



Organisation de l'aviation civile internationale

Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART)

Liste actualisée des principes clés et des recommandations

Montréal (Canada), 5 octobre 2021

Le présent document contient une liste actualisée de dix principes clés et de vingt recommandations, soit : les onze recommandations originales du rapport de la CART publié en juin 2020¹, les trois recommandations supplémentaires présentées dans le Document de couverture de haut niveau de la Phase II publié en novembre 2020², les six recommandations supplémentaires et deux recommandations révisées présentées dans le Document de couverture de haut niveau de la Phase III publié en mars 2021³ et les quatre recommandations révisées adoptées en octobre 2021.

¹ <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Report---Executive-Summary.aspx>

² <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/Recommendations.aspx>

³ <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/Recommendations-III.aspx>

Principes clés pour une relance dans de bonnes conditions de sûreté, de sécurité et de durabilité

Le redémarrage et la relance dans de bonnes conditions de sûreté, de sécurité et de durabilité du secteur de l'aviation mondiale seront mieux servis par une démarche internationale harmonisée, fondée sur dix principes clés :

1. **Protéger les personnes** : des mesures harmonisées mais souples. Les États et le secteur doivent travailler de concert à mettre en place des mesures fondées sur le risque harmonisées ou mutuellement acceptées pour protéger les passagers, les équipages et les autres membres du personnel tout au long du voyage.
2. **Travailler comme une seule équipe de l'aviation et être solidaires**. Les plans respectifs de l'OACI, des États, des organisations internationales et régionales et du secteur devraient se compléter et s'appuyer mutuellement. S'il est vrai que les besoins nationaux et régionaux peuvent exiger des approches différentes, les États devraient harmoniser leurs réponses autant que possible conformément aux normes, aux plans et aux politiques de l'OACI.
3. **Assurer la connectivité essentielle**. Les États et le secteur devraient maintenir la connectivité et les chaînes logistiques mondiales essentielles, en particulier vers les régions éloignées, les îles isolées et les autres États vulnérables.
4. **Gérer activement les risques liés à la sécurité, à la sûreté et à la santé**. Les États et le secteur devraient adopter des approches systémiques fondées sur les données pour gérer les risques opérationnels liés à la sécurité, à la sûreté et à la santé pendant les phases de redémarrage et de relance et adapter leurs mesures en conséquence.
5. **Faire en sorte que les mesures de santé publique appliquées à l'aviation soient compatibles avec les systèmes de sécurité et de sûreté de l'aviation**. Les mesures sanitaires doivent être soigneusement évaluées pour éviter des incidences négatives sur la sécurité et/ou la sûreté de l'aviation.
6. **Renforcer la confiance du public**. Les États et le secteur doivent travailler de concert en harmonisant leurs mesures pratiques et en assurant une communication claire pour faire en sorte que les passagers soient disposés à voyager de nouveau.
7. **Faire la distinction entre redémarrage et relance**. Faire redémarrer le secteur et soutenir sa relance sont des étapes distinctes pouvant exiger des approches et des mesures temporaires différentes pour atténuer les risques en évolution.
8. **Appuyer les stratégies de soutien financier pour aider le secteur de l'aviation**. Les États et les institutions financières, conformément à leurs mandats, devraient envisager la nécessité de fournir un appui direct et/ou indirect à l'aviation par différents moyens proportionnés et transparents. Ce faisant, ils devraient protéger une concurrence loyale et ne pas causer de distorsion des marchés ni affaiblir la diversité ou l'accès.
9. **Assurer la durabilité**. L'aviation est un secteur d'affaires qui relie les gens et un moteur de la relance économique et sociale. Les États et l'industrie devraient s'efforcer d'assurer la durabilité économique et environnementale du secteur de l'aviation.

10. **Tirer les enseignements pour renforcer la résilience.** Au fur et à mesure de la reprise mondiale, les enseignements tirés de l'expérience doivent être utilisés pour renforcer le système aéronautique.

Recommandations

Recommandation 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).

Recommandation 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.

Recommandation 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.

Recommandation 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 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 à 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.

Recommandation 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.

Recommandation 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.

Recommandation 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 ces mesures sont appliquées de manière cohérente, dans l'objectif de protéger l'aviation contre les actes d'intervention illicite.

Recommandation 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.

Recommandation 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, mesures qui devraient être inclusives, 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.

Recommandation 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.

Recommandation 12 (révisée en mars 2021)

Les États membres devraient envisager de prendre les dispositions requises pour atténuer les risques liés à l'application prolongée des mesures d'assouplissement de la réglementation et éviter de maintenir ces dernières [différences de base et étendues relatives aux mesures d'exception en raison de la COVID-19 (CCRD)] au-delà du 31 mars 2021. Les États pour lesquels des mesures de remplacement sont nécessaires afin permettre aux prestataires de services et au personnel de maintenir la validité de leurs certificats, licences et autres approbations durant la pandémie de COVID-19 devraient faire appel au système de mesures d'exception ciblées (TE) à compter du 1^{er} avril 2021. De plus, les États sont encouragés à faciliter l'accès transfrontalier aux centres médicaux et aux centres de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol utilisés pour la formation des membres d'équipage (nationaux et étrangers) et des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO), aux fins du maintien des certifications, des conditions d'expérience récente et des compétences.

Recommandation 13 (révisée en octobre 2021)

Les États membres qui utilisent des tests de dépistage dans le cadre de leur stratégie de gestion du risque lié à la COVID-19 devraient adopter la démarche exposée dans le *Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19* (Doc 10152) de l'OACI, étant donné que des stratégies de dépistage rigoureuses permettent la détection rapide des voyageurs possiblement infectés. Toutefois, les tests de dépistage peuvent ne pas être recommandés dans tous les cas par les autorités de la santé publique comme méthode de dépistage systématique, pour des raisons de priorités et de ressources.

Recommandation 14 (révisée en mars 2021)

Les États membres qui envisagent l'établissement d'un couloir sanitaire devraient s'échanger activement des informations afin d'assurer l'harmonisation de cette démarche. La trousse de mise en œuvre (iPack) de l'OACI sur l'établissement d'un couloir sanitaire devrait faciliter la tâche des États, de même que les outils spécialisés pertinents publiés sur le site web de l'OACI et l'application proposant un modèle d'arrangement international relatif à un couloir sanitaire.

Recommandation 15

Les États membres sont instamment priés de mettre en application sans délai les Additifs n^{os} 1 et 2 aux *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) afin de faciliter le transport des vaccins contre la COVID-19 et de permettre le transport de certaines marchandises dangereuses à bord d'aéronefs en créant pour les passagers et les membres d'équipage un environnement d'exploitation offrant de bonnes conditions de sécurité et de salubrité. Il est rappelé aux États qui souhaitent être plus exigeants leur obligation de notifier les différences par rapport aux Instructions techniques.

Recommandation 16

Les États membres sont encouragés à envisager de lever temporairement les restrictions au transport de fret aérien, y compris, entre autres, d'accorder des droits extra-bilatéraux aux transporteurs aériens étrangers, en particulier pour des services tout-cargo, afin de faciliter le transport de biens et fournitures essentiels ainsi que des vaccins contre la COVID-19.

Recommandation 17 (révisée en octobre 2021)

Les États membres devraient mettre en œuvre des certificats de test de dépistage, de rétablissement et de vaccination basés sur le protocole, l'ensemble minimal de données et les méthodes pertinentes énoncés dans le *Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19* (Doc 10152) de l'OACI afin de faciliter le transport aérien. Ils sont encouragés à demander des certificats qui offrent une bonne sécurité et sont fiables, vérifiables, faciles à utiliser, conformes aux lois sur la protection des données et interopérables à l'échelle internationale/mondiale. Les preuves de vaccination peuvent être fondées sur le Certificat international de vaccination ou de prophylaxie (ICVP) de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et devraient être établies dans un format interopérable à l'échelle internationale/mondiale harmonisé avec les spécifications techniques et les orientations de l'OMS. Les solutions existantes devraient être envisagées et pourraient comprendre l'emploi d'un cachet numérique visible (VDS-NC) ou d'autres formats interopérables émanant d'organismes intergouvernementaux régionaux ou mondiaux, ou d'organisations internationalement reconnues.

Recommandation 18 (révisée en octobre 2021)

Les États membres devraient faciliter l'accès à la vaccination pour les membres d'équipage le plus rapidement possible, conformément aux recommandations du Groupe stratégique consultatif d'experts sur la vaccination (SAGE) de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) relatives au Stade II pour les membres d'équipage qui travaillent à bord d'aéronefs transportant des marchandises, mais aucun passager, et au Stade III pour les autres travailleurs du secteur de l'aviation.

Recommandation 19 (révisée en octobre 2021)

Les États membres sont invités à promouvoir, dans la plus grande mesure possible, une démarche harmonisée et inclusive pour faciliter les voyages internationaux et l'entrée des passagers entièrement vaccinés et des passagers guéris. À cet égard, les États membres devraient envisager d'alléger ou de lever les mesures relatives aux tests de dépistage et/ou à la quarantaine pour les personnes entièrement vaccinées ou celles qui ont été précédemment infectées par le SRAS-CoV-2 et ne sont plus contagieuses. Ces mesures d'assouplissement et de dérogation devraient être adoptées en fonction du seuil de risque accepté par les États, de leur cadre national, de la situation en ce qui concerne la COVID-19 et du cadre d'atténuation des risques à plusieurs niveaux décrit dans le document *Paré au décollage – Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19*. Compte tenu de l'inégalité de l'accès aux vaccins dans le monde et du fait que les vaccins ne conviennent pas à certaines personnes ou sont mal tolérés, la vaccination ne devrait pas être une condition préalable au voyage international.

Recommandation 20

Les États membres devraient veiller à ce que les orientations de la CART de l'OACI soient prises en considération par l'ensemble de l'Administration de l'État dans les processus décisionnels concernant la planification de la relance à l'échelle nationale.