dans la mise en œuvre des recommandations et orientations de la CART. Le programme de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) continuera d'offrir un forum essentiel pour la collaboration multisectorielle sur les mesures liées à la santé publique ;
- c) **les activités de suivi et de compte rendu** sont facilitées par une connexion directe au système des différences relatives aux mesures d'exception en raison de la COVID-19 (CCRD) et par les outils interactifs multifonctionnels disponibles dans le Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19 (CRRIC), <https://www.icao.int/covid/Pages/crric.aspx>, notamment un outil d'analyse des écarts, une base de données des mesures d'atténuation des risques et un outil de partage des informations.

Une Feuille de route en ligne énumérant les diverses initiatives prises par l'OACI à l'appui de la mise en œuvre des recommandations de la CART viendra compléter le document. Cette Feuille de route est accessible par l'intermédiaire du CRRIC.

Veillez noter que, conformément au rapport de la CART et au document connexe « Paré au décollage », la GIR est aussi conçue comme un document « évolutif » et, à ce titre, il sera revu et ajusté périodiquement pour répondre de manière appropriée à la situation nouvelle et changeante de la pandémie de COVID-19. Les données, informations et commentaires recueillis au moyen des outils et des mécanismes de l'OACI permettront d'évaluer de façon précise et continue l'évolution des besoins des États et du secteur, qui seront par conséquent traités en temps utile et de manière efficace sur le plan du coût.

Je vous invite à désigner un coordonnateur pour les besoins du CRRIC et à coordonner la mise en œuvre de la GIR avec les bureaux régionaux de l'OACI. Toutes les demandes concernant la GIR peuvent être envoyées à [scepg@icao.int](mailto:scepg@icao.int).

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Fang Liu  
Secrétaire générale

**Pièce jointe :**

Feuille de route pour la mise en œuvre mondiale

FEUILLE DE ROUTE MONDIALE DE L'OACI À L'APPUI  
DE LA MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS  
ET ORIENTATIONS DE L'ÉQUIPE SPÉCIALE DU  
CONSEIL SUR LA RELANCE DE L'AVIATION (CART)  
EN VUE DU REDÉMARRAGE, DU REDRESSEMENT  
ET DE LA RÉSILIENCE DE L'AVIATION CIVILE  
APRÈS L'ÉPIDÉMIE DE COVID-19

(FEUILLE DE ROUTE POUR LA MISE EN ŒUVRE  
MONDIALE)

Résumé analytique.....	3
1- Introduction .....	5
2- Champ d'application .....	5
3- Activités d'appui à la mise en œuvre.....	5
3.1 Trousses de mise en œuvre (iPACK) .....	6
3.2 Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19 (CRRIC) .....	6
3.3 Sécurité de l'aviation .....	6
3.4 Mesures liées à la santé publique .....	8
3.5 Facilitation .....	9
3.6 Sûreté de l'aviation.....	11
3.7 Aéroports .....	12
3.8 Services de navigation aérienne .....	12
3.9 Mesures économiques et financières.....	13
3.10 Aviation générale internationale.....	14
3.11 Mobilisation des ressources .....	14
3.12 Communication .....	15
4- Activités de coordination .....	17
4.1 Objectifs, mécanismes et outils.....	17
4.2 Coordination avec les États membres, les organisations et commissions régionales .....	17
4.3 Coordination avec les parties prenantes du secteur.....	18
4.4 Coordination avec l'OMS et d'autres entités des Nations Unies .....	18
5- Activités de suivi et de compte rendu .....	19
5.1 Objectifs, mécanismes et outils.....	19
5.2 Tableaux de bord et comptes rendus.....	20
6- Examens et actualisations périodiques .....	21
6.1 Collecte et traitement des réactions .....	21
6.2 Examens périodiques de la feuille de route pour la mise en œuvre mondiale.....	21
6.3 Recensement et traitement des propositions de modification du document d'orientation « Paré au décollage » et d'autres éléments indicatifs.....	21
Conclusion.....	22
Appendice .....	23
Mise en correspondance des recommandations de la CART avec le contenu de la feuille de route pour la mise en œuvre mondiale (GIR) .....	23

## Résumé analytique

La mission de la présente feuille de route pour la mise en œuvre mondiale (GIR) est de contribuer au redémarrage et à la relance du système de l'aviation civile en créant un cadre propice à la mise en œuvre efficace, par l'OACI, des recommandations et orientations énoncées dans le rapport de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) et dans son document d'orientation connexe « Paré au décollage ». Une série d'activités et d'initiatives prioritaires de l'OACI contenues dans la GIR visent à appuyer, à coordonner et à suivre la mise en œuvre des recommandations et des orientations de la CART par les États et l'industrie. La GIR permet une flexibilité appropriée dans les efforts de mise en œuvre, compte tenu des spécificités et des besoins nationaux et régionaux ; elle vient donc appuyer et compléter les mesures prises par les États, le secteur et les autres parties prenantes, le cas échéant et dans le respect de leurs responsabilités. Grâce à la GIR, les initiatives mondiales et régionales cadreront et seront mises à jour avec les calendriers connexes dans la version interactive en ligne de la présente feuille de route, qui sera accessible par l'intermédiaire du Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19 (CRRIC).

La GIR recense les activités et initiatives axées sur les résultats que l'OACI a réalisées et qui vont de l'appui à la mise en œuvre à la coordination ainsi qu'au suivi et au compte rendu :

- a) **Les activités d'appui à la mise en œuvre** se concentrent sur la fourniture d'orientations, d'outils de formation et d'une aide spécialisée aux États conformément aux recommandations de la CART dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la santé publique de l'aviation, de la facilitation, de la sûreté de l'aviation et des mesures économiques et financières, ainsi que sur les aspects pertinents des aéroports, des services de navigation aérienne et de l'aviation générale internationale. Il s'agit aussi d'activités liées à la mobilisation des ressources et à la communication. Comme pierre angulaire de ces activités, l'OACI élabore et met en place des trousseaux de mise en œuvre (iPACK) adaptés à l'évolution des besoins des États et du secteur. De plus, les bureaux régionaux continuent à fournir une aide aux États en adoptant et en mettant en œuvre des initiatives régionales, tout en assurant leur alignement sur la GIR.
- b) Les activités de coordination visent à renforcer la coopération et les synergies entre l'OACI, les États, les organisations et commissions régionales, les parties prenantes du secteur et l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et d'autres entités des Nations Unies afin d'éviter la multiplication inutile des efforts dans la mise en œuvre des recommandations et orientations de la CART. Des mécanismes de coordination spécifiques permettent l'échange efficace et en temps voulu d'informations et d'expériences, notamment des pratiques optimales, des défis et des enseignements tirés, entre toutes les parties prenantes. Le programme de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) continuera d'offrir un forum essentiel pour la collaboration multisectorielle sur les mesures liées à la santé publique.
- c) **Les activités de suivi et de compte rendu** sont facilitées par les outils interactifs multifonctionnels disponibles dans le CRRIC, notamment un outil d'analyse des écarts, une base de données des mesures d'atténuation des risques et un outil de partage des informations. Divers tableaux de bord et comptes rendus sont aussi disponibles pour suivre l'état d'avancement de la mise en œuvre mondiale et évaluer l'incidence actuelle de la COVID-19 sur le transport aérien.

Conformément au rapport de la CART et au document d'orientation connexe « Paré au décollage », la GIR est aussi conçue comme un document « évolutif » et, à ce titre, il doit être revu et ajusté périodiquement pour répondre de manière appropriée à la situation nouvelle et changeante de la pandémie de COVID-19. Les données, informations et commentaires recueillis au moyen des outils et des mécanismes de l'OACI permettront d'évaluer de façon précise et continue l'évolution des besoins des États et du secteur, qui seront par conséquent traités en temps utile et de manière efficace sur le plan du coût.

## 1- Introduction

Lors de sa 220<sup>e</sup> session, le Conseil de l'OACI a approuvé le [Rapport](#) de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) et son document connexe intitulé *Paré au décollage — Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19* (ci-après dénommé le document d'orientation « Paré au décollage »). Le rapport de la CART contient 10 clés et 11 recommandations pour une approche internationale harmonisée des initiatives de redémarrage et de relance de l'aviation. Le document d'orientation « Paré au décollage » comprend des mesures visant à réduire les risques pour la santé publique des passagers aériens et des travailleurs de l'aviation tout en renforçant la confiance des voyageurs, des parties prenantes de la chaîne logistique mondiale et des gouvernements.

## 2- Champ d'application

La feuille de route pour la mise en œuvre mondiale (GIR) présente les activités, mécanismes et outils de l'OACI pour appuyer, coordonner et suivre la mise en œuvre des recommandations et orientations de la CART. La GIR aborde tous les domaines couverts dans le rapport de la CART en suivant les principes clés et les considérations d'orientation décrits dans le document d'orientation « Paré au décollage », en particulier le principe consistant à « travailler comme une seule équipe de l'aviation ». Conformément à la GIR, les initiatives mondiales et régionales seront répertoriées, actualisées et ajustées, le cas échéant, en fonction de l'évolution de la situation et des besoins. Ces initiatives mondiales et régionales, ainsi que les calendriers y afférents, seront compilés dans la feuille de route interactive en ligne (ci-après dénommée « feuille de route en ligne ») qui sera accessible par l'intermédiaire du Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19 (voir le paragraphe 3.2 du CRRIC). La feuille de route en ligne améliorera la transparence, permettra une flexibilité dans la mise en œuvre régionale et facilitera les partenariats avec toutes les parties prenantes.

Depuis la flambée de la COVID-19 et dans le cadre du rôle de définition de l'OACI, tous les bureaux régionaux ont participé activement à diverses activités visant à appuyer les États et l'industrie aéronautique au niveau régional et national, en collaboration avec les organisations internationales et régionales concernées, dont les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), et en liaison avec le siège. En accord avec les activités régionales et la GIR, chaque bureau régional mettra en évidence le lien entre ses initiatives et le contenu de la GIR, et inscrira ces initiatives et les calendriers connexes sur la feuille de route en ligne.

## 3- Activités d'appui à la mise en œuvre

Pour appuyer la mise en œuvre des recommandations et orientations de la CART, l'OACI utilisera toutes les ressources disponibles, notamment dans le cadre de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), d'une coopération renforcée avec l'industrie, des RSOO et des groupes régionaux de l'OACI. Dans plusieurs cas, les projets régionaux de coopération technique de l'OACI actuels, en particulier les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP), contribueront aux activités d'appui à la mise en œuvre.

### 3.1 Trousses de mise en œuvre (iPACK)

Les trousse de mise en œuvre (iPACK), qui représentent une partie essentielle des activités d'appui à la mise en œuvre, continuent d'être élaborées en parfaite conformité avec les recommandations et orientations de la CART.

L'iPACK est un ensemble d'éléments indicatifs, de formation, d'outils, d'aide spécialisée et, le cas échéant, d'orientations sur la passation des marchés. Elle vise à faciliter et à orienter la mise en œuvre des dispositions et recommandations applicables de l'OACI par les entités publiques (p. ex. les gouvernements, les autorités de l'aviation civile et les Comités nationaux de facilitation du transport aérien), les prestataires de services d'aviation, les parties prenantes de la chaîne logistique et leur personnel. Le contenu des trousse de mise en œuvre peut être personnalisé en fonction des besoins spécifiques des régions, sous-régions ou États. Deux trousse de mise en œuvre (pour la facilitation et la gestion de la sécurité) sont actuellement disponibles aux fins de mise en œuvre, et d'autres sont en cours d'élaboration. De plus amples informations sont disponibles à l'adresse suivante : <http://www.icao.int/iPACK>.

### 3.2 Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19 (CRRIC)

Un Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19 (CRRIC) a été créé sur le portail sécurisé de l'OACI (<https://portal.icao.int>). Le CRRIC regroupe des ressources et des outils destinés à faciliter les activités d'appui à la mise en œuvre, de coordination, de suivi et de compte rendu, et il permet d'accéder facilement, entre autres :

- à un jeu uniforme de diapositives présentant le contenu du rapport de la CART et du document d'orientation « Paré au décollage » ;
- à un site web consacré à la CART qui permet un accès mobile au contenu du rapport de la CART, ainsi qu'à des liens vers les iPACK et à des activités d'assistance fournies par le CASPCA ou par d'autres moyens ;
- à la feuille de route en ligne ;
- à une série de webinaires ayant trait aux recommandations et orientations du rapport de la CART ;
- à une liste de centres de coordination dans les régions et les États membres ;
- à un service de téléassistance par courrier électronique qui répond aux questions liées à la CART ;
- à des outils en ligne ;
- à des tableaux de bord.

### 3.3 Sécurité de l'aviation

**Recommandation de la CART 1** – *Durant la pandémie mondiale de COVID-19, les États membres devraient continuer de mettre à jour le sous-système des différences relatives aux mesures d'exception en raison de la COVID-19 (CCRD) du Système de notification électronique des différences (EFOD).*



Il est primordial, pour la viabilité de l'aviation civile internationale, d'offrir une certitude réglementaire aux exploitants aériens durant la situation d'urgence liée à la COVID-19. En raison des mesures de distanciation physique, de la fermeture des bureaux des autorités de l'aviation civile (AAC) dans certains États et d'autres mesures résultant de la flambée de COVID-19, il a été difficile pour certains États de se conformer pleinement à certaines normes de l'OACI. L'OACI s'est attachée à aider les États à gérer les dérogations temporaires (ci-après dénommées « assouplissements ») à ses normes tout en veillant à la prise en considération adéquate des risques connexes pour la sécurité, en facilitant la reconnaissance et l'acceptation par d'autres États, et en mettant ces informations à la disposition de toutes les parties prenantes.

Le sous-système CCRD du système EFOD permet aux États de notifier les différences temporaires et d'indiquer en même temps ce qu'ils jugeraient acceptable dans les assouplissements accordés par d'autres États pour faciliter les opérations internationales et remplir leurs obligations au titre de l'article 40 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago). Par l'entremise de ses bureaux régionaux et des RSOO, l'OACI recense les besoins des États et fournit toute autre orientation si nécessaire, en travaillant avec des spécialistes désignés par les États et les organisations internationales pour siéger au Groupe d'experts. L'OACI poursuit aussi l'examen des assouplissements publiés et tient à jour une liste de ces derniers, en consultation avec les États. Les États indiqueront dans le sous-système CCRD le moment où ils reprendront leurs activités de surveillance normales et devraient continuer à accepter les assouplissements des autres États jusqu'à la fin de la crise de COVID-19.

***Recommandation de la CART 2*** – *Les États membres devraient éviter de prolonger tout assouplissement des normes lié à la COVID-19 dès lors que les opérations normales sont rétablies. Les différences qui subsistent après la situation d'urgence, le cas échéant, devraient être consignées dans le système EFOD.*

Le maintien des mesures d'urgence opérationnelles de sécurité au-delà de la période requise peut créer une charge indue pour les États et le secteur. L'OACI travaille de concert avec le secteur à déterminer les assouplissements de la sécurité opérationnelle qui arrivent à expiration, et par l'entremise des bureaux régionaux, elle coordonne son action avec celle des États intéressés pour réévaluer les assouplissements qu'ils ont publiés et annoncer la reprise de leurs activités normales de surveillance, le cas échéant.

***Recommandation de la CART 3*** – *Les États membres devraient accélérer l'élaboration d'orientations visant à assurer la gestion de la sécurité des opérations nouvelles ou des changements opérationnels survenus au cours de cette crise.*

Les États doivent adopter une approche fondée sur les risques pour les activités de surveillance, avec la mise en place de mécanismes permettant de garantir que les prestataires de services gèrent activement tout nouveau risque tout en se conformant en permanence aux exigences en vertu desquelles leur agrément a été accordé. La capacité à mener des activités à distance devra aussi être renforcée pour relever les défis de la réalisation d'une surveillance sur place. Sur le site web consacré à la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (SMI) ([page web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité liée à la COVID-19](#)), une nouvelle page web relative à la COVID-19 a été créée en vue d'aider les États à effectuer des exercices sur maquette pour simuler la reprise des opérations. Ce site web contient aussi des liens vers les sites web des États membres où sont publiées des orientations. De plus, des exemples et des outils pratiques sont rassemblés pour compléter le *Manuel OACI à l'intention des AAC sur la gestion des risques en matière de sécurité de l'aviation relatifs à la COVID-19* (Doc 10144).

### 3.4 Mesures liées à la santé publique

**Recommandation de la CART 4** – *Il est essentiel d’harmoniser les procédures à l’échelon mondial et à l’échelon régional afin de renforcer la confiance du public et des passagers dans le transport aérien. À cette fin, les États membres devraient établir des procédures de santé publique appliquées à l’aviation, conformes aux orientations énoncées dans le document Paré au décollage — Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19.*

**Recommandation de la CART 5** – *Afin de soutenir un retour à la normale le plus rapide possible des activités du secteur aérien, les États membres devraient examiner régulièrement s’il est nécessaire de continuer d’appliquer les mesures d’atténuation des risques à mesure que le risque de transmission de la COVID-19 diminue. Les mesures qui ne sont plus nécessaires devraient être supprimées.*

#### Mécanisme du CAPSCA

Le CAPSCA est une plate-forme déterminante qui relie les secteurs de la santé publique et de l’aviation et qui encourage la collaboration multisectorielle entre les entités des Nations Unies, les secteurs multiples des autorités nationales, notamment les AAC, les autorités de santé publique, les douanes et l’immigration, ainsi que les parties prenantes du secteur au niveau international, régional et national. Le CAPSCA est fortement appuyé par l’OMS, qui participe activement à ses activités. L’OACI et l’OMS ont élaboré une proposition de financement conjointe pour appuyer les activités du CAPSCA relatives à la mise en œuvre de la lutte contre la COVID-19. Pendant la pandémie de COVID-19, le CAPSCA a consolidé davantage ses partenariats avec les États (augmentation du nombre d’États membres de l’OACI) et le secteur (nouveaux partenariats), d’où l’amélioration de la coordination et de la collaboration pour soutenir les États et l’industrie. L’OMS a également appuyé la participation des autorités régionales et nationales de santé publique aux activités du CAPSCA.

Depuis le début de la pandémie, des documents d’orientation et des pratiques optimales en matière de santé publique et d’aviation ont été diffusés sur le [site web du CAPSCA](#), qui sera réorganisé et intégré au cadre principal de l’OACI. Grâce au programme de formation en ligne du CAPSCA, l’OACI a accéléré ses activités de formation en coordination avec l’organisme de formation des Autorités conjointes de l’aviation (JAATO) et les États membres, afin d’augmenter le nombre de spécialistes et de faciliter l’évaluation et le suivi de la mise en œuvre des mesures de santé publique dans les États. Une formation supplémentaire a aussi été dispensée dans le cadre des webinaires du CAPSCA et des réunions régionales, ainsi qu’en appuyant les programmes régionaux de formation virtuelle de l’OMS, et vice-versa. Toutes ces activités se poursuivront, l’accent étant mis sur la mise en œuvre régionale, principalement dans le cadre des visites d’assistance technique du CAPSCA qui visent à évaluer les plans de préparation et de riposte et à formuler des recommandations d’amélioration. Dans un premier temps, il s’agira de présentations sous forme de listes de vérification en ligne remplies par les États, suivies de discussions lors de webinaires réunissant toutes les parties prenantes, puis d’évaluations sur place, en fonction des ressources et des restrictions de voyage.

#### Concept de couloir sanitaire (PHC)

Sur la base des résultats de l’enquête sur les restrictions et les procédures sanitaires mises en place par les États et les organisations internationales en réponse à la pandémie de COVID-19, de nouvelles orientations du CAPSCA sur la *Mise en place d’un couloir sanitaire pour protéger les équipages de conduite*

*pendant la pandémie de COVID-19* ont été publiées en mai 2020 (cf. bulletin électronique 2020/30). Les orientations initiales, qui s'appliquaient aux équipages de conduite effectuant des vols de fret, ont ensuite été révisées compte tenu des plus récentes informations scientifiques disponibles et avec un champ d'application élargi aux opérations de maintenance, de convoyage et de livraison (cf. bulletin électronique 2020/36). D'autres orientations portant sur les vols humanitaires, les vols de rapatriement et les vols de passagers réguliers sont également en cours d'élaboration dans le cadre du CAPSCA.

Les objectifs du PHC sont d'assurer la continuité des opérations de vol avec des restrictions minimales, de prévenir la propagation de la COVID-19 par le transport aérien, de protéger la santé et la sécurité des équipages et des passagers, et de renforcer la confiance des passagers dans le transport aérien. Les éléments clés de ce concept comprennent l'utilisation d'équipages « sains », d'aéronefs « sains » et d'installations aéroportuaires « saines », ainsi que le transport de passagers et de fret « sains », le terme « sain » signifiant un environnement « sans COVID-19 » dans la mesure du possible.

Le PHC développe les activités du CAPSCA et constitue un mécanisme permettant de mettre en œuvre les modules décrits dans le document d'orientation « Paré au décollage » (équipage, aéronef, installations aéroportuaires et fret). Divers moyens tels que les formulaires et modèles CAPSCA et CART, les outils de compte rendu et de suivi en ligne et les applications pour téléphones intelligents seront utilisés pour encourager la numérisation dans la mesure du possible, et pour assurer une mise en œuvre uniforme des orientations. À ce jour, les formulaires PHC comprennent : la fiche de santé de membre d'équipage (COVID-19) (formulaire PHC 1) ; la fiche de contrôle : désinfection de l'aéronef contre la COVID-19 (formulaire PHC 2 ; et la fiche de contrôle : nettoyage/désinfection de l'aéroport contre la COVID-19 (formulaire PHC 3). D'autres formulaires et guides sont en cours d'élaboration, notamment une fiche de santé de passager (COVID-19), un guide de consultation rapide sur les restrictions sanitaires mises en œuvre dans les États d'arrivée et un guide de consultation rapide sur les restrictions sanitaires mises en œuvre dans les États de départ. L'utilisation des formulaires du guide de consultation rapide facilitera la reconnaissance mutuelle des mesures par les États et réduira de ce fait l'application de restrictions sanitaires excessives, comme les mesures de quarantaine. Ces formulaires seront mis à la disposition des États sur le CRRIC, ainsi que des équipages d'exploitation dans le cadre de circulaires d'information aéronautique qui permettent une mise à jour rapide des informations. La mise en œuvre du PHC sera appuyée par le renforcement des capacités et la formation au moyen de webinaires, d'un cours sur le PHC et de l'iPACK relative au PHC.

### 3.5 Facilitation

***Recommandation de la CART 6*** – *Les États membres qui ne l'ont pas encore fait devraient établir immédiatement un Comité national de facilitation du transport aérien (ou l'équivalent), comme l'exige l'Annexe 9, afin d'accroître la coordination intersectorielle à l'échelon national.*

Une coordination efficace est essentielle non seulement pour faciliter un redémarrage et une relance effectifs du secteur de l'aviation, mais aussi pour garantir la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité du système de transport aérien. La norme 8.19 de l'Annexe 9 — *Facilitation* de la Convention de Chicago prévoit la création de comités appropriés pour offrir un cadre de consultation et d'échange d'informations sur les questions de facilitation entre les parties prenantes gouvernementales, notamment : les autorités chargées de l'aviation civile, des douanes, de l'immigration, de la quarantaine, de la santé publique et

autres, ainsi que les représentants d'autres communautés liées au transport aérien (y compris celles intervenant dans le transport de passagers et de fret) et le secteur au niveau national et aéroportuaire.

L'OACI suivra et appuiera les efforts déployés par les États pour collaborer dans ces forums et dans le cadre des bureaux régionaux, en vue d'atténuer les difficultés rencontrées par les services de passagers et de fret. L'Organisation a déjà rassemblé des informations sur les structures actuelles au niveau national lors de sa première riposte à la pandémie de COVID-19, ce qui va permettre de mener des actions directes et ciblées en cas de besoin. De plus, une série de webinaires sur les questions de facilitation sera organisée pour aider les États à mettre en place des comités nationaux de facilitation du transport aérien ou des structures similaires.

L'OACI stimulera la création et un travail actif des comités nationaux de facilitation du transport aérien collaboratifs et intersectoriels, grâce à la formation, au renforcement des capacités et à des actions de sensibilisation ciblées. Les activités de sensibilisation des comités nationaux de facilitation du transport aérien seront fondées sur les éléments indicatifs actuels, en particulier le *Modèle de programme national de facilitation du transport aérien* (Doc 10042 — disponible sur le site web public de l'OACI), et sur l'appui aux bureaux régionaux et aux centres nationaux de coordination de la facilitation des États. Ces orientations seront modifiées périodiquement à mesure de l'apparition de nouvelles pratiques optimales actualisées à la suite du redémarrage et de la relance progressifs de l'aviation. Les États sont tenus d'actualiser en permanence les informations sur les activités des comités nationaux de facilitation du transport aérien afin d'informer sur l'état d'avancement de leur mise en œuvre.

Le rapport de la CART (cf. p. 10) indique que « l'OACI devrait piloter et faciliter l'examen des éléments indicatifs, normes et politiques mondiaux, en particulier les dispositions relatives à la santé contenues dans l'Annexe 9 — *Facilitation*, en coordination avec l'OMS, afin de répondre aux besoins des États en matière de création d'un système de transport aérien plus solide ». À cet égard, une Équipe spéciale de l'OACI sur les questions sanitaires liées aux flambées épidémiques dans l'aviation, nouvellement créée, a été chargée d'examiner et de mettre à jour, le cas échéant, les dispositions sanitaires en vigueur et les éléments indicatifs correspondants qui figurent à l'Annexe 9, conformément au calendrier prévu (comme l'indique l'Annexe A de la lettre aux États 2020/58).

***Recommandation de la CART 7 - Les États membres devraient systématiquement utiliser le Formulaire de localisation de passager pour la santé publique afin d'assurer l'identification et la traçabilité des passagers et de contribuer ainsi à limiter la propagation de la maladie et la résurgence de la pandémie.***

Parmi les mesures de surveillance de la santé publique figure la recherche de contacts des passagers afin d'empêcher la propagation de la COVID-19. Pour permettre aux autorités compétentes de recueillir rapidement des informations sur les contacts des passagers, un formulaire de localisation de passager pour la santé publique a été élaboré (cf. Appendice 13 de l'Annexe 9). L'utilisation de ce formulaire est recommandée lorsque les autorités de santé publique ont des raisons de penser qu'il existe un risque de transmission de maladie à bord d'un aéronef et qu'une recherche de contacts se révélera ultérieurement nécessaire (cf. pratique recommandée 8.15.1 de l'Annexe 9). Les informations du formulaire sont destinées à être détenues par les autorités de santé publique conformément à la loi applicable et ne doivent servir qu'à des fins de santé publique autorisées.

L'OACI suivra et évaluera l'utilisation par les États du formulaire de localisation de passager pour la santé publique et apportera des modifications à ce dernier, en collaboration avec le CAPSCA, l'OMS et d'autres parties concernées, si nécessaire pour renforcer l'harmonisation mondiale. Pour répondre au besoin d'une numérisation plus large de l'échange d'informations, des efforts seront déployés pour faciliter davantage la circulation aérienne de passagers et de fret à grande échelle en recueillant les informations à l'aide d'outils numériques sans contact, plutôt que sur papier. La modification des données collectées sera envisagée lorsqu'elle est jugée nécessaire dans le but d'assurer l'adhésion mondiale aux pratiques optimales démontrées.

***Recommandation de la CART 9*** - *Les États membres devraient prendre des mesures pour s'assurer que le personnel concerné reçoit une formation lui permettant de reconnaître et de gérer les situations causées par des passagers indisciplinés, en cas de non-respect des mesures essentielles de sécurité et de santé publique appliquées à l'aviation.*

Pour mettre en œuvre cette recommandation, une attention particulière sera accordée au suivi de l'adoption de toutes les mesures appropriées pour prévenir les incidents, et de la préparation adéquate de toutes les parties concernées pour faire face aux cas de passagers indisciplinés ou perturbateurs. Conformément à la norme 6.43 de l'Annexe 9, les États devront veiller à ce que les passagers comprennent que le respect des mesures sanitaires est essentiel à leur propre sécurité et à celle des autres et que le non-respect de ces mesures est passible de sanctions.

L'OACI rappellera aux États leur obligation de réduire et de gérer de manière proactive les situations de passagers indisciplinés et, dans la mesure du possible, appuiera les efforts déployés par les autorités pour publier des avis efficaces à ce sujet et les mettre à la disposition des passagers. Conformément à la norme 6.44 de l'Annexe 9, qui demande aux États d'assurer la formation appropriée du personnel compétent, l'OACI encouragera la fourniture complète de la formation du personnel de cabine comme le prescrit le *Manuel de formation périodique des équipages de conduite pendant la pandémie de COVID-19*. Le respect des orientations de l'OACI et de l'IATA sur la gestion des passagers indisciplinés, contenues dans le *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117), sera préconisé.

Une sensibilisation aux orientations pertinentes contenues dans l'Annexe 17 — *Sûreté*, le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973), le *Manuel sur la mise en œuvre des dispositions relatives à la sûreté* de l'Annexe 6 (Doc 9811), l'Annexe 9 — *Facilitation* et le *Manuel de facilitation* (Doc 9957) sera aussi assurée tout au long des activités de mise en œuvre de l'OACI dans ce domaine. De plus, l'OACI demandera aux États de fournir des mises à jour sur les incidents de passagers indisciplinés liés aux activités de lutte contre la COVID-19, dont les informations peuvent servir à déceler les pratiques optimales aux fins de diffusion et à guider les activités de sensibilisation et de formation.

### 3.6 Sûreté de l'aviation

***Recommandation de la CART 8*** – *Alors qu'ils adaptent de façon temporaire leurs mesures relatives à la sûreté, en s'appuyant sur les orientations fournies, les États membres devraient renforcer leur système de supervision afin de s'assurer que lesdites mesures sont appliquées de manière cohérente, dans l'objectif de protéger l'aviation contre les actes d'intervention illicite.*

L'OACI continuera à apporter aux États un appui en matière de sûreté de l'aviation durant la pandémie de COVID-19, sous forme de formation, d'assistance et de lignes directrices périodiquement actualisées, en soulignant l'importance de la supervision et du contrôle de la qualité de la mise en œuvre des mesures d'urgence liées à la sûreté de l'aviation. Outre les mesures de sûreté décrites dans le document d'orientation « Paré au décollage », l'OACI a élaboré des *Lignes directrices sur les mesures d'urgence de sûreté de l'aviation pendant la pandémie de COVID-19*. Ce document est mis à la disposition des États et des parties prenantes en vue d'une utilisation rapide, sous forme de version de travail. Ces lignes directrices intègrent les contributions et les pratiques optimales partagées par des experts nationaux et du secteur ; elles seront modifiées périodiquement à mesure de l'apparition de nouvelles pratiques optimales actualisées à la suite de la reprise progressive des opérations de sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale. Elles seront aussi complétées par des webinaires (réservés aux parties prenantes de la sûreté de l'aviation concernées par la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation).

La mise en œuvre des mesures énoncées dans les lignes directrices ne devrait pas porter atteinte aux mesures de sécurité de base définies par les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17. Au cas où les États ne seraient pas en mesure de mettre en œuvre certaines SARP de l'Annexe 17, ils devraient suivre la procédure obligatoire de notification d'une différence en indiquant les raisons et la durée prévue de cette différence. La différence doit avoir clairement trait aux aspects opérationnels liés à la crise de COVID-19 et être déterminée par ceux-ci.

### 3.7 Aéroports

L'OACI a publié des lignes directrices relatives aux aéroports, y compris des modèles de listes de vérification à l'intention des États, afin de relever les divers défis posés par la pandémie de COVID-19 et de faciliter le redémarrage des activités des aéroports (elles sont disponibles à l'adresse <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/aga.aspx>). En particulier, l'OACI a informé les États des possibilités de délivrer des certificats d'aéroport provisoires ou de prolonger la validité des certificats d'aéroport, le cas échéant, pour une période définie sur la base de lignes directrices établies, tout en maintenant un solide système national de supervision de la sécurité. Ces lignes directrices seront modifiées périodiquement en fonction des enseignements tirés et des pratiques optimales actualisées à la suite de la reprise progressive des activités des aéroports à l'échelle mondiale. Des webinaires mondiaux et régionaux continueront à être organisés sur des thèmes pertinents ayant trait aux aéroports. Les bureaux régionaux continueront à appuyer la mise en œuvre des lignes directrices de l'OACI par les États dans leurs régions respectives, en collaboration avec toutes les parties prenantes. Ils communiqueront aussi au siège de l'OACI les enseignements tirés et les commentaires des États relativement à la mise en œuvre des lignes directrices de l'OACI.

### 3.8 Services de navigation aérienne

L'évolution constante de l'environnement opérationnel et financier des services de navigation aérienne (ANS) et les mesures de santé publique visant les travaux essentiels ont apporté de nouveaux défis à relever par le système ANS mondial pour maintenir les opérations et les services avec les niveaux requis de disponibilité, de sécurité et d'efficacité, dans un contexte de réduction du nombre d'opérations. Dans certaines régions, les États ont modifié la structure de l'espace aérien pour mettre en place des trajectoires de vol et des séparations plus efficaces, ce qui a obligé à apporter des changements aux plans nationaux et aux documents connexes.

La réduction des niveaux de trafic, conjuguée aux exigences de distanciation sociale, a eu une incidence négative sur le nombre de postes de travail actifs, les fonctions de supervision et les temps de service. Dans certains cas, l'effectif du personnel en activité est maintenu au minimum pour assurer la continuité des opérations dans l'établissement. Les États doivent garder à l'esprit la nécessité d'une analyse et d'une supervision de la sécurité pour faire face aux principaux risques. L'OACI travaille de concert avec la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) et d'autres prestataires d'ANS à l'élaboration d'un ou plusieurs modules alignés sur le document d'orientation « Paré au décollage ».

L'octroi de licences attestant notamment de la formation, de la qualification et de la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne, demeurera un défi à court et à moyen terme. Les mesures d'assouplissement à cet égard sont en cours d'actualisation par les États dans le sous-système CCRD du système EFOD, et les informations sur ces mesures sont mises à la disposition de l'ensemble des parties prenantes sur le site web de l'OACI consacré à la lutte contre la COVID-19. Dans certaines régions, les ANSP éprouvent des difficultés à effectuer la maintenance et l'étalonnage des équipements météorologiques (MET) ainsi que des NAVAIDS d'étalonnage au sol et en vol, et la validation des procédures de vol aux instruments. Cette situation étant susceptible d'avoir une incidence sur la mise en œuvre des plans régionaux et mondiaux de navigation aérienne, l'OACI examinera et actualisera les plans respectifs pour tenir compte des changements, le cas échéant.

L'OACI continuera à apporter un appui aux États en faveur des ANS durant la pandémie de COVID-19, sous forme de lignes directrices périodiquement actualisées, de coordination, de coopération, de formation ou de séminaires en ligne et d'assistance. L'OACI encouragera la coopération avec les partenaires de l'industrie pour traiter les questions liées au personnel opérationnel des ANSP afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité ainsi que le bien-être du personnel technique. En fonction des besoins, l'OACI continuera d'aider les États à mettre en œuvre des mesures visant à améliorer l'efficacité de l'espace aérien, et à revoir et actualiser les plans de navigation aérienne pour tenir compte des changements. L'OACI continuera d'aider les États à renforcer leur coopération pour fournir des ANS sans faille et mobilisera des ressources financières à affecter à la prestation des ANS, dans le cadre de projets régionaux harmonisés.

### 3.9 Mesures économiques et financières

**Recommandation de la CART 10** – *Les États membres devraient envisager des mesures d'urgence extraordinaires appropriées pour soutenir la viabilité financière et maintenir un niveau adéquat d'opérations dans de bonnes conditions de sécurité, de sûreté et d'efficacité, des mesures qui devraient associer toutes les parties, et être ciblées, proportionnées, transparentes, temporaires et conformes aux politiques de l'OACI. Ils devraient en parallèle assurer un juste équilibre entre les intérêts en présence, sans porter atteinte à une concurrence loyale et à la performance sur les plans de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement.*

En réponse aux défis financiers auxquels le secteur est confronté, l'OACI a mené une série d'activités allant des analyses économiques à l'élaboration d'outils et d'orientations. Ces activités fournissent aux États et à toutes les parties prenantes des informations et des orientations fiables et permettent de mettre à profit des indicateurs clés pour prendre des décisions éclairées et fondées sur des données.



L'incidence économique la plus importante de la pandémie se ressent au niveau des déficits de liquidités et de fonds de roulement du secteur, ce qui risque de ne pas permettre aux opérations de retrouver leur niveau d'avant la pandémie et d'éviter de graves répercussions sur les liaisons aériennes — dont dépendent tant les passagers que le fret — à court terme. Étant donné qu'il n'existe actuellement aucun ensemble de documents permettant de concevoir des mesures économiques et financières appropriées, il sera élaboré un document autonome en compilant les documents pertinents existants, notamment les politiques et orientations de l'OACI en matière de transport aérien, qui traitera aussi des effets potentiels et des contraintes de chacune des mesures, et fournira des exemples pratiques.

L'OACI recueille également des informations sur les plans nationaux d'urgence et de secours mis en œuvre par les États et le secteur, ainsi que sur les diverses mesures de redressement financier et économique visant à atténuer l'incidence de la pandémie sur l'industrie de l'aviation. Ces informations seront publiées sous la forme d'un recueil qui servira à formuler des recommandations nécessaires sur les enseignements tirés en vue d'élaborer des lignes directrices appropriées pour aider les États dans l'éventualité d'une récurrence de cette situation. L'appui gouvernemental étant souvent fourni à une échelle extraordinaire, il est essentiel que les États évaluent les avantages et les risques associés à ces mesures en recourant au cadre de comptabilité nationale harmonisé au niveau international. En utilisant le cadre du compte satellite de l'aviation en cours d'élaboration, un calculateur de valeur ajoutée sera mis au point pour permettre aux États d'évaluer la valeur ajoutée qui peut être générée grâce au soutien à l'aviation et à l'économie nationale dans son ensemble, comme le produit intérieur brut et les emplois.

La crise entraîne une forte augmentation des redéploiements d'aéronefs et des transferts transfrontaliers d'immatriculation, tandis que les modalités de travail actuelles rendent la transmission d'informations et les communications difficiles pour les États qui recourent à l'exécution manuelle, à la livraison ou à la présentation physique des documents. À cette fin, l'OACI étudie la possibilité d'utiliser le registre international, c'est-à-dire la base de données mondiale des intérêts financiers sur les biens aéronautiques gérés par Aviareto Ltd. en vertu de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique, pour créer un cadre de communication fiable.

### 3.10 Aviation générale internationale

L'aviation générale a certes contribué largement à appuyer les communautés lors de catastrophes naturelles et autres situations d'urgence, mais la pandémie de COVID-19 a aussi touché l'exploitation de l'aviation générale, en ce qui concerne tant les aéronefs plus modestes que les gros turboréacteurs. Les mesures opérationnelles de sécurité prises en vue des assouplissements liés à l'aviation générale internationale sont incluses dans le CCRD. L'OACI travaille par ailleurs de concert avec le Conseil international de l'aviation d'affaires et le Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs à élaborer des modules applicables à l'aviation générale internationale, qui seront intégrés dans la prochaine mise à jour du document d'orientation « Paré au décollage ».

### 3.11 Mobilisation des ressources

L'OACI a élaboré une Stratégie spécifique de mobilisation des ressources pour la crise de COVID-19 (dans le cadre de la stratégie générale de mobilisation des ressources de l'Organisation), ce qui témoigne du caractère unique de la crise de COVID-19 en termes d'ampleur et de durée, du coût élevé de la riposte connexe et du besoin urgent de diversifier la base de donateurs pour garantir un financement durable



en mobilisant des ressources à la fois humanitaires et de développement et en resserrant la collaboration entre l'Organisation et les partenaires non classiques, tant publics que privés. Cette stratégie vise à mobiliser en temps utile des ressources fiables, flexibles de qualité auprès de donateurs des secteurs public et privé, et à conserver ces ressources pour répondre aux besoins de l'aviation civile dans le contexte de la crise de COVID-19. Une priorité est accordée à l'obtention des fonds et des financements jusqu'à la fin de 2021 et au-delà, en particulier pour le programme CAPSCA et les iPACK en tant que produits en faveur desquels il faut mobiliser des ressources. La Stratégie de mobilisation des ressources de l'OACI est un document évolutif et peut être consultée sur la [Plate-forme de mobilisation des ressources](#) (lien direct [ici](#)).

Cette stratégie met en exergue le rôle essentiel de l'aviation dans la croissance économique, la création d'emplois, la fourniture de biens et de services, et la connectivité mondiale, et elle revêt une importance capitale pour les États vulnérables, notamment les petits États insulaires en développement, les pays en développement sans littoral et les pays les moins avancés. Le rétablissement de la connectivité aérienne contribuera de manière décisive à une relance réussie et rapide de l'économie mondiale après la COVID-19. Il n'existe pas d'Objectif de développement durable spécifique au transport et à l'aviation durables. L'aviation civile contribue cependant à la réalisation de 15 des 17 Objectifs de développement durable, avec de profondes incidences concrètes sur le bien-être et la résilience des populations du monde entier, y compris les populations vulnérables. Pour atteindre l'objectif de financement de la riposte à la COVID-19 de l'OACI au nom des États, l'OACI mettra en place des structures et des approches permettant de diversifier la base de donateurs et d'accepter des donateurs non traditionnels et des modalités de financement non classiques si elles sont proposées. Les institutions financières internationales, les banques multilatérales de développement, les banques régionales, les commissions économiques régionales, les fondations et le secteur privé constituent quelques exemples de donateurs non traditionnels ; les modalités de financement novatrices comprennent les prêts, le financement mixte, les obligations à impact sur le développement et les obligations à impact social.

### 3.12 Communication

Le rapport de la CART (cf. p. 9) indique que « L'OACI, les autorités de l'aviation civile et de la santé publique, en coopération avec l'industrie, devraient communiquer clairement et efficacement afin de renforcer la confiance des voyageurs et aider chacun à comprendre le rôle qu'il peut jouer dans la sécurité des voyages ».

Depuis le début de l'épidémie de COVID-19, l'OACI communique fréquemment avec les États, le public et toutes les parties prenantes pertinentes (en particulier les entités des Nations Unies, le secteur, les organisations régionales dont les RSOO, et les commissions régionales) et elle partage des informations sur divers aspects liés à la pandémie, à son incidence sur le secteur de l'aviation et aux activités de riposte et de relance. Au niveau du siège de l'OACI, les informations ont été diffusées par de nombreux moyens, notamment :

- a) le site web public de l'OACI, qui comporte une plate-forme consacrée à la riposte à la COVID-19 et à la relance et contenant des liens vers les sites web des bureaux régionaux relatifs à la COVID-19 et vers le site web du CAPSCA ;
- b) les lettres aux États et les bulletins électroniques ;

- c) des déclarations communes avec l’OMS ou d’autres entités des Nations Unies ;
- d) des communiqués de presse ;
- e) les médias sociaux ;
- f) l’organisation de webinaires ou la participation à ces derniers (y compris ceux visant à promouvoir le rapport de la CART et le document d’orientation « Paré au décollage », qui ont été organisés dans toutes les régions et sont disponibles en anglais, français, espagnol et russe) et à d’autres réunions virtuelles ;
- g) des entrevues avec les médias.

Parallèlement, les bureaux régionaux communiquent activement avec les États et les autres parties prenantes dans leurs domaines d’accréditation, tant au niveau stratégique que tactique, et à nouveau par divers moyens (comme le site web public, les webinaires, les réunions virtuelles, les médias sociaux, les communiqués de presse, la correspondance et les appels téléphoniques ciblés aux autorités nationales et aux autres parties prenantes).

Les principaux objectifs de la communication ont été les suivants :

- a) assurer la transmission d’informations pertinentes, cohérentes, précises et actualisées à toutes les parties prenantes ;
- b) appuyer la mise en œuvre des dispositions de l’OACI et des recommandations et orientations de la CART ;
- c) aider à obtenir l’engagement des États et leur participation aux activités de redémarrage et de relance de l’aviation ;
- d) travailler de concert avec les parties prenantes concernées sur des campagnes appropriées visant à renforcer la confiance des consommateurs dans le transport aérien ;
- e) établir le dialogue avec toutes les parties prenantes qui peuvent être touchées par les activités de mise en œuvre liées aux feuilles de route régionales ;
- f) évaluer les besoins des États et y répondre, en particulier au moyen de l’assistance directe des bureaux régionaux ;
- g) permettre la réception et le traitement efficaces et rapides des commentaires des États et des autres parties prenantes.

Tant le siège que les bureaux régionaux assureront une communication claire, précise, transparente et continue avec les États, le public et toutes les parties prenantes concernées tout au long de la pandémie de COVID-19. Des efforts coordonnés seront déployés en faveur des activités de communication au niveau mondial et régional.

## 4- Activités de coordination

### 4.1 Objectifs, mécanismes et outils

**Recommandation de la CART 11** – *Les États membres devraient faciliter la mise en commun et l'échange d'informations sur les mesures qu'ils prennent ainsi que sur les pratiques optimales, en alimentant une base de données de l'OACI consacrée aux mesures.*

Les activités de coordination de l'OACI visent principalement à faciliter l'échange d'informations et d'expériences, y compris les pratiques optimales, les défis et les enseignements tirés, entre toutes les parties prenantes de l'aviation. Elles facilitent aussi, dans toute la mesure du possible, la coopération et les synergies entre les États, le secteur, les organisations régionales et les commissions régionales et leur permettent d'éviter une multiplication inutile d'efforts. L'OACI continuera à recourir à des mécanismes appropriés pour coordonner les activités avec toutes les parties prenantes, en adaptant la fréquence, le type et la portée de ces activités de coordination selon les besoins. Au niveau du siège, les mécanismes de coordination comprennent le CAPSCA, des « réunions techniques » régulières avec toutes les parties prenantes, des réunions de la plate-forme de coopération des RSOO et des équipes spécifiques chargées des questions liées au fret aérien, lequel constitue un élément essentiel de la chaîne logistique mondiale. Les bureaux régionaux jouent un rôle clé dans la coordination au niveau régional, infrarégional et bilatéral, ainsi que dans la coordination interrégionale au besoin. Les mécanismes les plus appropriés sont utilisés en fonction de la situation et des besoins de chaque région. Les bureaux régionaux communiqueront au siège les enseignements tirés et les commentaires des États relativement à la mise en œuvre des recommandations et des orientations de la CART.

Les outils contenus dans le CRRIC appuieront les activités de coordination, en particulier en ce qui concerne l'échange d'informations, le partage des pratiques optimales, la fourniture de mises à jour ainsi que la définition et la mise en œuvre d'activités d'appui. La coordination et le partage d'informations seront aussi appuyés par la publication et la mise à jour continues, sur les sites web publics de l'OACI, d'informations dont les États peuvent se servir pour revoir et actualiser leurs activités de mise en œuvre.

### 4.2 Coordination avec les États membres, les organisations et commissions régionales

La coordination avec les organisations régionales (dont les RSOO) et les commissions régionales vise à garantir une stratégie régionale cohérente en répertorient et en mettant en œuvre des mesures et projets qui appuient les États dans leurs efforts en faveur du redémarrage, de la relance et de la résilience de l'aviation. Ces mesures et projets faciliteront aussi une évaluation efficace du niveau de mise en œuvre des recommandations et orientations de la CART dans les États. Les bureaux régionaux continueront, en tirant parti de leur situation de proximité géographique avec les États, à organiser régulièrement des réunions avec ces derniers, les organisations régionales (notamment les RSOO) et les commissions régionales. Le concours apporté par les bureaux régionaux va du partage d'informations sur les mesures engagées, l'expérience, les pratiques optimales, les défis rencontrés, les initiatives mises en œuvre et l'aide requise, aux activités de formation et d'assistance. L'OACI encouragera les États membres, les organisations régionales et les commissions régionales à appuyer les initiatives de renforcement des capacités en mettant à disposition des spécialistes pertinents et d'autres ressources. La plate-forme de

coopération des RSOO aide ces dernières à réaliser l'analyse des risques et à évaluer les stratégies d'atténuation pour leurs sous-régions concernées, sur la base des points communs opérationnels de chaque État et de l'échange des pratiques optimales, y compris les COSCAP.

Grâce aux mécanismes de coordination régionale, l'OACI veillera à ce que les États signalent lorsque les opérations reviennent à la normale et que les mesures d'atténuation ne sont plus nécessaires, mettent à jour le sous-système CCRD en conséquence et continuent à accepter les mesures d'assouplissement prises par d'autres États, jusqu'à ce que les activités de l'ensemble de la communauté reviennent à la normale. La date cible initiale de retour des activités à la normale pour tous les États est le 31 mars 2021.

### 4.3 Coordination avec les parties prenantes du secteur

Le rapport de la CART (cf. p. 10) indique qu'« une collaboration plus étroite et continue entre l'OACI et le secteur de l'aviation civile, ainsi que les organisations internationales et régionales, sera un atout pour le partage de l'information et une réponse mondiale harmonisée qui conviendra à tous les États, à toutes les régions et à toutes les parties prenantes ».

En tant que forum mondial en matière d'aviation civile internationale, l'OACI continuera à coordonner étroitement son action avec celle de ses partenaires du secteur, qui couvrent les activités de transport tant de passagers que de fret, afin de veiller à la reconnaissance de leurs besoins par les autorités de l'aviation et les organismes nationaux de réglementation et de tirer parti, le cas échéant, de l'expertise du secteur. Le siège et les bureaux régionaux se tiendront au courant des stratégies et initiatives de mise en œuvre du secteur et s'efforceront de créer des synergies, dans toute la mesure du possible, pour garantir une mise en œuvre efficace et rapide des recommandations et orientations de la CART.

### 4.4 Coordination avec l'OMS et d'autres entités des Nations Unies

Au niveau du siège, l'OACI coordonne ses activités et collabore avec l'OMS et d'autres entités des Nations Unies, principalement dans le cadre de réunions de l'Équipe de gestion des crises, du Groupe de travail des Nations Unies sur le commerce et les voyages et du CAPSCA, ainsi que de plans de travail en collaboration. Le cas échéant, la coordination avec la communauté des Nations Unies au sens large est assurée afin de garantir la connaissance et la prise en compte de l'ensemble du paysage des activités aéronautiques, par exemple les perturbations de la chaîne logistique et les difficultés auxquelles se heurtent les opérations des compagnies aériennes dans les zones situées au-delà des aéroports, comme les terminaux, les entrepôts et les frontières terrestres. Grâce au programme CAPSCA et à d'autres mécanismes actuels, les bureaux régionaux maintiendront la coordination avec les bureaux régionaux de l'OMS et d'autres organismes locaux des Nations Unies pertinents qui participent aux activités de mise en œuvre. Les bureaux régionaux continueront à appuyer leurs activités, le cas échéant, en tenant compte du contexte régional, et assureront leur participation aux initiatives de l'OACI lorsqu'elle est jugée nécessaire.

Compte tenu de l'incidence similaire de la pandémie sur le transport tant aérien que maritime, l'OACI maintiendra aussi sa coopération avec l'Organisation maritime internationale afin d'harmoniser les pratiques applicables des différents modes de transport, au besoin. Cette harmonisation est particulièrement recommandée en ce qui concerne des questions comme la facilitation des changements d'équipage et les exigences en matière de tests et de quarantaine.

## 5- Activités de suivi et de compte rendu

### 5.1 Objectifs, mécanismes et outils

Le rapport de la CART (cf. p. 10) indique que « le succès de la relance après cette crise reposera sur un suivi cohérent et diligent de ces recommandations et mesures à tous les niveaux, y compris à l'OACI », et que « l'OACI, de concert avec toutes les parties prenantes de l'aviation civile, devrait continuer à suivre et à évaluer la situation en tirant parti de cette démarche mondiale harmonisée visant une réponse rapide à l'évolution de la crise, et en profitant de l'occasion pour renforcer l'écosystème de l'aviation ».

La disponibilité d'informations précises et fournies en temps voulu sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des recommandations et orientations de la CART constitue un élément important pour appuyer la prise de décision des États dans le cadre du redémarrage et de la relance des activités de l'aviation internationale sur une base bilatérale, infrarégionale ou régionale. Elle permet aussi à l'OACI d'évaluer la situation, de recenser les difficultés auxquelles se heurtent les efforts de mise en œuvre des États et de répertorier les pratiques optimales susceptibles d'être partagées et, partant, d'adapter ses activités d'appui à la mise en œuvre (notamment les orientations, la formation, les outils et l'assistance de spécialistes), le cas échéant, de manière efficace et en temps utile, afin de répondre aux besoins des États et du secteur de l'aviation.

L'OACI a mis à la disposition des États, en tant qu'élément essentiel du CRRIC (cf. § 3.2), des outils en ligne leur permettant d'assurer le suivi, la consignation par écrit et le compte rendu de leurs progrès en matière de mise en œuvre des recommandations de la CART, ainsi que du niveau de mise en œuvre, par leurs prestataires de services, des orientations contenues dans le document d'orientation « Paré au décollage ». Une approche souple sera adoptée pour utiliser en permanence les outils et les composants dès qu'ils seront disponibles. Parmi les outils en ligne actuellement disponibles, on peut citer :

- 1) un outil en ligne d'analyse des écarts, qui permet à l'État de rendre compte (sur la base de son auto-évaluation) des progrès accomplis dans la mise en œuvre de chacune des 11 recommandations de la CART ;
- 2) une base de données des mesures d'atténuation des risques (comme le préconise la recommandation 11 de la CART), au moyen duquel l'État rend compte du niveau de mise en œuvre des mesures d'atténuation des risques contenues dans le document d'orientation « Paré au décollage » par ses prestataires de services (en l'occurrence, les exploitants aériens et les exploitants d'aérodromes internationaux). Les États sont encouragés à utiliser toutes les ressources disponibles pour évaluer leurs prestataires de services, en travaillant en partenariat, en tant qu'« équipe unique de l'aviation », avec les organisations de l'industrie, en particulier l'Association du transport aérien international et le Conseil international des aéroports, ainsi qu'avec le programme CAPSCA et les initiatives de mise en œuvre des couloirs sanitaires connexes.

Ces outils en ligne aident les États à fournir des informations supplémentaires concernant, entre autres, les mesures prévues ou envisagées, les défis et les obstacles auxquels se heurte une mise en œuvre efficace et rapide, le partage des mesures considérées comme des pratiques optimales, les autres mesures douanières adoptées par l'État et les observations sur les recommandations et orientations de la CART.

Les actualisations futures du rapport de la CART et du document d'orientation « Paré au décollage » s'en trouveront facilitées. Les données collectées serviront aussi à évaluer l'efficacité des activités d'appui à la mise en œuvre de l'OACI, à déterminer la nécessité de disposer d'iPACK supplémentaires et à fournir des informations appropriées aux groupes responsables du Secrétariat et au Conseil de l'OACI. Pour garantir l'efficacité et la cohérence des rapports, les États seront invités à désigner des « coordonnateurs nationaux » chargés de rendre compte à l'OACI du suivi et de la mise en œuvre des recommandations et orientations de la CART. La liste des coordonnateurs nationaux sera disponible sur le CRRIC.

Pour garantir la diffusion des informations et des enseignements tirés, le CRRIC contient un outil de partage d'informations permettant aux États membres d'échanger les pratiques optimales et les solutions, ainsi que les difficultés en matière de mise en œuvre des différentes mesures. Afin d'assurer l'harmonisation, un jeu uniforme de diapositives présentant le contenu du rapport de la CART et le document d'orientation « Paré au décollage » a été mis à disposition. Un site web de l'OACI consacré à la CART a été créé pour fournir un accès mobile au rapport de la CART. Il donne également accès à l'ensemble des iPACK.

## 5.2 Tableaux de bord et comptes rendus

Afin de suivre l'état d'avancement de la mise en œuvre mondiale, il a été créé sur le CRRIC un tableau de bord qui comprend des indicateurs et des informations connexes pour l'évaluation du niveau de mise en œuvre par les États. Grâce à ce tableau de bord, les États et les autres parties prenantes sont en mesure de suivre l'évolution de la situation et de réévaluer en permanence la nécessité d'assouplissements opérationnels de la sécurité liés à la COVID-19.

L'OACI suit et évalue également les incidences économiques de la COVID-19 sur le transport aérien, notamment sur la chaîne logistique, afin de prendre des décisions éclairées et fondées sur des données. L'analyse présente les estimations de l'état actuel du secteur, tout comme elle fournit des scénarios prospectifs et est régulièrement mise à jour et publiée sur le site web public de l'OACI (<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>). De plus, sur la base des données de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) et des données statistiques de l'OACI communiquées sur le transport aérien, il a été créé de multiples tableaux de bord interactifs destinés à évaluer l'évolution de l'incidence de la COVID-19 sur le transport aérien et couvrant les aspects opérationnels et économiques des compagnies aériennes, des aéroports et des fournisseurs d'ANS, l'état de l'utilisation des aéronefs et le niveau de trafic par paire de pays (<https://www.icao.int/sustainability/Pages/COVID-19-Air-Traffic-Dashboard.aspx>). Ce tableau de bord sera complété par les prévisions de trafic aérien à moyen et long terme après la COVID-19, qui sont en cours d'élaboration avec l'aide d'experts issus des États et des industries, dans le cadre du Groupe de travail multidisciplinaire sur les prévisions de trafic à long terme.

## 6- Examens et actualisations périodiques

### 6.1 Collecte et traitement des réactions

L'OACI encouragera les États et les parties prenantes à fournir régulièrement leurs commentaires sur le contenu du rapport de la CART et du document d'orientation « Paré au décollage ». Ces commentaires seront reçus par les bureaux régionaux via leurs mécanismes de coordination, et seront aussi recueillis directement au moyen des outils en ligne disponibles sur le CRRIC. Les informations réunies feront l'objet d'un examen dont les résultats seront mis à disposition au profit de tous les États et parties prenantes.

### 6.2 Examens périodiques de la feuille de route pour la mise en œuvre mondiale

L'OACI suivra l'évolution des mesures d'atténuation des risques prises par les États et le retour ultérieur des activités à la normale. La GIR sera actualisée au besoin pour tenir compte de l'évolution du paysage durant la situation d'urgence liée à la COVID-19. Des réunions régulières entre le siège de l'OACI et tous les bureaux régionaux seront organisées pour examiner l'évolution de la situation d'urgence résultant de la COVID-19 et la nécessité de modifier la GIR en conséquence. La date prévue de reprise des activités normales sera réévaluée en permanence et modifiée si cela est jugé approprié.

### 6.3 Recensement et traitement des propositions de modification du document d'orientation « Paré au décollage » et d'autres éléments indicatifs

De temps en temps, le document d'orientation « Paré au décollage » sera revu pour déterminer si des modifications sont nécessaires pour faire face à l'évolution de la situation. À cet égard, les bureaux régionaux s'emploieront, de concert avec les États et les parties prenantes, à déterminer parmi les mesures d'atténuation des risques contenues dans le document d'orientation « Paré au décollage » celles qui sont efficaces et celles qui devraient être supprimées, ajustées ou ajoutées, en fonction de leur expérience opérationnelle. Les bureaux régionaux recueilleront également les commentaires des États et les communiqueront au siège à des fins de synthèse. Ce travail continuera à être effectué en étroite collaboration avec toutes les parties prenantes. Des changements et des ajustements seront apportés aux mesures d'atténuation des risques de manière continue, au fur et à mesure de l'évolution de la situation, et des modifications techniques et procédurales non liées aux politiques et concernant le document d'orientation « Paré au décollage » seront publiées sous l'autorité de la Secrétaire générale et communiquées au Conseil. Dans les situations où des propositions de modifications du document d'orientation « Paré au décollage » peuvent nécessiter la modification des principes clés ou des recommandations du rapport de la CART, l'Équipe spéciale se chargera de leur coordination avant qu'elles soient publiées sous l'autorité de la Secrétaire générale et communiquées au Conseil.

## Conclusion

La GIR, dont l'objectif principal est de faire redémarrer les opérations aériennes, d'assurer la relance de manière rapide et durable et de créer un système d'aviation plus résilient, englobe de façon non exhaustive les activités et initiatives prioritaires de l'OACI qui disposent de moyens essentiels pour appuyer les États et l'industrie dans leur mise en œuvre des recommandations et orientations de la CART.

Ces activités axées sur les résultats nécessiteront des efforts orchestrés par les États, les organisations internationales et régionales et l'industrie, dans le cadre des plates-formes établies par l'OACI au niveau mondial et régional, ainsi que des forums comme le CAPSCA. Une communication bilatérale continue, l'échange d'informations et le compte rendu de l'état d'avancement de la mise en œuvre permettront à l'OACI de cerner avec précision les défis et les besoins des États et du secteur et partant, d'y répondre grâce au renforcement de la capacité de mise en œuvre et d'assistance, par exemple en mettant en place un plus grand nombre d'iPACK et en partageant davantage de pratiques optimales. Les informations et les commentaires recueillis auprès des États faciliteront aussi les actualisations futures du rapport de la CART et du document d'orientation « Paré au décollage ».

Les bureaux régionaux mettront à profit leur situation de proximité géographique avec les États pour, entre autres, tenir ces derniers informés de l'évolution de l'ensemble des activités, mécanismes et outils, et les encourager à rendre compte des progrès réalisés par le canal de la plate-forme en ligne et à solliciter l'aide de l'OACI. Les bureaux régionaux seront par ailleurs en mesure de rationaliser leurs initiatives régionales avec la GIR, en assurant l'harmonisation avec les recommandations et orientations de la CART.

Compte tenu du rôle déterminant de l'aviation dans la relance après la crise ainsi que de sa valeur et de ses avantages pour la réalisation des priorités nationales, régionales et mondiales, un engagement ferme des États et leur volonté de mettre en œuvre les recommandations et orientations de la CART sont essentiels pour guider l'aviation tout au long du redémarrage et de la relance. Dans cet esprit, l'OACI réaffirme son engagement le plus ferme à fournir un appui actif et à élargir ses activités au besoin pour résoudre les problèmes et les défis imminents découlant de l'évolution de la pandémie.

Consciente de l'incertitude qui entoure l'évolution de la crise, la GIR restera flexible dans son approche et ses activités afin de conduire sa mission vers une fin heureuse, laquelle demeurera un redémarrage et une relance sûrs, sécurisés et durables du secteur et un système d'aviation plus résilient à l'avenir.

-----



## Appendice

Mise en correspondance des recommandations de la CART avec le contenu de la Feuille de route pour la mise en œuvre mondiale (GIR)

Recommandations de la CART	Références de la GIR	
	Chapitre	Paragraphe
<b>Mesures liées à la sécurité de l'aviation</b> <i>(Recommandations 1, 2, 3)</i>	3	3.3 : Sécurité de l'aviation 3.7 : Aérodrômes 3.8 : Services de navigation aérienne 3.10 : Aviation générale internationale
<b>Mesures liées à la santé publique dans le secteur de l'aviation</b> <i>(Recommandations 4, 5)</i>	3	3.4 : Mesures liées à la santé publique
<b>Sécurité et facilitation — mesures connexes</b> <i>(Recommandations 6, 7, 8, 9)</i>	3	3.5 : Facilitation 3.6 : Sûreté de l'aviation
<b>Mesures économiques et financières</b> <i>(Recommandation 10)</i>	3	3.9 : Économie du transport aérien 3.11 : Mobilisation des ressources
<b>Suivi et partage des expériences par l'intermédiaire de l'OACI</b> <i>(Recommandation 11)</i>	4 et 5	4.1 et 4.2 : Activités de coordination 5.1 et 5.2 : Activités de suivi et de compte rendu