



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

Réf. : EC 2/76-20/67
EC 6/3, AN 13/35

le 8 juin 2020

Objet : Rapport de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) et 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*

Suite à donner : a) Prendre note du rapport et du document d'orientation de la CART ; b) Mettre en œuvre les recommandations énoncées dans le Rapport en coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI et en accord avec les plans régionaux respectifs

Madame, Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer qu'à sa 220^e session, le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté un rapport de l'Équipe spéciale du Conseil 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*, en vue du redémarrage du système de transport aérien international et de l'harmonisation de sa relance à l'échelle mondiale. Le Rapport a été élaboré dans le cadre de vastes consultations avec les États et les organisations régionales, et a bénéficié d'importantes contributions de l'Organisation mondiale de la Santé, de l'Organisation mondiale du tourisme et de groupes importants de l'industrie aéronautique.

Lorsqu'ils définissent leur démarche et la mise en œuvre subséquente de mesures, les États sont fortement encouragés à suivre les principes et les recommandations clés contenus dans le Rapport, ainsi qu'à porter une attention particulière à l'ensemble de mesures d'atténuation des risques recommandées qui sont présentées dans le document d'orientation en annexe. Si les besoins nationaux et régionaux peuvent requérir des approches différentes, ces lignes directrices faciliteront la reconnaissance mutuelle et l'harmonisation à l'échelle mondiale des mesures liées à la COVID-19 touchant l'aviation, dans le droit fil des normes, plans et politiques de l'OACI.

20-1299

J'invite votre Administration à consulter le Rapport et le document d'orientation sur la plate-forme consacrée aux mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19 (<https://www.icao.int/covid/Pages/default.aspx>) et à mettre en œuvre les recommandations en coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI et en accord avec les plans régionaux respectifs.

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

Fang Liu
Secrétaire générale

Pièces jointes :

Rapport de l'Équipe spéciale du Conseil (CART)
de l'OACI sur la relance de l'aviation
*Paré au décollage : Orientations relatives aux
voyages aériens dans le contexte de la crise
sanitaire liée à la COVID-19*

PIÈCE JOINTE à la lettre EC/2/76-20/67

Rapport/document *Paré au décollage de la CART*



Organisation de l'aviation civile internationale

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

Montréal (Canada), 27 mai 2020

RAPPORT

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Depuis le début de la crise causée par la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19), le système d'aviation a été confronté à des défis sans cesse croissants. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), par l'intermédiaire de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART), a décidé de s'associer à ses États membres, aux organisations internationales et régionales, et à l'industrie pour relever ces défis et offrir des orientations mondiales en vue du redémarrage et de la relance durable du secteur de l'aviation dans le respect de la sécurité et de la sûreté.

Le redémarrage et la relance seront mieux servis par une démarche internationale fondée sur dix principes clés :

- 1) **Protéger les personnes : des mesures harmonisées mais souples ;**
- 2) **Travailler comme une seule équipe de l'aviation et être solidaires ;**
- 3) **Assurer la connectivité essentielle ;**
- 4) **Gérer activement les risques liés à la sécurité, à la sûreté et à la santé ;**
- 5) **Faire en sorte que les mesures de santé publique appliquées à l'aviation soient compatibles avec les systèmes de sécurité et de sûreté de l'aviation ;**
- 6) **Renforcer la confiance du public ;**
- 7) **Faire la distinction entre redémarrage et relance ;**
- 8) **Appuyer les stratégies de soutien financier pour aider l'industrie de l'aviation ;**
- 9) **Assurer la durabilité ;**
- 10) **Tirer les enseignements pour renforcer la résilience.**

Il est primordial d'adopter des mesures harmonisées à l'échelle mondiale comme régionale, et qui font consensus. Ces mesures devraient être compatibles avec les impératifs de sécurité et de sûreté, proportionnées à l'objectif d'améliorer la santé publique, souples si possible pour permettre une relance économique viable, et conçues de manière à ne pas causer de distorsions des marchés. Les mesures qui font peser des coûts ou des charges sur l'industrie doivent être envisagées avec attention et justifiées par la sécurité, la sûreté, la santé publique et la confiance des passagers et des équipages.

Ces mesures peuvent être regroupées dans quatre catégories :

- a) **Mesures relatives à la sécurité de l'aviation.** Les États peuvent temporairement déroger aux normes de l'OACI mais ils doivent veiller à ne pas compromettre la sécurité et la sûreté, et ils doivent en notifier l'OACI. Ces dérogations aux normes ne devraient pas être maintenues une fois la crise terminée.

- b) **Mesures de santé publique appliquées à l'aviation.** Les États devraient établir des procédures de santé publique conformes aux orientations présentées dans le document en annexe *Paré au décollage — Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19*. La nécessité de maintenir ces mesures devrait être réexaminée périodiquement. Les mesures qui ne sont plus pertinentes devraient être levées lorsque leur application n'est plus justifiée.
- c) **Mesures relatives à la sûreté et à la facilitation.** Les États devraient renforcer la coordination intersectorielle par la mise sur pied d'un Comité national de facilitation du transport aérien ou d'un organe similaire et avoir systématiquement recours au Formulaire de localisation de passager pour la santé publique comme référence. Il incombe aux États d'assurer la sécurité à bord de tous les vols.
- d) **Mesures économiques et financières.** Ces mesures doivent associer toutes les parties, être ciblées, proportionnelles, transparentes, temporaires et conformes aux politiques de l'OACI ; elles tendront aussi à un équilibre entre les différents intérêts, sans porter atteinte à la concurrence loyale.

Les États et le secteur de l'aviation civile devront s'engager à bâtir un système de transport aérien plus résilient, qui repose sur des communications claires et la reconnaissance du rôle essentiel de l'aviation en tant que catalyseur mondial, surtout en temps de crise. Plus particulièrement, les États devraient détecter les lacunes et les corriger, avec l'aide de l'OACI, pour offrir un soutien adéquat aux secteurs vulnérables de la communauté internationale et assurer les services essentiels. Un volet important de la préparation pour parer à des urgences futures consistera à analyser l'expérience et les enseignements tirés de la crise actuelle pour améliorer les processus et les mécanismes de coordination.

Le succès de la relance de l'aviation aujourd'hui et de sa résilience future passe par les efforts collectifs des parties prenantes dans toutes les régions et les secteurs. Un suivi rigoureux des recommandations et des mesures énoncées dans le présent rapport sera nécessaire aux niveaux local, régional et international. Il faudra aussi adapter les mesures en fonction de l'évolution de la situation. À cette fin et de concert avec toutes les parties prenantes de l'aviation civile, l'OACI devrait continuer de suivre et d'évaluer la situation et saisir les occasions de renforcer l'écosystème de l'aviation.

RECOMMANDATIONS

Les recommandations figurant dans le rapport sont résumées ci-après.

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 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.

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 lesdites 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, 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.

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.

1. MISE EN CONTEXTE

Le rôle de l'aviation civile dans cette crise sans précédent

La pandémie de COVID-19 a considérablement éprouvé le monde et l'aviation civile¹ sur les plans humain, social et financier. En même temps, l'aviation civile a prouvé son rôle de catalyseur mondial et sa capacité à surmonter l'adversité en assurant des services de fret aérien essentiels et en soutenant les chaînes logistiques mondiales, ainsi que des interventions d'urgence et d'aide humanitaire opportunes. Les services aériens de passagers ont joué un rôle essentiel à l'heure de rapatrier des centaines de milliers de personnes au début de cette urgence de santé publique. Cependant, ces contributions importantes ne sauraient occulter le fait que la forte réduction des services aériens pèse lourdement sur l'économie mondiale et sur nos sociétés.

Il importe de reconnaître le rôle de l'aviation dans la croissance économique, la création d'emplois, la fourniture de biens et de services, et la connectivité mondiale. Ce secteur rapproche le monde, en promeut les richesses sociales et culturelles, et assure un accès crucial à des régions éloignées, des îles isolées et d'autres États vulnérables. Le rétablissement de la connectivité aérienne contribuera de manière décisive à une relance réussie et rapide de l'économie mondiale dans l'après- COVID-19.

Des interventions précoces de l'OACI pour protéger l'écosystème de l'aviation civile

Depuis le début de la flambée de COVID-19, l'OACI fournit soutien et orientations aux États et au secteur de l'aviation civile en vue d'accélérer la mainlevée et le dédouanement de marchandises transportées par voie aérienne, et aussi en ce qui concerne la délivrance de licences et la certification des équipages, la gestion des risques pour la sécurité de l'aviation et la facilitation des vols de rapatriement. Pour remédier aux perturbations qui touchent le commerce et les chaînes logistiques mondiales, l'OACI a œuvré pour accélérer les mouvements de fret aérien, a contribué à la livraison coordonnée de produits humanitaires dans le cadre du Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies (UNHAS) et a tout récemment publié des orientations pour la mise en œuvre de couloirs sanitaires visant à protéger les équipages assurant l'exploitation de vols de fret².

Ces mesures pratiques résultent des efforts orchestrés par les États membres, les organisations régionales et internationales – en particulier l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) – et l'industrie, dans le cadre de dispositifs comme l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA).

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

L'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) a été créée comme suite à la *Déclaration du Conseil sur le nouveau coronavirus (COVID-19)*, adoptée le 9 mars 2020. Composée de représentants d'États, d'organisations internationales et régionales et d'organisations de l'industrie, et épaulée par le Secrétariat de l'OACI, cette équipe spéciale a été chargée de recenser et de recommander des priorités et des énoncés de principe stratégiques afin de soutenir les États et l'industrie sur la base du triptyque suivant :

¹ <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

² <https://www.icao.int/Security/COVID-19/Pages/default.aspx>

- a) faire face aux difficultés immédiates que rencontrent les États et le secteur de l'aviation civile en raison de la pandémie de COVID-19 ;
- b) faciliter le redémarrage des opérations aériennes dans de bonnes conditions de sûreté et de sécurité, et de manière durable et ordonnée, le plus tôt possible, en tenant compte de l'évolution de la pandémie et des décisions des autorités de santé publique internationales et nationales ;
- c) renforcer la résilience du système de l'aviation à long terme.

2. PRINCIPES CLÉS

Dix principes clés pour une relance durable dans le respect de la sécurité et de la sûreté

Le redémarrage et la relance durable du secteur mondial de l'aviation dans le respect de la sécurité et de la sûreté seront mieux servis par une démarche harmonisée à l'échelle internationale fondée sur les principes suivants :

1. ***Protéger les personnes : des mesures harmonisées mais souples.*** Il est nécessaire que les États et l'industrie travaillent de concert pour mettre en place des mesures fondées sur les risques, harmonisées ou qui font consensus, afin de protéger les passagers, les équipages et d'autres personnels tout au long de l'expérience de 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 de l'industrie devraient se compléter et s'appuyer mutuellement. Les besoins nationaux et régionaux peuvent certes appeler des approches différentes, mais il faudrait que les États harmonisent leurs réponses dans la mesure du possible, en conformité avec les normes, les plans et les politiques de l'OACI.
3. ***Assurer la connectivité essentielle.*** Les États et l'industrie devraient maintenir la connectivité essentielle ainsi que les chaînes logistiques mondiales, en particulier à destination de régions éloignées, d'îles isolées et d'autres États vulnérables.
4. ***Gérer activement les risques liés à la sécurité, à la sûreté et à la santé.*** Les États et l'industrie devraient utiliser des approches systémiques fondées sur des données pour gérer les risques liés à la sécurité, à la sûreté et à la santé qui pèsent sur l'exploitation 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 afin d'éviter qu'elles n'aient des incidences négatives sur la sécurité et/ou la sûreté de l'aviation.
6. ***Renforcer la confiance du public.*** Il est nécessaire que les États et l'industrie travaillent ensemble, en harmonisant les mesures pratiques et en ayant des communications claires, pour veiller à ce que les passagers soient prêts à voyager de nouveau.

7. ***Faire la distinction entre redémarrage et relance.*** Le redémarrage de l'industrie et le soutien à sa relance sont deux phases distinctes qui peuvent appeler des stratégies différentes et des mesures temporaires afin d'atténuer des risques en constante évolution.
8. ***Appuyer les stratégies de soutien financier pour aider l'industrie de l'aviation.*** Les États et les institutions financières devraient, en conformité avec leur mandat, envisager la nécessité d'apporter un soutien direct et/ou indirect selon diverses modalités proportionnées et transparentes. Ce faisant, ils devraient préserver une concurrence loyale et ne pas créer de distorsion des marchés ou bien compromettre leur diversité ou leur accès.
9. ***Assurer la durabilité.*** L'aviation est une affaire de connexions, mais aussi un moteur de la relance économique et sociale. Les États et l'industrie devraient s'efforcer d'assurer la durabilité du secteur de l'aviation sur le plan économique et environnemental.
10. ***Tirer les enseignements pour renforcer la résilience.*** À mesure que le monde reprend son souffle, les enseignements tirés de l'expérience doivent servir à rendre le système de l'aviation plus fort.

Une approche échelonnée et fondée sur les risques pour restaurer la résilience de l'aviation civile

La pandémie de COVID-19 a mis en évidence la nature complexe de l'exploitation de l'aviation, à la fois à l'intérieur des États et entre eux. Ces situations extraordinaires exigent de prendre des décisions en collaboration sur la base des informations disponibles à ce moment-là, et compte tenu de l'évaluation et de la gestion respectives des risques, de tirer parti des méthodes et outils applicables, qui vont au-delà de la gestion des risques de sécurité et de sûreté de l'aviation.

Compte tenu des incidences socioéconomiques de cette crise dans le monde, la voie de la relance sera probablement imprévisible et exigeante. La relance passera par un processus par étapes et appellera des mesures et des solutions inédites. Il se peut que les États en soient à des étapes différentes, à différents moments, selon l'ampleur et l'évolution de la crise sanitaire.

Les États devraient bien prendre en considération les effets potentiels de leurs décisions sur les efforts accomplis par d'autres États pour gérer les risques, tout en reconnaissant la souveraineté et la responsabilité des États en ce qui concerne leur plan national de relance. Tout comme l'industrie, ils devraient s'inspirer des enseignements tirés par ceux qui en sont à une étape différente de la gestion de la crise. Ils devraient aussi entreprendre de maintenir un juste équilibre dans leurs travaux de planification, dans l'intérêt de toutes les parties prenantes de l'aviation civile, et de poursuivre une approche proportionnée à l'égard d'autres secteurs de l'économie.

3. PLAN DE VOL POUR LE REDÉMARRAGE ET LA RELANCE DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Le système mondial de l'aviation est un réseau, et la force des mesures d'atténuation réside dans la force de son maillon le plus faible. Ce principe est particulièrement important pour renforcer la confiance du public à l'échelle mondiale. Si les besoins nationaux et régionaux requièrent des approches différentes, il est capital d'éviter de se retrouver avec une mosaïque mondiale de mesures de sécurité

sanitaire incompatibles. Les États devraient mettre en place des mesures harmonisées et faisant consensus aux niveaux mondial et régional qui n'imposent pas de fardeaux économiques inutiles ni ne compromettent la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

Au-delà de l'urgence de santé publique, la COVID-19 présente aussi des risques systémiques et organisationnels pour la sécurité de l'aviation en raison de la situation financière à laquelle se heurtent actuellement la plupart des transporteurs aériens et des fournisseurs de services. La santé de l'industrie de l'aviation est primordiale pour garantir des niveaux élevés de sécurité et de sûreté de l'aviation. À la lumière des objectifs mondiaux et des normes fondées sur les performances, les mesures d'atténuation des risques liés à la COVID-19 devraient être souples et ciblées de sorte que la relance économique soit stimulée par un secteur aéronautique mondial dynamique et concurrentiel. Les mesures qui font peser des coûts ou des charges sur l'industrie doivent être envisagées avec attention et justifiées par la sécurité, la sûreté, la santé publique et la confiance des passagers et des équipages, ou par d'autres intérêts.

Mesures relatives à la sécurité de l'aviation

Au moment de la flambée de COVID-19, les États ont été confrontés à la nécessité urgente de déroger temporairement aux normes de l'OACI. L'Organisation s'est donc employée à soutenir les États dans la gestion de ces assouplissements 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.

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. La Convention de Chicago exige des États qu'ils mettent en œuvre les normes de l'OACI ou qu'ils notifient les différences entre leur réglementation et ces normes. L'OACI a mis sur pied un outil, doté d'une interface conviviale, pour recenser les différences temporaires par rapport aux normes de l'OACI concernant la certification et la délivrance de licences nécessaires au maintien des vols pendant la pandémie de COVID-19, et mettre l'information à la disposition de tous³. Les bureaux régionaux de l'OACI et les organisations régionales de supervision de la sécurité aident les États à télécharger des informations harmonisées, ainsi qu'à mettre en œuvre des mesures d'atténuation à l'échelon régional. Les premières réponses ont été tout à fait positives.

L'OACI a accéléré la rédaction et la publication de nouveaux éléments d'orientation, 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)⁴, pour appuyer la poursuite des opérations en toute sécurité. L'OACI a également élaboré des documents, dont des guides de consultation rapide sur l'établissement et l'application d'assouplissements par rapport aux dispositions mentionnées dans l'outil et sur d'autres problèmes opérationnels auxquels sont confrontés les États pendant cette période d'exception. Ces documents et d'autres pratiques optimales sont publiés sur une page web⁵ dans l'intérêt de la communauté mondiale de l'aviation.

Les États et l'industrie font déjà une utilisation très efficace de ces outils de l'OACI. Les États sont encouragés à tenir l'information à jour pendant la crise mondiale. Les quelques États qui ne l'ont pas encore fait sont invités à le faire. La diffusion de cette information offre une certitude

³ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/ccrd.aspx>

⁴ <https://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Pages/COVID-19-Safety-Risk-Management.aspx>

⁵ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/default.aspx>

réglementaire aux exploitants des États où des mesures d'urgence et des assouplissements sont toujours en place, lorsqu'ils effectuent des vols vers un autre État. Les États devraient garder à l'esprit le risque pour la sécurité que suppose la prolongation des assouplissements et mettre en place les mesures d'atténuation nécessaires pour compenser ces risques.

Comme les exploitants éprouvaient des difficultés à assurer la mise en place des équipages d'aéronef en raison d'une interprétation erronée de la définition des termes « passager » et « aéronef cargo » dans l'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*⁶, l'OACI a publié des orientations pour permettre une interprétation correcte et éviter des contraintes opérationnelles inutiles⁷.

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 électronique de notification 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.

Mesures de santé publique appliquées à l'aviation

L'OACI a mis sur pied le programme d'*Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile* (CAPSCA) en 2006, en réaction à la crise du SRAS⁸. Plate-forme multisectorielle volontaire, le CAPSCA combine les ressources et l'expertise des secteurs de l'aviation et de la santé publique afin d'appuyer la préparation aux événements de santé publique dans l'aviation civile et leur prise en charge. Le réseau CAPSCA réunit l'OACI, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et d'autres entités des Nations Unies (ONU), ainsi que des organisations aéronautiques internationales, des autorités de l'aviation civile et des organisations de santé publique à l'échelon mondial, régional et national.

Le CAPSCA a recommandé la mise en œuvre du concept de couloir sanitaire, mis de l'avant par l'OACI, pour susciter la confiance dans le redémarrage. Le concept a été élaboré selon une approche fondée sur les risques, en prenant en considération les principes de gestion de la sécurité appropriés et tous les avis pertinents sur la pandémie de l'OMS et du secteur de l'aviation. Les premiers éléments d'orientation élaborés au titre de ce concept, *Mise en place d'un couloir sanitaire pour protéger les équipages de conduite pendant la pandémie de COVID-19 (vols de fret)*⁹, visent la facilitation des vols essentiels de fret pour appuyer les opérations des chaînes logistiques et permettre le transport des fournitures médicales nécessaires dans le cadre de la lutte mondiale contre la pandémie.

⁶ <https://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/annex-18.aspx>

⁷ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/DangerousGoods.aspx>

⁸ <https://www.capsca.org/CoronaVirusRefs.html>

⁹ <http://www.capsca.org/Documentation/CoronaVirus/eb030e.pdf>

Un ensemble de mesures de base pour l'atténuation des risques sanitaires au cœur de la relance

La CART a examiné toutes les initiatives mentionnées ci-dessus lorsqu'elle s'est penchée sur les priorités fondamentales à examiner pour assurer le redémarrage et la relance de l'aviation. Les vols de passagers ont été signalés comme un domaine clé qui nécessite des orientations plus poussées.

Le document *Paré au décollage — Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19*, en **Pièce jointe**, constitue l'élément central de la stratégie pour la relance de l'aviation civile internationale. Ce document d'orientation présente un cadre complet de mesures recommandées visant à cerner et à atténuer les risques pour les passagers et le personnel aéronautique pendant toutes les phases d'un trajet. Ce document a été élaboré par la CART avec la collaboration d'experts des États-Unis, de Singapour et de la Zambie, et des organisations suivantes : OMS, Union européenne (EU)/Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), Conseil international des aéroports (ACI), Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), Association du transport aérien international (IATA) et Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA).

Le rythme et les phases de la flambée de COVID-19 dans le monde ont été très variables, nécessitant en conséquence des mesures d'atténuation appropriées et adaptées. Dans le deuxième trimestre de 2020, des pans entiers du secteur de l'aviation mondiale étaient contraints à des mouvements réduits au minimum ou s'apprêtaient à peine à sortir de cette paralysie. Les mesures recommandées ici sont destinées à être appliquées en fonction de l'évolution de la situation pour soutenir une reprise du trafic de passagers fondée sur le risque, dans le respect de la sécurité et de la sûreté, jusqu'à ce que la pandémie soit maîtrisée.

Les principes ayant servi à élaborer le document *Paré au décollage* sont les suivants :

- **Se centrer sur les aspects fondamentaux : la sécurité, la sûreté et l'efficacité ;**
- **Promouvoir la santé publique et la confiance des passagers, du personnel aéronautique et du grand public ;**
- **Reconnaître que l'aviation est un moteur de la reprise économique.**

Les mesures recommandées devraient améliorer la santé publique en aviation et renforcer la confiance des consommateurs, tout en réduisant au minimum les effets négatifs sur l'exploitation et l'efficacité. Les mesures devraient faire fond sur l'expérience acquise par le secteur en matière de gestion des risques et être aussi cohérentes que possible, tout en étant suffisamment souples pour répondre aux besoins régionaux ou aux différentes situations. L'intégration pratique dans le système d'aviation de nouvelles mesures de santé publique permettra au secteur de mieux appuyer la reprise et la croissance économiques.

Paré au décollage recommande des mesures d'atténuation du risque d'application générale à toutes les étapes du transport aérien des passagers et du fret, dans le cadre de quatre modules distincts : aéroports, aéronefs, membres d'équipage et services de fret. Ces mesures s'appliquent au voyage des passagers dans sa totalité, de l'arrivée à l'aérogare jusqu'au départ de la zone de récupération des bagages ; elles traitent aussi du personnel aéronautique dans la cabine, dans le poste de pilotage et au sol. Le document contient des recommandations claires et cohérentes à l'intention des passagers et des équipages, par exemple sur l'utilisation d'un couvre-visage ou d'un masque, le maintien de la distance physique et les procédures d'assainissement, entre autres choses. Formant un tout, les mesures présentées dans ce document forment l'assise permettant de bâtir un plan de redémarrage et de relance. Le document *Paré au décollage* facilitera l'harmonisation des mesures sanitaires en aviation à l'échelle mondiale et

régionale, tout en offrant aux États une certaine souplesse pour mettre en œuvre des mesures en fonction de leurs évaluations du risque et du stade de la flambée.

Paré au décollage est appelé à évoluer. Il sera actualisé à mesure que d'autres preuves scientifiques seront connues, en tenant compte aussi de l'expérience pratique acquise dans l'application des mesures recommandées. Le cadre de ce document pourrait être adapté à d'autres types d'opérations et d'activités aéronautiques, tels que l'aviation générale, le contrôle de la circulation aérienne et les organismes de maintenance. L'application de ces mesures de santé publique devrait faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation constants à mesure que la situation évolue, pour éviter leur maintien par défaut, un fardeau réglementaire inapproprié et des sources d'inefficacités.

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 *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 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.

Mesures relatives à la sûreté et à la facilitation

Obligations des États au titre des dispositions de l'Annexe 9 — Facilitation

Compte tenu de la fermeture des frontières et des restrictions des voyages en riposte à la pandémie de COVID-19, les mesures destinées à faciliter la circulation des personnes et des marchandises (concept de « facilitation » de l'Annexe 9 à la Convention de Chicago) seront plus cruciales que jamais pour relancer l'aviation dans l'après-COVID-19.

Le degré de non-conformité des États aux normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l'Annexe 9 pose des risques relativement à une riposte efficace et coordonnée de l'aviation civile lors d'une pandémie. Le fait que des États fassent une utilisation limitée du Formulaire de localisation de passager pour la santé publique, comme le recommande l'OACI, amenuise leur capacité de retracer les personnes avec qui un voyageur infecté a pu être en contact après son arrivée. La mise en place d'un Comité national de facilitation du transport aérien (ou l'équivalent), comme prévu à l'Annexe 9, et le contrôle de son bon fonctionnement, sont de nature à favoriser le degré nécessaire de coordination entre les gouvernements et l'industrie afin de prendre rapidement des mesures efficaces.

Une utilisation accrue de technologies de pointe est encouragée pour faciliter le traitement sans contact des passagers tout au long des étapes de leur voyage.

Une trousse de mise en œuvre constituée de cours de formation et d'outils normalisés sera mise à disposition en juin 2020 pour orienter les autorités nationales, les fournisseurs de services et les acteurs de la chaîne logistique dans la mise en œuvre des dispositions pertinentes en matière de facilitation.

Orientations en matière de sûreté de l'aviation

Il faudra aussi apporter des ajustements aux mesures relatives à la sûreté de l'aviation. Un document d'orientation, *Aviation Security Contingency Plan during COVID-19 Pandemic* (Plan d'exception en matière de sûreté de l'aviation pendant la pandémie de COVID-19), sera publié en juin 2020 à titre de référence pour le maintien d'un niveau adéquat de sûreté dans les circonstances actuelles. Ce document contiendra des recommandations concernant des procédures aux postes de contrôle de sûreté aux aéroports et d'autres aspects de la sûreté de l'aviation, tels que le contrôle des accès, la surveillance, la sûreté du fret et de la poste, la sûreté des aéronefs et la formation du personnel.

Traitement des passagers indisciplinés ou perturbateurs

L'augmentation du stress en raison des nouvelles procédures et de l'expérience générale des voyageurs peut provoquer davantage d'échauffourées entre les passagers ou entre ceux-ci et les membres d'équipage. Pour obtenir des orientations sur ce type de situations, les États devraient se reporter au *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117).

Pour que les mesures de santé publique et de sécurité qui s'appliquent à l'aviation soient efficaces, il est primordial qu'elles soient comprises et observées par les passagers. Cela vaut aussi pour la confiance des passagers dans les conditions de sécurité de leur trajet. Il incombe aux États de sensibiliser le public au fait que désobéir aux instructions de l'équipage et perturber la discipline et l'ordre à bord d'un aéronef entraîne des conséquences. Les autorités devraient publier l'information pertinente et définir les meilleurs moyens de la faire connaître aux passagers. Il est attendu que les États revoient leur législation nationale pour s'assurer qu'elle prend en compte les comportements indisciplinés ou perturbateurs dans le contexte des mesures visant à lutter contre la COVID-19.

Les États devraient également s'assurer que le personnel des compagnies aériennes a une formation suffisante dans des domaines comme les aptitudes requises pour le service aux passagers, la reconnaissance des signes de possibles comportements indisciplinés et la maîtrise des crises dans les circonstances exceptionnelles actuelles.

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 lesdites 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.

Mesures économiques et financières

Dans l'effort mondial qu'ils mènent en vue de contenir la propagation de la COVID-19, les gouvernements ont imposé des restrictions draconiennes des voyages, ont fermé les frontières et ont fortement limité la circulation des personnes. Ces décisions, combinées au repli économique mondial, ont eu des incidences notables sur la viabilité de l'industrie de l'aviation civile à l'échelle mondiale.

Compte tenu des avantages économiques directs et indirects que leurs économies nationales tirent du transport aérien, les États, s'ils le jugent nécessaire et opportun, devraient fournir les moyens les plus adéquats pour appuyer les parties prenantes dans tout le secteur de l'aviation civile, possiblement dans le cadre d'une coopération économique régionale ou internationale ainsi qu'avec l'aide du secteur privé et des institutions financières. Ces mesures d'urgence extraordinaires pourraient prendre diverses formes : soutien en matière de réglementation, souplesses opérationnelles, octroi de droits de services aériens ou de droits de trafic extra-bilatéraux, mesures d'incitation économique ou assistance financière directe.

Ces mesures doivent associer toutes les parties, être ciblées, proportionnelles, transparentes, temporaires, limitées à ce qui est nécessaire pour atténuer les incidences de la COVID-19 et conformes aux politiques de l'OACI ; elles tendront aussi à un juste équilibre entre les différents intérêts, sans porter atteinte à une concurrence loyale ni aux engagements sur les plans de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement.

Les capacités des États à appuyer leur industrie varient considérablement. Au vu des demandes divergentes et concurrentes qui seront faites par différentes parties prenantes de l'industrie, les États devront appliquer des principes de bonne gouvernance, étayés par des cadres institutionnels et réglementaires concordants, afin de faire correspondre les objectifs et les besoins avec les responsabilités et les ressources, au regard de priorités concurrentes et/ou incompatibles.

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, 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.

Suivi régulier et mise en commun des expériences par l'intermédiaire de l'OACI

Le degré de mise en œuvre des mesures figurant dans les sous-sections précédentes du présent rapport devra faire l'objet d'un suivi régulier. En tant que l'institution spécialisée des Nations Unies chargée du système d'aviation civile internationale, l'OACI devrait être la ressource centrale à cette fin, notamment en ce qui concerne la documentation de toutes les mesures prises par les États à cet égard.

À ce titre, l'OACI devrait faciliter la mise en commun d'expériences et de pratiques optimales entre les États et servir de cadre pour recenser les lacunes et déterminer le soutien nécessaire. Grâce à ces informations, l'OACI sera en mesure de fournir des orientations, de la formation et de l'assistance appropriées, ciblées et opportunes aux États membres dans la mise en œuvre efficace des mesures décrites dans le présent rapport.

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.

4. RENFORCER LA RÉSILIENCE

Le rôle principal des États consiste à développer leur propre système de transport aérien, qui devrait être résilient aux crises futures et étayé par une capacité et un dispositif de supervision réglementaire efficaces. L'OACI encourage les États à adopter une démarche souple facilitant une relance et une croissance durables du transport aérien aux niveaux national, régional ou mondial. Pour cela, les mesures devraient être harmonisées autant que possible, dans le droit fil des normes, plans et politiques de l'OACI, proportionnées à l'évolution de la situation sanitaire et coordonnées entre les autorités de l'aviation civile, les autorités de la santé publique et d'autres ministères ainsi que les autorités internationales et régionales concernées, et l'industrie.

Engagements de haut niveau

Le renforcement nécessaire de la résilience sera tributaire d'une mobilisation et d'un engagement de haut niveau à tous les échelons : gouvernements (y compris les autorités nationales d'aviation civile et de santé publique), organisations internationales et régionales (y compris l'OACI), industrie de l'aviation civile au complet et voyageurs. En gardant à l'esprit la contribution de l'aviation aux priorités nationales, régionales et mondiales, les États sont priés d'engager les efforts et la volonté politiques nécessaires pour mener une relance complète dans l'après-COVID-19 et prévoir de futures crises dans le cadre de leurs stratégies nationales d'aviation. Pour mieux concrétiser cet engagement, l'OACI devrait envisager de convoquer une réunion de haut niveau.

Obligations internationales

Le respect des obligations et des engagements en vertu des ententes et des pratiques internationales est primordial dans la gestion de la COVID-19 et des crises futures. Il est nécessaire entre autres de porter une attention particulière aux normes, aux politiques et aux plans mondiaux relatifs à tous les objectifs stratégiques de l'OACI.

La pandémie a réaffirmé le rôle de l'aviation civile comme catalyseur mondial du soutien et de la relance en période de crise. En renforçant la capacité de résilience, les États devraient reconnaître les contributions essentielles de l'aviation et s'employer sans relâche à une relance ordonnée et à une durabilité à long terme, conformes aux objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies.

Communications claires

La voie d'une résilience accrue du système d'aviation passe par une sensibilisation et une mobilisation concertées, notamment une communication claire, précise, transparente et continue entre toutes les parties prenantes ainsi qu'auprès du public. Des informations harmonisées et compréhensibles, mettant l'accent sur la sécurité, la sûreté et l'intégrité opérationnelle des systèmes d'aviation, renforceront la conformité avec les mesures d'atténuation des risques et contribueront à renforcer la résilience tout en faisant face à la relance et à la croissance de la demande.

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. Les plates-formes numériques devraient être mises à contribution autant que possible. L'OACI devrait aller dans ce sens en diffusant le présent rapport.

Soutien aux États et aux communautés régionales

L'aviation joue un rôle déterminant pour répondre aux besoins des secteurs les plus vulnérables de la communauté internationale, notamment les petits états insulaires en développement, les pays en développement sans littoral et les pays les moins avancés, et assurer la connectivité essentielle vers les régions éloignées et les îles isolées.

L'OACI devrait faire l'inventaire des ressources nécessaires à la coordination et à la fourniture de trousseaux de mise en œuvre contenant des outils d'assistance, des éléments d'orientation, de la formation et d'autres services destinés aux États qui bénéficient de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). Les institutions financières internationales sont appelées à fournir l'assistance financière et en nature aux États qui n'ont ni les moyens ni la capacité de répondre à leurs besoins et d'atténuer les risques actuels et futurs.

Enseignements tirés

Si la priorité immédiate est de gérer la crise actuelle, il est essentiel de répertorier les enseignements tirés et les expériences acquises alors que le monde amorce une relance et que l'industrie de l'aviation civile regagne en stabilité. Les États et l'industrie devront profiter de cette dynamique pour analyser de manière plus globale les mesures et les étapes suivies pendant la crise qui étayeront la définition d'un secteur de l'aviation plus résilient et plus durable dans le futur.

À la lumière des enseignements tirés et des pratiques, la priorité devrait porter sur l'amélioration de la gestion des risques et de la préparation aux crises en riposte à des situations imprévues. L'un des moyens d'y parvenir serait d'étendre la portée des programmes nationaux de sécurité (PNS) prévus à l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* à la Convention de Chicago, afin de permettre aux États et aux fournisseurs de services de gérer les risques de manière plus intégrée. Un tel état de préparation reposera sur les capacités des États à renforcer leur planification nationale d'urgence ainsi qu'à établir des mécanismes et des processus de coordination et de communication clairs à tous les niveaux qui seront déclenchés en cas de crise future.

L'OACI devrait piloter et faciliter l'examen des normes, des politiques et des plans mondiaux, en particulier les dispositions relatives à la santé en coordination avec l'OMS, afin de soutenir les États dans la création d'un système d'aviation résilient. Dans cette optique, l'OACI devrait examiner les recommandations de la toute nouvelle équipe spéciale de l'OACI sur les questions sanitaires liées aux flambées épidémiques dans l'aviation, à l'issue de son examen de toutes les dispositions relatives à la santé et des éléments indicatifs correspondants figurant dans l'Annexe 9 à la Convention de Chicago. Les États sont invités à contribuer aux travaux de l'équipe spéciale.

Dans ce contexte, il est important que les États appréhendent la rapidité des changements à l'échelle mondiale et adoptent des solutions novatrices permettant, entre autres, de rationaliser davantage les processus réglementaires et la gouvernance de l'aviation, y compris les propres systèmes et processus de l'OACI, et de les rendre plus opérants face à des événements futurs de ce type. Les enseignements tirés des modalités assouplies de travail et de réunions, l'accélération de la numérisation et le suivi circonstanciel et rapide des propositions devraient être intégrés aux processus opérationnels réglementaires de l'aviation.

5. LA VOIE À SUIVRE

Conscientes de l'incertitude entourant l'évolution de la pandémie de COVID-19, l'OACI et toutes les parties prenantes qui ont participé à la production du présent rapport soulignent l'importance d'adopter une démarche souple et progressive pour permettre un rétablissement rapide du transport aérien et de la connectivité aérienne, qui devrait être proportionné à l'amélioration de la situation sanitaire, en tenant compte des avis des experts médicaux et des normes actuelles relatives à la sécurité et à la sûreté. De plus, nous devrions rester vigilants à l'égard du risque de récurrence de la flambée et planifier en conséquence, en étant préparés à réinstaurer certaines mesures si cela est nécessaire.

Lorsqu'ils définissent leur démarche et la mise en œuvre subséquente de mesures, les États sont fortement encouragés à suivre les 10 principes clés de la Section 2 et les 11 recommandations associées de la Section 3, ainsi qu'à porter une attention particulière à l'ensemble de mesures d'atténuation des risques recommandées qui sont présentées dans le document en annexe, *Paré au décollage — Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19*. 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 l'OACI.

Compte tenu de l'évolution de la situation sanitaire, les mesures d'atténuation et de restriction des États sont progressivement assouplies, et devraient s'accompagner d'une ouverture proportionnée des espaces aériens dans le monde. Les mesures figurant dans le présent rapport devront peut-être être rajustées selon la situation épidémiologique afin d'assurer des résultats concrets ainsi qu'une relance et une reprise réussies. L'OACI, de concert avec toutes les parties prenantes de l'aviation civile, devrait continuer de suivre et d'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 de renforcer l'écosystème de l'aviation.

Seuls des efforts collectifs peuvent aboutir au succès de la relance de l'aviation aujourd'hui et de sa préparation pour parer à demain. 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.



ANNEXE

Organisation de l'aviation civile internationale

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

**Paré au décollage – Orientations relatives aux
voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire
liée à la COVID-19**

Montréal (Canada), 27 mai 2020

Table des matières

Contexte	3
Vue d'ensemble	3
Objectifs	3
Principes directeurs	4
Stades des mesures d'atténuation fondés sur les risques	5
Appendice	
Mesures d'atténuation des risques pour la santé publique	A-1
Mesures d'atténuation des risques généralement applicables	A-1
Mesures d'atténuation des risques applicables à des modules spécifiques	A-2
Modules	A-4
Aéroports	A-5
Aéronefs	A-20
Équipage.....	A-30
Fret	A-38
Formulaire et affiches	A-43
Fiche de santé de membre d'équipage (COVID-19) (Formulaire 1)	A-44
Fiche de contrôle : désinfection de l'aéronef contre la COVID-19 (Formulaire 2)	A-45
Fiche de contrôle : nettoyage/désinfection de l'aéroport contre la COVID-19 (Formulaire 3)	A-46
Affiches dans les aires de repos du personnel	A-47

1. Contexte

Les incidences de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) sur le transport aérien mondial sont sans précédent. Les aéroports ont enregistré une baisse de 28,4 % de leur volume de trafic mondial de passagers au premier trimestre de 2020, soit une réduction de 612 millions de passagers en valeur absolue. Ces volumes (trafic national et international) devraient dans l'ensemble diminuer de 50,4 % en 2020 par rapport aux chiffres de 2019¹. L'OACI estime que, d'ici la fin de l'année 2020, les effets de la COVID-19 sur le trafic international régulier de passagers pourraient entraîner une baisse de la capacité en sièges pouvant aller jusqu'à 71 % et une diminution du nombre de passagers à l'échelle mondiale pouvant aller jusqu'à 1,5 milliard². En 2020, les transporteurs aériens et les aéroports pourraient être confrontés à un manque à gagner pouvant atteindre 314 milliards USD³ et 100 milliards USD, respectivement.

2. Vue d'ensemble

Le présent document sert de cadre pour faire face aux effets de la pandémie actuelle de COVID-19 sur le système mondial de transport aérien. Son appendice comprend des mesures d'atténuation nécessaires pour réduire le risque qui pèse sur la santé publique des passagers aériens et du personnel aéronautique tout en renforçant la confiance des voyageurs, de la chaîne logistique mondiale, et des gouvernements. Ces mesures contribueront à accélérer la demande de voyages aériens essentiels et non essentiels touchés par la COVID-19.

Avec le concours et les orientations de la communauté des parties prenantes de l'aviation civile, l'OACI recommande une approche échelonnée afin de favoriser le retour, dans le respect de la sécurité, à un volume élevé de mouvements aériens nationaux et internationaux de passagers et de fret. Cette approche introduit un ensemble fondamental de mesures qui seront à la base d'un protocole de sécurité sanitaire de l'aviation visant à protéger les passagers aériens et le personnel aéronautique contre la COVID-19. Ces mesures accompagneront la croissance de l'aviation mondiale à mesure qu'elle se relèvera de la pandémie actuelle. Cependant, il est important de comprendre que chaque stade de cette relance nécessitera d'ajuster ces mesures à l'appui des objectifs communs, lesquels consistent à assurer des voyages aériens en toute sécurité, à incorporer de nouvelles mesures de santé publique dans le système de l'aviation, et à soutenir la reprise et la croissance économiques. Notre action doit tenir compte à la fois de la nécessité de réduire le risque pour la santé publique et de ce qui est faisable sur le plan opérationnel pour les transporteurs aériens, les aéroports et d'autres intérêts de l'aviation. Cela est essentiel pour faciliter la relance à chacun des stades en vue.

3. Objectifs

Au lendemain de la flambée de COVID-19, les États, y compris les organismes de réglementation publics, les aéroports, les transporteurs aériens et les constructeurs d'aéronefs, entre autres parties prenantes de l'écosystème de l'aviation, ont élaboré, en coordination avec les autorités de santé publique, un ensemble de mesures visant à réduire les risques sanitaires pour les voyageurs aériens, le personnel aéronautique et le grand public. Ces mesures, qui s'appliquent aux États, aux exploitants d'aéroport, aux transporteurs aériens et à d'autres acteurs du secteur du transport aérien, sont conçues pour rendre l'expérience de voyage harmonieuse et prévisible. Elles contribueront aussi au transport durable et efficace par voie aérienne, dans de bonnes conditions de sécurité et de sûreté, d'un volume croissant de

¹ [ACI, Évaluation des incidences économiques de la COVID-19 sur les aéroports](#) (parue en mai, en anglais)

² [OACI, Analyse des incidences économiques](#) (en anglais)

³ [IATA, Quatrième évaluation des incidences économiques](#) (parue en avril, en anglais)

passagers et de fret, et réduiront au minimum le risque de transmission de la COVID-19 parmi ces groupes et le grand public, et entre eux. La mise en œuvre de ces mesures facilitera et renforcera la relance mondiale après la pandémie de COVID-19.

4. Principes directeurs

4.1 Lors de l'élaboration des mesures énoncées dans cet appendice, les rédacteurs ont été inspirés par les principes suivants :

- a) *Se centrer sur les aspects fondamentaux : sécurité, sûreté et efficacité ;*
- b) *Promouvoir la santé publique et la confiance des passagers, du personnel aéronautique et du grand public ;*
- c) *Reconnaître que l'aviation est un moteur de la reprise économique.*

4.2 Sur la base de ces principes directeurs, les rédacteurs sont en outre convenus que ces mesures devraient :

- être proportionnées avec le niveau de risque et ne pas compromettre la sécurité et la sûreté de l'aviation ;
- être à même de tirer parti de la longue expérience du secteur et appliquer les mêmes principes que ceux utilisés pour la gestion des risques de sécurité et de sûreté, notamment la surveillance de la conformité, l'examen de l'efficacité des mesures à intervalles réguliers, et l'adaptation des mesures à l'évolution des besoins ainsi que l'amélioration des méthodes et des technologies ;
- être en mesure de réduire au minimum les effets négatifs sur le plan opérationnel et sur le plan de l'efficacité tout en renforçant et en encourageant la confiance du public et la santé publique de l'aviation ;
- être cohérentes et harmonisées dans toute la mesure possible, mais assez souples pour tenir compte de l'évaluation et de la tolérance des risques en fonction des régions ou des situations. L'acceptation de mesures équivalentes sur la base de principes partagés et de critères reconnus à l'échelle internationale sera un catalyseur fondamental du rétablissement des services aériens au niveau mondial ;
- être étayées par des preuves médicales et conformes aux meilleures pratiques de santé ;
- être non discriminatoires, fondées sur des preuves et transparentes ;
- être efficaces sur le plan des coûts, être proportionnées et ne pas compromettre les chances de se livrer concurrence sur un pied d'égalité ;
- être très visibles, et communiquées de manière efficace et claire à la communauté aéronautique ainsi qu'au grand public ;
- être conformes aux exigences, aux normes et aux pratiques recommandées internationales qui s'appliquent à l'aviation et à la santé publique.

5. Stades des mesures d'atténuation fondés sur les risques

5.1 Le rétablissement de plus hauts volumes de voyages aériens de passagers dépendra d'un certain nombre de facteurs, notamment, et principalement, des directives des agences de santé publique (déterminées par les niveaux de risques liés aux voyages), des restrictions et des exigences imposées par les gouvernements concernant les voyages, de la confiance des passagers et des capacités opérationnelles des transporteurs aériens et des aéroports.

5.2 Une approche fondée sur les risques favorisera la transition entre les différents stades du redémarrage des opérations et l'ajustement des mesures d'atténuation sur la base des risques, tout en tenant compte du fait qu'il pourrait être nécessaire de revenir à des stades antérieurs. L'objectif est de maximiser la cohérence et d'élaborer des critères pour la communication de données et les processus de surveillance à l'appui de l'évaluation et de la progression vers le ou les prochains stades. Actuellement, il n'est pas possible de préciser le calendrier de ces stades. Au moment de la publication du présent document, la majeure partie de l'aviation commerciale de passagers en était au stade 0 ou 1.

- **Stade 0 :** Une situation où les voyages sont restreints et où la circulation de passagers entre les principaux aéroports nationaux et internationaux n'est que minimale.
- **Stade 1 :** Augmentation initiale des voyages aériens. Ce stade initial coïncidera avec des volumes de passagers relativement faibles, ce qui permettra aux transporteurs aériens et aux aéroports d'introduire des pratiques de santé publique dans l'aviation qui soient adaptées à ces volumes. Ce stade présentera des défis importants à mesure que chaque communauté de parties prenantes s'adapte à la fois à une demande accrue et à de nouveaux enjeux opérationnels liés à l'atténuation des risques. Les mesures sanitaires de voyage requises aux aéroports devront, au minimum, correspondre à celles prévues pour d'autres modes de transport et infrastructures au niveau local.
- **Stade 2 :** À mesure que les autorités sanitaires révisent l'applicabilité des mesures sur la base de critères médicaux reconnus, les volumes de passagers continueront de croître. Plusieurs mesures qui sont requises aux stades 0 et 1 pourraient être levées. Les mesures sanitaires de voyage requises aux aéroports devront correspondre à celles prévues pour d'autres modes de transport et infrastructures au niveau local.
- **Stade 3 :** Ce stade pourra survenir lorsque la flambée de virus aura été suffisamment maîtrisée dans une masse critique de destinations mondiales majeures, comme l'auront déterminé les autorités sanitaires. La réduction des niveaux nationaux d'alerte sanitaire et le desserrement connexe des restrictions aux voyages seront des éléments déclencheurs clés. Les mesures d'atténuation des risques continueront d'être réduites ou modifiées, ou seront supprimées à ce stade. Il se peut que des interventions pharmaceutiques efficaces (traitements ou vaccins par exemple) ne soient pas immédiatement disponibles au stade 3, mais la recherche des sujets contacts et le dépistage devraient l'être.
- **Stade 4 :** Ce stade commence lorsque des interventions pharmaceutiques spécifiques et efficaces sont facilement disponibles dans la plupart des pays. Il se pourrait qu'un certain nombre de mesures ou d'atténuations résiduelles puissent être conservées, mais elles devraient, elles aussi, faire l'objet d'un examen périodique.

Note. – Ces stades ne sont pas cloisonnés et la transition de l'un à l'autre peut se faire dans un sens comme dans l'autre.

Paré au décollage – Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19

Appendice

1. MESURES D'ATTÉNUATION DES RISQUES POUR LA SANTÉ PUBLIQUE

1.1 Généralités

1.1.1 Ces mesures d'atténuation des risques pour la santé publique sont divisées en deux sections. La première contient des mesures d'atténuation des risques qui s'appliquent en règle générale à toutes les phases du transport aérien des passagers et du fret. La seconde décrit les modules, joints au présent appendice, qui sont propres à divers aspects du transport aérien.

1.1.2 Lors de la mise en œuvre de ces mesures, il faudrait prendre soin de suivre l'ensemble des lois, des règlements, des exigences, des normes et des orientations applicables émises par des autorités infranationales, nationales et internationales compétentes. Aucun élément de ces orientations n'est destiné à remplacer ou à contrarier ces exigences.

1.2 Mesures d'atténuation des risques généralement applicables

- **Éducation du public** : Les États et les parties prenantes doivent œuvrer de concert pour diffuser des informations précises rapidement. L'information doit être aussi claire, simple et cohérente que possible tout au long de l'expérience de voyage des passagers.
- **Distanciation physique** : Dans la mesure du possible, les personnes devraient pouvoir maintenir une distance sociale conformément aux directives de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) ou aux directives sanitaires nationales applicables. Si cette distanciation n'est pas possible (par exemple, dans les cabines d'aéronef), il faudrait recourir à des mesures fondées sur les risques adéquates.
- **Couvre-visage et masque** : Le port de couvre-visages devrait être conforme aux directives de santé publique applicables. La sélection du type de couvre-visage (non médical ou médical) devrait se faire sur la base du niveau de risque et de la disponibilité des masques tout en tenant compte des risques potentiels et des inconvénients liés à l'utilisation de masques. L'utilisation de masques médicaux en tant qu'équipement de protection individuelle doit être priorisée par les professionnels de la santé et les personnes symptomatiques dont on soupçonne qu'elles sont infectées par la COVID-19. Dans tous les cas, il faudrait suivre les meilleures pratiques pour savoir quand et comment porter, enlever, remplacer et éliminer ces masques et couvre-visages, ainsi que sur l'hygiène des mains après retrait.

- **Assainissement systématique** : Toutes les surfaces exposées à un contact et à une transmission par l'homme devraient être nettoyées et désinfectées, conformément aux prescriptions des autorités de santé publique, à une fréquence déterminée par une évaluation des risques opérationnels.
- **Examen de dépistage** : Les États devraient s'assurer qu'un examen de dépistage est réalisé en accord avec les protocoles des autorités sanitaires compétentes. Cet examen de dépistage pourrait comprendre des autodéclarations, des prises de la température et des observations visuelles par des professionnels de la santé avant le vol et après le vol. Un tel examen de dépistage permettrait de détecter des personnes potentiellement à haut risque qui pourraient nécessiter un examen supplémentaire avant le travail ou le vol. L'accès à de telles informations et indications peut permettre d'adopter une approche fondée sur les risques qui contribuera davantage à rassurer les voyageurs. Cet examen de dépistage pourrait être réalisé à l'entrée et/ou à la sortie.

Si une personne présente des signes et des symptômes de la COVID-19 ou signale avoir été exposée à la COVID-19, un suivi approprié serait nécessaire, y compris un bilan de santé ciblé par du personnel médical, soit dans un espace de consultation dédié à un aéroport, soit dans un établissement de santé hors site déterminé à l'avance.

- **Recherche des contacts** : Il convient de recenser des méthodes permettant la collecte des coordonnées du personnel et des passagers, y compris des applications web, afin d'aider les autorités de santé publique dans la recherche des contacts. Des coordonnées actualisées devraient être demandées dans le cadre de l'autodéclaration sanitaire et les interactions entre les passagers et les gouvernements devraient se faire de manière directe par l'intermédiaire de portails publics, en conformité avec les règles de protection de la vie privée applicables.
- **Déclarations sanitaires** : Lorsque cela est faisable et justifié, des formulaires de déclaration sanitaire relatifs à la COVID-19 devraient être utilisés pour tous les passagers, conformément aux recommandations des autorités sanitaires compétentes. L'autodéclaration préalable à l'arrivée à l'aéroport devrait aussi être encouragée, de même que l'utilisation d'outils électroniques pour éviter les formulaires papier.
- **Test de dépistage** : Au moment de la publication, des tests rapides ne peuvent être une condition préalable au voyage en raison de leur manque de fiabilité ou de leur caractère impraticable. Il est par conséquent recommandé que les États s'abstiennent d'exiger des tests rapides pour le moment. Il convient de noter que le dépistage rapide de tous les passagers avant le départ ne serait pas viable sur le plan opérationnel à moins que des dépistages en temps réel, plus rapides et plus fiables, ne soient disponibles.

1.3 Mesures d'atténuation des risques applicables à des modules spécifiques

A. Aéroport

Le module aéroport contient des orientations spécifiques relatives à plusieurs éléments : aérogare, nettoyage, désinfection, hygiène, distanciation physique, protection du personnel, accès, zone d'enregistrement, inspection-filtrage de sûreté, zones côté piste, installations aux portes, correspondance des passagers, débarquement, zones de récupération des bagages et secteur des arrivées.

B. Aéronef

Le module aéronef contient des orientations spécifiques relatives aux processus d'embarquement, aux processus d'attribution des sièges, aux bagages, aux interactions à bord, aux systèmes

de climatisation, aux services de restauration, à l'accès aux toilettes, à la protection des équipages, à la gestion des passagers ou des membres d'équipage malades, ainsi qu'au nettoyage et à la désinfection du poste de pilotage, de la cabine et du compartiment de fret.

C. Équipage

Afin de promouvoir un transport aérien international sûr et durable, une stratégie internationale étroitement coordonnée d'affectation du personnel navigant, conforme aux normes reconnues de santé publique, sera essentielle pour alléger les fardeaux qui pèsent sur le personnel de transport essentiel. Actuellement, elles comprennent un examen de dépistage, des exigences de quarantaine et des restrictions à l'immigration qui s'appliquent à d'autres voyageurs. Le module équipage contient des orientations spécifiques sur les questions suivantes : membre d'équipage qui se présente au travail après contact avec un cas suspect ou positif de COVID-19, meilleures pratiques relatives au temps global d'escale du personnel, membres d'équipage qui souffrent de symptômes de la COVID-19 lors d'une escale et placement de l'équipage.

D. Fret

Les équipages des vols de fret devraient prendre en considération les mêmes aspects relatifs à la santé et à la sécurité que les équipages des vols de passagers, et ils sont collectivement inclus dans la section équipage du présent document. Si les envois de fret aérien n'entrent pas en contact avec les voyageurs, le processus d'acceptation et de remise du fret prévoit en effet des interactions avec du personnel non aéroportuaire. Le module fret aborde la santé publique dans le domaine de l'aviation, notamment la distanciation physique, l'hygiène personnelle, les barrières de protection aux points de correspondance vers la passerelle, le chargement et le déchargement, et d'autres procédures d'atténuation.

2. MODULES

<p><i>Module</i></p> <p style="text-align: center;">Aéroports</p>
<p><i>Public cible</i></p> <p>Exploitants d'aéroport, autorités, gouvernements et personnel aéroportuaire.</p>
<p><i>Élément</i></p> <p style="text-align: center;">Aérogare</p>
<p><i>Description succincte (objectif)</i></p> <p>Les orientations relatives à l'exploitation des aérogares doivent tenir compte de tous les aspects de l'exploitation, notamment la question de savoir qui a accès aux bâtiments, le maintien de la propreté et les procédures de désinfection en vigueur à l'intérieur de l'aérogare, ainsi que les mesures sanitaires, la fourniture d'orientations pour les premiers soins ou l'assistance médicale, et les protocoles applicables aux passagers et au personnel.</p>
<p><i>Considérations</i></p> <p>Nettoyage et désinfection</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'autorité sanitaire d'aéroport, les exploitants d'aéroport et les prestataires de services devraient s'entendre sur un plan écrit de nettoyage et de désinfection renforcé, conforme aux procédures d'exploitation normalisées figurant dans le Guide d'hygiène et d'assainissement dans l'aviation de l'OMS. Ce plan devra être mis à jour en ce qui concerne les procédures, les horaires et les produits, dès lors que de nouvelles informations seront disponibles. • Le nettoyage et la désinfection des infrastructures de l'aérogare et de tous les équipements devraient être effectués régulièrement, conformément au plan susmentionné, et à une fréquence accrue selon ce que le trafic exige. • Augmenter la disponibilité des produits de nettoyage et désinfection approuvés par les autorités compétentes. • L'ensemble du personnel de nettoyage et de désinfection devrait être informé du plan de nettoyage et de désinfection. Il est nécessaire de s'assurer que le personnel utilise les produits de manière efficace, notamment en ce qui concerne la concentration, la méthode et le temps de pose des désinfectants, et qu'il insiste sur les surfaces qui sont souvent touchées et les plus susceptibles d'être contaminées, comme : <ul style="list-style-type: none"> ○ les comptoirs d'information de l'aéroport, les comptoirs pour les passagers à mobilité réduite (PMR), les zones d'enregistrement, les secteurs de l'immigration et des douanes, les zones d'inspection-filtrage de sûreté, les zones d'embarquement, etc. ; ○ les escaliers roulants et les ascenseurs, les mains courantes ; ○ les toilettes, les sanitaires et les coins-bébés ; ○ les chariots à bagages et les points de collecte : à nettoyer avec des lingettes humides jetables ou des désinfectants. S'assurer que des poubelles sont mises à disposition ; ○ les sièges devant les zones d'inspection-filtrage et dans les zones d'enregistrement et d'embarquement ; ○ les navettes reliant les stationnements et les bus côté zone piste.

- Faire une utilisation accrue de la climatisation et de systèmes efficaces de filtration afin de garder l'air propre, de réduire la recirculation et d'accroître la proportion d'air frais. Les flux d'air horizontaux devraient être limités.

Distanciation physique

- La distanciation physique est une mesure efficace pour limiter la transmission de la COVID-19 et devrait faire partie intégrante d'un train de mesures complet visant à limiter la propagation de la COVID-19. Les mesures de distanciation physique aux aéroports devraient :
 - être au moins cohérentes avec d'autres mesures appliquées pour d'autres modes de transport, en particulier les transports publics urbains utilisés pour relier les aéroports ;
 - être appliquées, dans toute la mesure possible, à tout l'aéroport ;
 - être réévaluées selon l'évolution de la situation épidémiologique.
- La distanciation physique devrait viser au moins 1 mètre de distance entre les personnes.
- Les passagers devraient porter des masques ou autres couvre-visages, conformément aux directives sanitaires applicables et lorsque leur utilisation n'entraîne pas de pénurie pour les professionnels de la santé.
- La reconnaissance mutuelle de mesures équivalentes de distanciation physique qui atténue les risques pour la santé au point de départ et au point d'arrivée est encouragée.

Protection du personnel

- Le niveau de protection adéquate du personnel devrait être évalué au cas par cas. Une telle protection peut comprendre des équipements de protection individuelle (EPI), des programmes de dépistage du personnel, l'établissement des horaires (organiser le personnel selon des équipes et des services réguliers), la mise à disposition de désinfectant pour les mains à base d'alcool, des procédures particulières pour le personnel avant et après un service, ainsi que des plans de distanciation physique aux stations de travail.
- Le personnel devrait être équipé d'EPI en fonction du risque d'exposition (par exemple, le type d'activité) et la dynamique de transmission (par exemple, projection de gouttelettes). Les EPI pourraient comprendre des gants, des masques médicaux, des lunettes ou des écrans faciaux, ainsi que des blouses ou des tabliers.
- Pour le personnel et les équipes assurant différents services, le passage de relais devrait se faire sans contact, c'est-à-dire par téléphone, par vidéoconférence, au moyen de registres électroniques ou, au moins, en respectant la distanciation physique.
- Les travaux de maintenance et de réparation dans les zones publiques devraient être priorités et leur calendrier ajusté ou, s'ils ne sont pas essentiels, ils pourraient être reportés.
- La formation du personnel devrait maximiser l'utilisation de cours en ligne et de classes virtuelles.
- L'utilisation de séparateurs physiques entre certains membres du personnel et les passagers est recommandée dans les zones d'échanges et de transactions répétés.

Accès aux aéroports

- Selon les spécificités de chaque aéroport et la législation nationale en vigueur, l'accès aux aéroports pourrait être restreint au personnel, aux voyageurs et aux personnes qui accompagnent par exemple des personnes handicapées, des personnes à mobilité réduite ou des mineurs non accompagnés dans une phase initiale, pour autant que cette situation ne crée ni foule ni queue, car cela augmenterait les risques de transmission et créerait une vulnérabilité potentielle en matière de sûreté.
- Lorsqu'un examen de dépistage est requis par la réglementation applicable, des thermomètres sans contact devraient être utilisés dans une zone désignée, dans des conditions qui limitent les incidences sur l'exploitation.

Pour une mise en œuvre uniforme

- Collaborer avec les autorités pertinentes afin de veiller à l'harmonisation des points de vue.
- Collaborer avec les parties prenantes de la communauté pour assurer la diffusion en temps voulu d'informations précises aux voyageurs.
- Veiller à ce que les mesures soient alignées sur d'autres modes de transport et infrastructures au niveau local.
- Utiliser la *Fiche de contrôle : nettoyage/désinfection de l'aéroport contre la COVID-19* (Formulaire PHC 3) ou une fiche similaire, le cas échéant.

<i>Élément</i> Zone d'enregistrement général
<p><i>Description succincte (objectif)</i></p> <p>La zone d'enregistrement général d'un aéroport connaît en général un trafic élevé de passagers. Afin de limiter les files d'attente et les foules, les passagers devraient effectuer la plus grande partie possible de leur enregistrement avant d'arriver à l'aéroport (autrement dit, ils devraient être prêts à embarquer). Des options libre-service devraient être mises à disposition et utilisées le plus possible pour limiter le contact aux points de services aux passagers.</p>
<p><i>Considérations</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Des mesures visant à réduire l'encombrement dans ces zones grâce à une planification préalable et la surveillance des flux de passagers devraient être mises en œuvre. • Les aéroports devraient afficher des panneaux, utiliser le marquage au sol et diffuser des avis par le système de sonorisation pour encourager le maintien de la distance physique. De plus, il faut renforcer les messages clés des autorités sanitaires sur la prévention au moyen de messages sonores ou d'affiches aux principaux points de service tout au long du trajet des passagers. • Différents outils en libre-service, comme les bornes d'impression de cartes d'embarquement et d'étiquettes de bagages, suscitent une préoccupation particulière en raison des nombreux contacts qui augmentent la probabilité de contamination. Il faut néanmoins encourager l'utilisation de ces appareils pour réduire les interactions directes, mais une attention particulière doit être accordée à la gestion du flux de passagers et ces appareils doivent être désinfectés adéquatement et fréquemment. • Autant que possible, les passagers devraient être encouragés à effectuer l'enregistrement avant d'arriver à l'aéroport. L'enregistrement en ligne, les cartes d'embarquement sur application mobile, l'impression des étiquettes de bagages hors aéroport et d'autres initiatives vont contribuer à réduire les occasions de contact avec le personnel et l'infrastructure de l'aéroport. Il est donc recommandé que les gouvernements lèvent tout obstacle réglementaire à la mise en service de ces procédures réalisées hors aéroport. • Aux comptoirs d'enregistrement traditionnels, il y a lieu d'envisager le recours à des poteaux à ruban rétractable et au marquage au sol pour les files d'attente afin d'encourager la distance sociale, et d'installer également des panneaux transparents pour protéger le personnel derrière le comptoir. • Des dispositifs d'assainissement en libre-service peuvent être intégrés aux bornes d'enregistrement pour la désinfection des écrans tactiles après chaque utilisation. • Si possible, les aéroports et autres parties prenantes intéressées devraient utiliser des technologies et méthodes sans contact, dont les techniques biométriques comme la reconnaissance faciale ou de l'iris. Ces procédés d'identification numérique peuvent être appliqués au dépôt des bagages en libre-service, aux différentes files d'attente, aux portes d'embarquement et dans les commerces et boutiques hors taxes. Ces méthodes permettront d'éliminer ou de réduire dans une large mesure la nécessité pour le personnel d'entrer en contact avec les documents de voyage des passagers. Cela pourrait aussi permettre d'accélérer plusieurs procédures, ce qui se traduirait par une protection sanitaire accrue, une réduction des files d'attente et d'autres gains d'efficacité.

Pour une mise en œuvre uniforme

- Collaborer avec les autorités compétentes, les transporteurs aériens et d'autres parties prenantes de l'aviation pour définir des solutions économiques qui protègent le public.
- Simplifier les formalités grâce à des méthodes sans contact.
- Accroître l'utilisation de solutions normalisées de gestion numérique de l'identité.
- Utiliser la *Fiche de contrôle : nettoyage/désinfection de l'aéroport contre la COVID-19* (Formulaire PHC 3), ou une fiche similaire, le cas échéant.

<i>Élément</i> Inspection-filtrage de sûreté
<p><i>Description succincte (objectif)</i></p> <p>Pendant les phases initiales de la lutte contre la pandémie, il faut s’attendre à ce que les mesures de distanciation physique soient maintenues aux postes d’inspection-filtrage de sûreté, y compris pendant le déroulement de la procédure. Il y a lieu d’envisager des mesures de contrôle de l’accès aux postes d’inspection-filtrage ainsi que d’éventuelles modifications aux méthodes habituelles afin de se conformer aux nouvelles directives sanitaires contre la COVID-19.</p> <p>En temps normal, le personnel ne devrait pas être tenu d’effectuer des contrôles sanitaires ou de sécurité afin de se concentrer sur l’inspection-filtrage de sûreté et les procédures connexes.</p>
<p><i>Considérations</i></p> <p>Accès aux postes d’inspection-filtrage</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des procédures d’intervention appropriées devraient être mises en place, en coordination avec les services gouvernementaux compétents, lorsque des passagers présentent des symptômes. • Dans la mesure du possible, des distributeurs de désinfectant à mains devraient être mis à disposition des passagers et du personnel avant l’accès aux postes d’inspection-filtrage. • Les agents d’inspection-filtrage et les passagers devraient autant que possible garder une distance physique ou porter l’équipement de protection individuelle approprié pour réduire le risque d’exposition. • Il y a lieu de revoir l’accès et la configuration des postes d’inspection-filtrage de sûreté dans le but de réduire les foules et les files d’attente tout en assurant un débit adéquat. Cela s’applique à la zone de retrait des effets personnels et à celle où les passagers récupèrent leurs bagages de cabine après inspection. • Des marques devraient être appliquées au sol pour les files d’attente afin d’indiquer la distance appropriée à observer, selon les recommandations des autorités compétentes. La distanciation physique devrait continuer à s’appliquer jusqu’à ce que les autorités sanitaires compétentes jugent qu’elles peuvent être assouplies en toute sécurité. • Dans la mesure du possible, les cartes d’embarquement et les documents de voyage devraient être présentés au personnel chargé de la sûreté en évitant le contact physique et de façon à réduire au minimum l’interaction directe. Si une personne qui porte un masque doit être identifiée par rapport à la photo figurant sur une pièce d’identité officielle, elle peut retirer son masque si la distance physique peut être observée. Des panneaux doivent être affichés pour informer clairement les passagers sur les étapes ultérieures du processus. <p>Voici d’éventuelles solutions :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ inviter les passagers à utiliser les lecteurs automatiques de cartes d’embarquement aux points d’accès tout en maintenant une distance physique suffisante ; ○ utiliser des lecteurs portables de cartes d’embarquement utilisés par du personnel de sûreté ; ○ procéder à l’inspection visuelle des cartes d’embarquement et des documents d’identité, si les procédures normales l’exigent.

- La surface du lecteur des portillons automatiques et des lecteurs portables devrait être désinfectée à la même fréquence que toutes les autres surfaces que l'on touche constamment.
- Des agents devraient être déployés pour s'assurer que les passagers sont adéquatement préparés pour retirer leurs effets personnels pour l'inspection-filtrage. Les agents d'inspection-filtrage devraient répéter la procédure aux passagers qui entrent dans la zone où ils doivent retirer leurs effets personnels afin de réduire le risque de fausse alarme (et le recours à des fouilles manuelles).
- Les surfaces exposées ou fréquemment touchées au poste de contrôle et de récupération des bagages, ainsi que le matériel d'inspection-filtrage de sûreté, notamment les bacs, devraient être régulièrement nettoyés et désinfectés à fond.

Inspection-filtrage des passagers

- Un désinfectant pour les mains à base d'alcool devrait être fourni au personnel pour qu'il se lave et désinfecte les mains.
- Les agents d'inspection-filtrage devraient porter des gants et les jeter après une fouille manuelle.
- Les employés devraient être avisés de se laver les mains après avoir enlevé les gants.
- Des affiches d'information devraient être placées bien en vue pour décrire les nouvelles prescriptions sanitaires en vigueur et les procédures d'inspection-filtrage modifiées. Les affiches devraient inviter les passagers à prêter leur collaboration tout au long de la procédure d'inspection-filtrage.
- Lorsqu'un nombre élevé de passagers se présente aux postes de contrôle, l'inspection-filtrage du personnel et des membres d'équipage devrait avoir lieu autant que possible à des postes de contrôle réservés et distincts (à titre de mesures de prévention sanitaire supplémentaire).
- Si possible, la résolution des alarmes devrait avoir lieu dans une zone réservée, à l'écart du flux de passagers. Cette façon de procéder diminue le risque qu'il se forme des files d'attente et permet de maintenir un débit adéquat de passagers, mais elle peut nécessiter d'affecter du personnel supplémentaire.
- Pour les alarmes aux portiques de détection d'objets métalliques, il faut privilégier les détecteurs de métal portables pour en déterminer la cause, et ensuite effectuer une fouille manuelle ciblée sur l'élément qui déclenche l'alarme.
- L'emploi d'équipements de détection de traces d'explosifs (ETD) ou de chiens détecteurs d'explosifs (EDD) ne devrait pas être restreint à la seule résolution des alarmes. L'utilisation aléatoire de ses méthodes de détection des explosifs devrait être encouragée et mise à profit autant que possible.
- Pour résoudre une alarme ou un problème détecté par les agents d'inspection-filtrage, il faut plutôt recourir aux ETD ou aux EDD qu'aux fouilles manuelles, selon le cas, et la nature du problème décelé par les agents.
- Si la procédure normalisée prévoit que les embouts en tissu des ETD peuvent être réutilisés, il faudrait cesser cette pratique pour limiter la possibilité de propagation de la COVID-19.

Note.— Des recherches sont en cours pour déterminer si la température élevée des ETD est suffisante pour tuer un virus, ce qui permettrait de multiples utilisations des embouts. L'autorité compétente en matière de sûreté devrait vérifier cette possibilité auprès des autorités sanitaires.

- Si une fouille manuelle est nécessaire, les agents d'inspection-filtrage devraient autant que possible adapter leurs méthodes pour éviter de se trouver face à face avec les passagers ou autres personnes faisant l'objet de l'inspection-filtrage.
- Le personnel appelé à avoir une interaction directe rapprochée avec les passagers devrait porter un masque.
- Les liquides, aérosols et gels (LAG) d'utilisation sanitaire, tels que les désinfectants à mains à base d'alcool, en quantités plus élevées que celles autorisées dans les règlements de sûreté applicables, pourraient être acceptés si les autorités compétentes en matière de sûreté et de sécurité le permettent.

Pour une mise en œuvre uniforme

- Se concerter avec les organismes de réglementation pour envisager des solutions de rechange aux fouilles manuelles dans le cadre des fouilles aléatoires. Ces méthodes ne devraient être mises en œuvre qu'avec l'approbation de l'autorité compétente et suite à une évaluation du risque.
- Collaborer avec les autorités sanitaires compétentes pour élaborer et appliquer des protocoles de nettoyage et de désinfection des articles à forte probabilité de contamination (par ex., bacs et zone de retrait des articles personnels).
- Utiliser la *Fiche de contrôle : nettoyage/désinfection de l'aéroport contre la COVID-19* (Formulaire PHC 3), ou une fiche semblable, le cas échéant.

<i>Élément</i> Zone côté piste de l'aérogare
<p><i>Description succincte (objectif)</i></p> <p>La zone côté piste de l'aérogare, après le contrôle de sûreté, est un lieu de grande circulation de passagers, aux espaces ouverts, qui comporte peu de barrières physiques. Il faut tenir compte de la nécessité de maintenir temporairement la distance physique, tout en permettant aux passagers de se rendre dans les commerces, les boutiques hors taxes et les comptoirs d'aliments et de boissons.</p> <p>Les zones jouxtant les portes d'embarquement, les salons réservés aux personnes de marque et les autres services connaissent également un fort achalandage. Il y a lieu d'évaluer des outils de surveillance des flux de personnes, des installations physiques, le marquage au sol et des éléments d'orientation et de signalisation adaptés pour les mettre en place. Des protocoles renforcés de désinfection et d'hygiène devront être prévus et appliqués pour contribuer à limiter la propagation du virus.</p>
<p><i>Considérations</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les méthodes en libre-service, où les passagers ont un contact limité avec le personnel des boutiques et des débits d'aliments et de boissons, devraient être encouragées. • Une procédure organisée d'embarquement devra être mise en place pour réduire le contact physique entre les passagers, en particulier lorsque les coefficients de remplissage seront de nouveau à la hausse. Une étroite collaboration entre les compagnies aériennes, l'aéroport et les autorités est fondamentale. Les compagnies aériennes devront revoir leurs procédures d'embarquement actuelles. Les aéroports devront faire leur part en configurant différemment les zones d'embarquement et les autorités devront adapter les règles et règlements applicables. Une automatisation accrue, comme des lecteurs en libre-service et la biométrie, devrait être facilitée. • Au cours des phases initiales du redémarrage, en particulier, il y aurait lieu de limiter les bagages de cabine qui doivent être placés dans les compartiments pour permettre une procédure d'embarquement sans heurts. • Si possible, des technologies en libre-service devraient être envisagées aux portes d'embarquement, notamment des portillons automatiques, des lecteurs intégrés de cartes d'embarquement, des moniteurs pour afficher les instructions à l'intention des passagers et un appareil pour imprimer les modifications apportées à l'affectation des sièges. • Il convient d'offrir toutes les possibilités aux passagers d'utiliser des lecteurs pour l'autobalayage de leurs documents de voyage, lorsqu'ils doivent s'identifier. • À titre temporaire, les aires publiques (par ex., les salons, les portes d'embarquement et les restaurants) peuvent ouvrir, mais avec une capacité limitée, pour répondre à la nécessité à court terme de distanciation physique. Selon l'évolution de la relance et des mesures sanitaires, un retour à la fréquentation normale pourra être envisagé. • La fermeture temporaire ou une surveillance renforcée de certaines aires de services devrait être envisagée, en fonction des mesures d'atténuation en vigueur, notamment : <ul style="list-style-type: none"> ○ les restaurants en libre-service ou les buffets ; ○ les débits de boissons et d'aliments ou les salons publics munis de sièges ; ○ les fumeurs ; ○ les aires de jeux pour les enfants.

- De nombreux distributeurs de désinfectants à mains à base d'alcool devraient être installés partout dans l'aéroport et des affiches devraient indiquer leur emplacement aux passagers.
- Il y aurait lieu d'envisager l'installation d'équipements sanitaires sans contact dans les toilettes, notamment :
 - portes automatiques ;
 - systèmes de chasse d'eau automatique ;
 - lavabos et distributeurs de savon ou de nettoyant à mains sans contact ;
 - distributeurs automatiques de serviettes pour les mains.

Pour une mise en œuvre uniforme

- Se concerter avec les commerces et les concessionnaires qui exploitent des comptoirs alimentaires et de boissons pour mettre en place des moyens de paiement à technologie sans contact et des options en libre-service.
- Assurer la participation des compagnies aériennes dans la conception des mesures requises dans les salons des aéroports.
- Collaborer avec les autorités compétentes, les compagnies aériennes et autres parties prenantes de l'aviation pour définir des solutions économiques qui protègent le public.
- Utiliser la *Fiche de contrôle : nettoyage/désinfection de l'aéroport contre la COVID-19* (Formulaire PHC 3), ou une fiche semblable, le cas échéant.

<p><i>Élément</i></p> <p style="text-align: center;">Équipements aux portes d'embarquement des aéroports</p>
<p><i>Description succincte (objectif)</i></p> <p>Bon nombre d'aéroports auront retiré certains équipements du service en l'absence de passagers. Des vérifications de sécurité appropriées doivent être effectuées avant la reprise des vols. Les aéroports et les compagnies aériennes doivent se concerter pour veiller à produire des horaires précis des vols pour répondre à cet impératif.</p>
<p><i>Considérations</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les équipements électromécaniques, tels que les passerelles d'embarquement, les escaliers mécaniques et les ascenseurs, doivent faire l'objet d'une inspection et être vérifiés ou redémarrés périodiquement. L'inspection de ces équipements sur la base des recommandations des fabricants et des codes nationaux du bâtiment est essentielle avant leur remise en service pour usage par les passagers. • Des protocoles de maintenance doivent être définis et mis en place. • Si le conditionnement de l'air s'avère nécessaire, tous les équipements installés à l'extérieur, tels que les passerelles mobiles d'embarquement et les unités de chauffage/climatisation, devraient être alimentés en permanence. • Les fournisseurs de services essentiels et les autorités gouvernementales doivent être avisés à l'avance par les exploitants d'aéroport des calendriers et plans de démarrage visant la remise en service des installations qui avaient été temporairement fermées. <p>Équipements aux portes d'embarquement et filtration de l'air</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lorsque les unités de chauffage/climatisation (PCA) et les postes fixes d'alimentation électrique au sol (400 hertz) sont disponibles au poste de stationnement, le groupe auxiliaire de puissance (GAP) d'un aéronef peut être désactivé après l'arrivée. Un système PCA capte l'air ambiant qui passe par un filtre et fournit la climatisation à la cabine. • L'air capté par les sources externes n'est pas traité par un filtre à haute efficacité pour les particules de l'air (HEPA). L'utilisation du GAP de l'aéronef devrait être permise à la porte d'embarquement pour faire fonctionner le système de climatisation de l'appareil, si une qualité de filtrage équivalente à celle des systèmes PCA n'est pas disponible.
<p><i>Pour une mise en œuvre uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • S'assurer que la remise en service de la capacité aéroportuaire est en phase avec l'horaire des vols des compagnies aériennes et qu'elle s'effectue progressivement.

<i>Élément</i> Débarquement et arrivées
<p><i>Description succincte (objectif)</i></p> <p>Il y aura peut-être lieu de modifier temporairement les procédures de contrôles frontalier et douanier pour observer la distance physique.</p> <p>Si les équipements existent, le contrôle frontalier automatisé (ABC), l'identification numérique des passagers (biométrie) et d'autres technologies (dépistage thermique) seraient des mesures supplémentaires de filtrage qui permettraient d'accélérer les procédures d'immigration, de réduire les files d'attente et de réduire au minimum le contact entre les agents frontaliers et les passagers.</p> <p>En outre, pendant les phases initiales, certains gouvernements examinent la possibilité d'instaurer une déclaration sanitaire que les passagers devront remplir avant le départ ou à l'arrivée, qui pourrait faire fonction d'évaluation initiale pour identifier les voyageurs qui doivent subir une évaluation supplémentaire.</p>
<p><i>Considérations</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Une coordination devrait être établie entre les différentes autorités frontalières (par ex., immigration, santé) en vue d'adopter des mesures qui facilitent le congé des passagers à l'arrivée, comme des procédures utilisant des technologies sans contact (par ex., lecture des puces des passeports, reconnaissance faciale). • Si une déclaration doit être produite à l'arrivée, les gouvernements devraient songer à employer des solutions électroniques (par ex., des applications mobiles et des codes QR) pour réduire au minimum le contact direct entre personnes. L'information peut être fournie à l'avance sur des portails gouvernementaux. En ce qui concerne les formalités douanières, les couloirs d'autodéclaration (feu vert/feu rouge) sont recommandés autant que possible. • La vérification de l'identité devrait être automatisée au moyen de la technologie biométrique. Il faut encourager l'emploi de technologies sans contact, du contrôle frontalier automatisé ou des portillons électroniques afin de réduire la durée des transactions et l'interaction entre passagers, agents et personnel. • Si les règlements pertinents l'exigent, des caméras thermiques intelligentes peuvent être installées pour mesurer rapidement et discrètement la température de plusieurs passagers. • Au cours des phases initiales de la relance, des contrôles sanitaires supplémentaires peuvent être mis en place, au besoin, pour garantir le débit des passagers. Le dépistage thermique peut être effectué avant l'arrivée à la salle des douanes, mais il faut éviter les contrôles sanitaires individuels des passagers pour ne pas trop entraver le débit, ce qui se traduirait par d'autres files d'attente. • Pour les vols en provenance de zones à haut risque d'éclosion ou de transmission communautaire, une section de l'aérogare peut être utilisée pour augmenter la distanciation physique et/ou, en consultation avec les autorités de santé publique, des caméras thermiques peuvent être installées à des endroits appropriés pour le dépistage des passagers à l'arrivée.

Déclarations d'état de santé

- Certains gouvernements optent pour une déclaration d'état de santé à remplir sur un portail web. Les États qui possèdent déjà une plate-forme pour la collecte d'informations aux fins de visas et d'autorisations électroniques de voyage peuvent les adapter pour prendre en charge les renseignements sanitaires supplémentaires.

Correspondances

- Des méthodes de dépistage de type « contrôle unique » doivent être élaborées, qui s'inspirent du concept de contrôle unique de sûreté. Dans ce modèle, les passagers et les effets ne sont pas soumis de nouveau à l'inspection-filtrage aux points de correspondance, en vertu d'une reconnaissance mutuelle des mesures de sûreté entre les États pour ce trajet. Des arrangements semblables pour les procédures de dépistage permettraient d'éviter que de nouvelles files d'attente se forment aux points de correspondance des passagers.
- Si l'inspection-filtrage de sûreté est nécessaire aux points de correspondance, les prescriptions sanitaires appropriées décrites dans la section sur les départs doivent être observées.

Pour une mise en œuvre uniforme

- Collaborer avec les autorités compétentes pour définir des solutions économiques qui protègent le public.
- Collaborer avec les autorités compétentes et les transporteurs aériens pour définir des solutions efficaces et économiques qui protègent les voyageurs.
- Assurer une concertation avec les gouvernements et les autorités lorsqu'une déclaration sur l'état de santé va être prescrite.
- Utiliser de manière accrue des solutions numériques normalisées de gestion de l'identité.
- Utiliser la *Fiche de contrôle : nettoyage/désinfection de l'aéroport contre la COVID-19* (Formulaire PHC 3), ou une fiche semblable, le cas échéant.

<i>Élément</i>	Zone de récupération des bagages
<i>Brève description (objectif)</i>	
<p>La zone de récupération des bagages est un lieu de forte concentration de passagers qui sont en contact physique avec les chariots, les bagages, les appareils sanitaires des toilettes et d'autres installations. Des mesures de désinfection à une plus grande fréquence devraient être mises en place.</p>	
<i>Considérations</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Il faut déployer tous les efforts possibles pour que les passagers puissent récupérer rapidement leurs bagages sans devoir attendre longuement dans la zone de récupération des bagages. • Il faut optimiser l'emploi des carrousels de livraison des bagages pour empêcher l'attroupement de passagers et, autant que possible, recourir à des carrousels dédiés pour les vols en provenance de zones à haut risque. • Les gouvernements devraient s'assurer que la procédure de congé douanier est aussi rapide que possible et que des mesures appropriées sont prises pour l'inspection physique des bagages. • Le programme de nettoyage devrait être basé sur l'horaire d'arrivée des vols pour assurer une désinfection plus fréquente et plus approfondie des chariots à bagages, des toilettes, des interrupteurs d'ascenseur, des mains courantes, etc. • Des bornes en libre-service ou des applications en ligne devraient être proposées aux passagers qui doivent présenter une réclamation visant des bagages perdus ou endommagés. • Il y a lieu d'envisager le recours temporaire à des poteaux à ruban rétractable et au marquage au sol pour encourager les passagers à garder une distance physique aux carrousels de bagages. • Dans la mesure du possible, les comptoirs de réclamation de bagages perdus devraient être munis d'un écran transparent pour la protection des agents des compagnies aériennes. • Il faut encourager l'utilisation de services de livraison des bagages directement à l'hôtel ou au domicile du passager. • L'information servant à retracer les bagages devrait être fournie aux passagers pour leur permettre de présenter une réclamation en cas de perte, sans devoir attendre dans la zone de récupération des bagages. • Des protocoles de nettoyage et de désinfection devraient être établis. 	
<i>Pour une mise en œuvre uniforme</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Collaborer avec les autorités compétentes pour définir des solutions économiques qui protègent le public. 	

- Utiliser la *Fiche de contrôle : nettoyage/désinfection de l'aéroport contre la COVID-19* (Formulaire PHC 3), ou une fiche semblable, le cas échéant.

<i>Élément</i>	Sortie de la zone côté ville
<i>Description succincte (objectif)</i>	Des protocoles et des mesures de précaution doivent être mis en place pour les passagers à l'arrivée qui quittent l'aérogare côté ville. Il faut accorder une attention particulière à la zone d'accueil des passagers ainsi qu'à la sortie de l'aérogare. Pendant les phases initiales de la relance, un périmètre pourrait être érigé autour de la zone d'accueil des passagers ou des restrictions d'accès à l'aérogare pourraient être imposées.
<i>Considérations</i>	<p>Accès à l'aérogare</p> <ul style="list-style-type: none"> • En fonction des particularités de chaque aéroport et de la législation nationale en vigueur, l'accès à l'aérogare peut être limité au personnel, aux voyageurs et aux personnes qui accompagnent des passagers handicapés, des passagers à mobilité réduite ou des mineurs non accompagnés, pourvu que cela ne crée pas d'attouchements ou des files d'attente, car cela augmenterait le risque de propagation en plus de créer des vulnérabilités du point de vue de la sûreté. • Plusieurs postes de lavage des mains ou distributeurs de désinfectant à mains doivent être installés avant la sortie de l'aérogare. • Le nettoyage doit être accru selon l'horaire d'arrivée des vols pour assurer une désinfection plus fréquente et complète des zones publiques côté ville, notamment les salons publics, les débits d'aliments et de boissons et les commerces, les mains courantes, les toilettes, les systèmes automatisés de déplacement des personnes et les autobus.
<i>Pour une mise en œuvre uniforme</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Collaborer avec les parties prenantes de la communauté pour assurer une diffusion en temps opportun d'informations précises à l'intention des voyageurs. • Utiliser la <i>Fiche de contrôle : nettoyage/désinfection de l'aéroport contre la COVID-19</i> (Formulaire PHC 3), ou une fiche semblable, le cas échéant.

<p><i>Module</i></p> <p style="text-align: center;">Aéronefs</p>
<p><i>Public cible</i></p> <p>Exploitants visés par l'Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i>, Partie 1 — <i>Aviation de transport commercial international</i> — <i>Avions</i>.</p>
<p><i>Élément</i></p> <p style="text-align: center;">Passagers et équipage — Généralités</p>
<p><i>Description succincte (objectif)</i></p> <p>Offrir aux passagers et à l'équipage un cadre d'exploitation qui répond aux critères de sécurité et d'hygiène.</p>
<p><i>Considérations</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Adaptation de la procédure d'embarquement. Dans la mesure du possible, et en tenant compte des aspects relatifs à la masse et au centrage de l'aéronef, les procédures d'embarquement et de débarquement des passagers devraient réduire la probabilité que les passagers passent à proximité immédiate les uns des autres. • Procédures d'attribution des sièges. Au besoin, les sièges devraient être attribués de façon à créer une distanciation physique adéquate entre les passagers. Les compagnies aériennes devraient permettre l'attribution de sièges séparés lorsque le niveau d'occupation de l'appareil le permet. Les passagers devraient aussi être invités à rester assis sur le siège qui leur a été attribué, autant que possible. • Limitation des interactions à bord. Les passagers devraient être incités à voyager le plus léger possible et à enregistrer tous leurs bagages, sauf les bagages à main de petite taille qui peuvent être placés sous le siège. Les journaux et magazines devraient être retirés. Des restrictions concernant les achats réalisés dans les boutiques hors taxes pourraient aussi être temporairement appliquées (dimensions et quantité). • Réduction ou interruption du service de restauration et de bar. Le service de restauration et de bar devrait être réduit ou suspendu sur les vols court-courriers, ou il devrait être envisagé d'offrir les produits dans des contenants fermés et préemballés. L'utilisation de provisions de bord non essentielles, telles que les couvertures et les oreillers, devrait être limitée, de façon à minimiser le risque d'infection croisée. • Limitation de l'accès aux toilettes. Si possible, une cabine de toilettes devrait être réservée à l'équipage, à condition que le nombre de toilettes restant soit suffisant pour éviter les regroupements plus importants de passagers qui attendent leur tour. De plus, si la configuration de l'aéronef le permet, les passagers devraient utiliser les toilettes qui leur ont été indiquées en fonction de leur numéro de siège, de façon à limiter la circulation des passagers en vol, réduisant ainsi le risque d'exposition aux autres passagers. • Mesures de protection de l'équipage. Il devrait être interdit de partager l'équipement utilisé pour les démonstrations de sécurité. Les membres d'équipage devraient être affectés à certaines parties de la cabine seulement. D'autres moyens de protection, comme des rideaux en plastique ou des panneaux de plexiglas installés pour la procédure d'embarquement (et retirés à la fin de l'embarquement) devraient être examinés.

Note.— Les éléments ci-après relatifs au processus de désinfection incluent les dernières recommandations conjointes des constructeurs d'équipement aéronautique d'origine (OEM) disponibles. Avant de les utiliser, il convient de noter que :

- *Ces recommandations sont fondées sur une situation et des technologies qui évoluent.*
- *Bien que tout ait été mis en œuvre pour fournir des recommandations communes pour l'utilisation de désinfectants dans les avions, chaque OEM d'aéronefs fabrique des produits différents. Il est fortement recommandé aux exploitants de prendre connaissance des orientations des OEM et de s'adresser au fabricant de la cellule pour toute question spécifique.*
- *Ces orientations visent à fournir aux exploitants des recommandations correspondant aux produits aéronautiques. Il incombe à l'exploitant de s'assurer que les désinfectants sont utilisés suivant les instructions du fabricant et conformément aux recommandations des organismes sanitaires pour l'efficacité du processus et aux instructions figurant sur l'étiquette du désinfectant, et que les individus manipulant le désinfectant sont correctement protégés.*

<i>Élément</i>	Désinfection – Poste de pilotage
<i>Description succincte (objectif)</i>	Offrir à l'équipage et au personnel au sol un cadre d'exploitation qui répond aux critères de sécurité et d'hygiène.
<i>Considérations</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La fréquence du nettoyage du poste de pilotage devrait dépendre de la séparation entre le poste de pilotage et la cabine passagers, ainsi que de la fréquence des relèves. • La fréquence du nettoyage et de la désinfection du poste de pilotage devrait permettre à l'équipage de travailler en toute sécurité. • Les constructeurs de cellules recommandent l'utilisation d'alcool isopropylique à 70 % en solution aqueuse pour désinfecter les surfaces de contact du poste de pilotage. Les exploitants devraient consulter les consignes émises par les organismes sanitaires compétents pour une application efficace contre les virus. Ils devraient consulter les instructions de l'OEM pour s'assurer de l'utilisation des équipements appropriés d'application, de ventilation et de protection individuelle. Pour des recommandations plus détaillées ou concernant d'autres produits désinfectants, les exploitants peuvent contacter le constructeur de la cellule en question. • Afin de maximiser l'efficacité du processus, les surfaces devraient être débarrassées de tous débris et saletés avant d'être désinfectées.

- L'application du désinfectant sur les surfaces devrait être réalisée à l'aide de lingettes humides ou de chiffons à usage unique humidifiés. L'utilisation de petites bouteilles de désinfectant est recommandée afin de limiter le risque de déversement à bord. La solution d'alcool isopropylique ne doit pas être vaporisée à l'intérieur du poste de pilotage. Le liquide ne doit pas couler ou goutter dans des équipements.
- La solution d'alcool isopropylique étant inflammable, il est recommandé de prendre des précautions à proximité de possibles sources d'incendie.
- Étant donné que la fréquence des désinfections a considérablement augmenté en raison de l'épidémie de COVID-19 et que nous ne disposons pas d'informations sur les effets à long terme liés à l'application fréquente de désinfectant, l'exploitant devrait inspecter régulièrement l'équipement pour s'assurer qu'il ne présente pas d'effets à long terme ou qu'il ne se dégrade pas progressivement. Si l'exploitant constate une dégradation, l'OEM peut lui recommander l'utilisation d'autres désinfectants. L'application sur les surfaces en cuir ou poreuses devrait être réalisée avec un soin particulier.
- Compte tenu du risque accru de changement de la position des interrupteurs par inadvertance pendant le processus de nettoyage ou de désinfection, les exploitants et l'équipage de conduite devraient renforcer les procédures de vérification du bon positionnement des interrupteurs et des commandes du poste de pilotage avant le vol.
- Des exigences supplémentaires pourraient s'imposer pour la désinfection de certains équipements du poste de pilotage, selon leur utilisation (par ex., masques à oxygène), et des procédures devraient être mises en place en conséquence.

Pour une mise en œuvre uniforme

- Assurer une communication entre les OEM par l'intermédiaire du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et une communication entre les OEM et les exploitants.
- Utiliser la *Fiche de contrôle : désinfection de l'aéronef contre la COVID-19* (Formulaire PHC 2) ou un document similaire le cas échéant.

<p><i>Élément</i></p> <p style="text-align: center;">Désinfection — Cabine passagers</p>
<p><i>Description succincte (objectif)</i></p> <p>Offrir aux passagers, à l'équipage et au personnel au sol un cadre d'exploitation qui répond aux critères de sécurité et d'hygiène.</p>
<p><i>Principes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • La cabine devrait être nettoyée et désinfectée à une fréquence appropriée afin de garantir la sécurité des opérations pour les passagers et l'équipage. Cette fréquence devrait dépendre de l'exploitation de l'aéronef et de l'exposition potentielle de la cabine à une personne infectée. • Les constructeurs de cellules recommandent l'utilisation d'alcool isopropylique à 70 % en solution aqueuse pour désinfecter les surfaces de contact. Les exploitants devraient consulter les consignes émises par les organismes sanitaires compétents pour une application efficace contre les virus. Ils devraient consulter les instructions de l'OEM pour s'assurer de l'utilisation des équipements appropriés d'application, de ventilation et de protection individuelle. Pour des recommandations plus détaillées ou concernant d'autres produits désinfectants, les exploitants peuvent contacter le constructeur de la cellule en question. • Afin de maximiser l'efficacité du processus, les surfaces devraient être débarrassées de tous débris et saletés avant d'être désinfectées. • L'application du désinfectant sur les surfaces devrait être réalisée à l'aide de lingettes humides ou de chiffons à usage unique humidifiés. L'utilisation de petites bouteilles de désinfectant est recommandée afin de limiter le risque de déversement à bord. La solution d'alcool isopropylique ne doit pas être vaporisée à l'intérieur de la cabine. Le liquide ne doit pas couler ou goutter dans des équipements (par exemple dans les systèmes électroniques de divertissement à bord). • La solution d'alcool isopropylique étant inflammable, il est recommandé de prendre des précautions à proximité de possibles sources d'incendie. • Étant donné que la fréquence des désinfections a considérablement augmenté en raison de l'épidémie de COVID-19 et que nous ne disposons pas d'informations sur les effets à long terme liés à l'application fréquente de désinfectant, l'exploitant devrait inspecter régulièrement l'équipement pour s'assurer qu'il ne présente pas d'effets à long terme, qu'il ne change pas de couleur ou qu'il ne se dégrade pas progressivement. Si l'exploitant constate une dégradation, l'OEM peut lui recommander l'utilisation d'autres désinfectants. L'application sur les surfaces en cuir ou poreuses devrait être réalisée avec un soin particulier. L'exploitant devrait vérifier auprès du fabricant quels agents désinfectants peuvent être utilisés sur les équipements fournis par l'acheteur (par ex., sièges et systèmes IFE).

- Les compagnies aériennes souhaiteront peut-être modifier leurs procédures d'exploitation afin de minimiser le nombre de membres du personnel qui doivent toucher les principales surfaces de contact telles que les panneaux d'accès, les poignées de porte, les interrupteurs, etc. Pour des recommandations plus détaillées ou concernant d'autres produits désinfectants, les exploitants peuvent contacter le constructeur de la cellule en question.

Pour une mise en œuvre uniforme

- Assurer une communication entre les OEM par l'intermédiaire de l'ICCAIA et une communication entre les OEM et les compagnies aériennes.
- Utiliser la *Fiche de contrôle : désinfection de l'aéronef contre la COVID-19* (Formulaire PHC 2) ou un document similaire le cas échéant.

<i>Élément</i>	Désinfection — Compartiment de fret
<i>Description succincte (objectif)</i>	
Offrir à l'équipage et au personnel au sol un cadre d'exploitation qui répond aux critères de sécurité et d'hygiène.	
<i>Considérations</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • La fréquence du nettoyage et de la désinfection des surfaces de contact du compartiment de fret devrait permettre au personnel au sol de travailler en toute sécurité. • Les constructeurs de cellules recommandent l'utilisation d'alcool isopropylique à 70 % en solution aqueuse pour désinfecter les surfaces de contact. Les exploitants devraient consulter les consignes émises par les organismes sanitaires compétents pour une application efficace contre les virus. Ils devraient consulter les instructions de l'OEM pour s'assurer de l'utilisation des équipements appropriés d'application, de ventilation et de protection individuelle. Pour des recommandations plus détaillées ou concernant d'autres produits désinfectants, les exploitants peuvent contacter le constructeur de la cellule en question. • Afin de maximiser l'efficacité du processus, les surfaces devraient être débarrassées de tous débris et saletés avant d'être désinfectées. • L'application du désinfectant sur les surfaces devrait être réalisée à l'aide de lingettes humides ou de chiffons à usage unique humidifiés. L'utilisation de petites bouteilles de désinfectant est recommandée afin de limiter le risque de déversement à bord. La solution d'alcool isopropylique ne doit pas être vaporisée à l'intérieur du compartiment de fret. Le liquide ne doit pas entrer en contact avec des équipements essentiels (par ex., le détecteur de fumée, les systèmes électroniques de commande des portes et les lances d'incendie). • La solution d'alcool isopropylique étant inflammable, il est recommandé de prendre des précautions à proximité de possibles sources d'incendie et de faire particulièrement attention aux sources d'incendie cachées (des boîtiers électroniques sont souvent installés dans le compartiment de fret). • Étant donné que la fréquence des désinfections a considérablement augmenté en raison de l'épidémie de COVID-19 et que nous ne disposons pas d'informations sur les effets à long terme liés à l'application fréquente de désinfectant, l'exploitant devrait inspecter régulièrement l'équipement pour s'assurer qu'il ne présente pas d'effets à long terme ou qu'il ne se dégrade pas progressivement. Si l'exploitant constate une dégradation, l'OEM peut lui recommander l'utilisation d'autres désinfectants. • Les compagnies aériennes souhaiteront peut-être modifier leurs procédures d'exploitation afin de minimiser le nombre de membres du personnel qui doivent toucher les principales surfaces de contact telles que les panneaux d'accès, les poignées de porte, les interrupteurs, etc. 	

Pour une mise en œuvre uniforme

- Assurer une communication entre les OEM par l'intermédiaire de l'ICCAIA et une communication entre les OEM et les compagnies aériennes.
- Utiliser la *Fiche de contrôle : désinfection de l'aéronef contre la COVID-19* (Formulaire PHC 2) ou un document similaire le cas échéant.

<i>Élément</i>	Désinfection — Maintenance
<i>Description succincte (objectif)</i>	Offrir aux passagers, à l'équipage et au personnel au sol un cadre d'exploitation qui répond aux critères de sécurité et d'hygiène.
<i>Considérations</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les compagnies aériennes devraient veiller à l'entretien régulier des circuits d'air et d'eau afin de s'assurer qu'ils assurent toujours la protection des passagers et de l'équipage contre les virus. Elles devraient contacter l'OEM de la cellule en question pour obtenir des informations sur les opérations de maintenance et leur fréquence. • Les panneaux d'accès et les autres zones d'entretien devraient être inclus dans les procédures de désinfection mises en place par les compagnies aériennes pour assurer aux équipes de maintenance un cadre répondant aux critères de sécurité. • Les compagnies aériennes souhaiteront peut-être modifier leurs procédures d'exploitation afin de minimiser le nombre de membres du personnel qui doivent toucher les principales surfaces de contact telles que les panneaux d'accès, les poignées de porte, les interrupteurs, etc. • Les compagnies aériennes devraient instaurer des procédures de maintenance à suivre après les procédures de désinfection afin de vérifier que la poignée de commande, les disjoncteurs et les interrupteurs et boutons des panneaux de contrôle sont bien positionnés dans le poste de pilotage, la cabine passagers et le compartiment de fret. Il est aussi recommandé de procéder à la vérification des panneaux d'accès et de la fermeture des portes.
<i>Pour une mise en œuvre uniforme</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer une communication entre les OEM par l'intermédiaire de l'ICCAIA et une communication entre les OEM et les compagnies aériennes. • Utiliser la <i>Fiche de contrôle : désinfection de l'aéronef contre la COVID-19</i> (Formulaire PHC 2) ou un document similaire le cas échéant.

<i>Élément</i> Fonctionnement du circuit d'air
<p><i>Description succincte (objectif)</i></p> <p>Les avionneurs recommandent de maximiser la circulation de l'air dans toute la cabine et il conviendrait de veiller à éviter l'obstruction des ouvertures d'aération (surtout au sol). Il s'agit de recommandations générales concernant l'air dans la cabine, et certains modèles d'aéronefs pourraient faire l'objet d'exceptions. Il est fortement recommandé aux exploitants de s'adresser à l'OEM de l'aéronef pour toute question spécifique à un type d'aéronef.</p>
<p><i>Considérations</i></p> <p>Opérations au sol (avant le retrait des cales et après la pose des cales)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il conviendrait d'éviter les opérations sans groupe de conditionnement d'air ou source d'air préconditionné (PCA). L'air capté par les sources externes n'est pas traité par un filtre à haute efficacité pour les particules de l'air (HEPA). L'utilisation du GAP de l'aéronef devrait être permise à la porte pour permettre le fonctionnement du système de climatisation de l'aéronef, en l'absence de possibilité de filtrage équivalent par PCA. • Dans le cas où un aéronef est équipé d'un système de recirculation d'air sans filtres HEPA, il conviendrait de consulter les documents publiés de l'OEM ou de s'adresser à l'OEM afin de déterminer les réglages du système de recirculation. • Il est recommandé de faire fonctionner les systèmes d'arrivée d'air frais et de recirculation afin de changer l'air dans la cabine avant l'embarquement, en tenant compte des éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ Pour les aéronefs équipés d'un système de climatisation, allumer les groupes de conditionnement d'air (prélèvement d'air par le GAP ou les moteurs) ou fournir de l'air par une source PCA externe au moins 10 minutes avant la procédure d'embarquement, et pendant l'embarquement et le débarquement. ○ Pour les aéronefs équipés de filtres HEPA, allumer le système de recirculation pour maximiser l'écoulement de l'air par les filtres. ○ Pour les aéronefs qui ne sont pas équipés d'un système de climatisation, laisser les portes de l'aéronef ouvertes pendant le temps d'escale afin de faciliter le changement de l'air dans la cabine (portes passagers, portes de service et portes de compartiment de fret). <p>Opérations en vol</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allumer les systèmes de climatisation en sélectionnant le mode AUTO pour chaque groupe et en allumant tous les ventilateurs de recirculation. <ul style="list-style-type: none"> ○ Uniquement si les ventilateurs de recirculation sont équipés de filtres HEPA. • Si les ventilateurs sont équipés de filtres autres que les filtres HEPA, contacter l'OEM de l'aéronef pour obtenir des recommandations pour les réglages du système de recirculation. • Si la procédure d'exploitation en vol de l'aéronef requiert l'extinction des groupes pour le décollage, ceux-ci devraient être rallumés dès que la performance de poussée le permet.

Liste minimale d'équipements (LME) – Départ :

- L'efficacité générale de la ventilation de la cabine est la meilleure lorsque les groupes de conditionnement d'air et les ventilateurs de recirculation sont pleinement opérationnels. Il est recommandé de limiter au maximum les départs d'aéronefs lorsque les groupes de conditionnement d'air sont hors de fonctionnement. Il est également recommandé de limiter au maximum les départs d'aéronefs lorsque les ventilateurs de recirculation équipés de filtres HEPA sont hors de fonctionnement.
- La circulation de l'air dans certains aéronefs est plus efficace lorsque toutes les vannes de régulation de l'échappement de l'air fonctionnent. Il est recommandé de contacter l'OEM pour en savoir plus sur l'efficacité de la ventilation des aéronefs qui présentent des vannes hors de fonctionnement et sur les restrictions liées au départ dans cette situation.

Mode « haute puissance » (prélèvement maximum)

- Si le fonctionnement à haute puissance est possible dans l'aéronef, contacter l'OEM pour obtenir des recommandations concernant les réglages.
Par exemple :

Boeing recommande aux compagnies aériennes de sélectionner le mode « haute puissance » pour les aéronefs 747-8, MD-80 et MD-90, qui permettra de maximiser le taux de ventilation total dans la cabine.

Note.— Cette mesure entraînera une augmentation de la consommation de carburant. Toutefois, pour les aéronefs 747-400 et 737, le mode « haute puissance » ne devrait PAS être sélectionné puisqu'il n'entraîne pas d'augmentation du taux de ventilation total. Pour tous les modèles d'aéronefs, les ventilateurs de recirculation devraient rester allumés (s'ils sont équipés de filtres HEPA).

Placement des passagers malades

- Créer un espace d'au moins un mètre (habituellement deux sièges vides tout autour de la personne malade, selon la configuration de la cabine) entre le cas suspect et les autres passagers. Si possible, les personnes déplacées devraient être les autres passagers.

Entretien des filtres

- Suivre les procédures d'entretien habituelles indiquées par l'OEM. Prendre note des protections requises et des instructions spéciales pour la manipulation des filtres lors du remplacement.
- Contacter l'OEM ou consulter les documents publiés de l'OEM afin de vérifier si une procédure de désinfection supplémentaire ou le port d'un équipement de protection individuel s'imposent pour éviter la contamination microbiologique dans la zone de remplacement du filtre.

Pour une mise en œuvre uniforme

- Assurer une communication entre les OEM par l'intermédiaire de l'ICCAIA et une communication entre les OEM et les compagnies aériennes.
- Utiliser la *Fiche de contrôle : désinfection de l'aéronef contre la COVID-19* (Formulaire PHC 2) ou un document similaire le cas échéant.

<i>Module</i>	Équipage
<i>Public cible</i>	
L'ensemble des opérations visées par l'Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> , Partie 1 — <i>Aviation de transport commercial international — Avions</i> , des autorités de l'aviation civile et des agences de santé publique.	
<i>Élément</i>	Membres d'équipage
<i>Description succincte (objectif)</i>	
Présenter des considérations harmonisées en matière de protection de la santé et d'assainissement qui sont applicables aux membres d'équipage et susceptibles d'être mises en œuvre à l'échelle mondiale.	
<i>Considérations</i>	
Généralités	
<ul style="list-style-type: none"> • Le terme « équipage » désigne l'ensemble du personnel opérationnel dont la présence à bord d'un aéronef est requise afin qu'un exploitant aérien soit en mesure d'effectuer un vol, à moins qu'il ne soit précisé qu'il s'agit d'un « équipage de conduite » ou d'un « équipage de cabine ». Le présent élément s'applique à tous les équipages. 	
Facilitation	
<ul style="list-style-type: none"> • Les membres d'équipage, le personnel de maintenance et le personnel spécialisé en fret et en chargement qui participent à des vols avec escale ne devraient pas être mis en quarantaine médicale et détenus pour observation pendant l'escale ou après leur retour, à moins d'avoir été exposés à un passager ou à un membre d'équipage symptomatique connu à bord ou durant l'escale. <p><i>Note.— Les membres d'équipage qui exploitent des aéronefs de passagers transportant uniquement du fret, par exemple, devraient veiller à l'envoi de la bonne notification à tous les organismes, afin de s'assurer qu'il n'existe pas de confusion ou que les membres d'équipage transportés à bord, comme les responsables du chargement, les mécaniciens et l'équipage de cabine, sont correctement identifiés et désignés sur le manifeste de l'équipage.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les États devraient envisager de mettre en œuvre des mesures qui facilitent la poursuite de l'exploitation des aéronefs, en faisant en sorte que : <ul style="list-style-type: none"> ○ Des mesures de quarantaine ne soient pas imposées aux équipages ayant besoin d'effectuer une escale ou de se reposer afin de se conformer aux exigences en matière de repos de la limitation de temps de vol (FTL). ○ Les membres d'équipage ne soient pas soumis aux mesures d'inspection-filtrage ni aux restrictions applicables aux autres voyageurs. ○ Les méthodes d'examen de dépistage applicables aux membres d'équipage soient aussi peu invasives que possible. 	

Surveillance sanitaire

- Les membres de l'équipage devraient se surveiller aux fins de détection de la fièvre, de la toux, de l'essoufflement ou d'autres symptômes de la COVID-19. Le seuil commun de l'[OMS](#) pour la fièvre est de 38 °C ou plus.
- Les membres d'équipage devraient prendre leur température au moins deux fois par jour pendant les périodes de service et à tout moment où ils se sentent mal.
- Les membres d'équipage devraient rester chez eux ou dans leur chambre d'hôtel, informer le programme de santé au travail de leur employeur et ne pas se présenter au travail s'ils font de la fièvre, s'ils ont du mal à respirer ou s'ils présentent d'autres symptômes de COVID-19. Ils ne devraient pas reprendre le travail avant d'y être autorisés par le programme de santé au travail de leur employeur et les responsables de la santé publique.

Les préoccupations concernant l'exposition des membres d'équipage sont par exemple liées au fait, pour ces derniers :

- D'être soumis à une période de quarantaine obligatoire en raison d'un voyage ou d'une mission antérieur.
- D'obtenir un résultat positif au test de dépistage de la COVID-19, peu importe les symptômes manifestes.
- De savoir qu'ils ont été exposés à une personne présentant des symptômes de COVID-19.
- De présenter un symptôme quelconque de COVID-19.
- De se remettre des symptômes de COVID-19, mais sans avoir été évalués par le programme de santé au travail de l'employeur et les autorités de santé publique.

Pendant le vol

- Si des symptômes apparaissent en cours de vol chez un membre d'équipage, celui-ci devrait cesser de travailler dès que possible, mettre un masque chirurgical, prévenir le commandant de bord et maintenir la distance physique recommandée par rapport aux autres, lorsque cela est possible. À l'atterrissage, les personnes concernées devraient faire un suivi auprès des responsables médicaux du transporteur aérien et de la santé publique.

Protection de la santé

- Pour protéger la santé des équipages et d'autres personnes, dont les collègues de travail, les membres d'équipage devraient :
 - Maintenir la distance physique recommandée par rapport aux autres dans la mesure du possible, lorsqu'ils travaillent à bord de l'aéronef, par exemple quand ils sont assis sur le strapontin au décollage ou à l'atterrissage, au cours du transport terrestre et dans les lieux publics.
 - Se laver les mains régulièrement. Si les mains ne sont pas visiblement sales, la méthode préférée consiste à les frotter pendant 20 à 30 secondes avec un produit à base d'alcool en utilisant la technique appropriée. Si les mains sont manifestement sales, il convient de les laver à l'eau et au savon pendant 40 à 60 secondes en utilisant la technique appropriée.

- Se rappeler, outre le lavage et l'assainissement fréquents des mains, d'éviter de se toucher le visage, y compris lorsqu'on porte des gants.
- Porter un couvre-visage en présence d'autres personnes, surtout dans les situations où la distance physique recommandée ne peut être maintenue.

Note.— Le port d'un couvre-visage ne devrait pas remplacer l'utilisation des masques chirurgicaux ou autres EPI fournis dans la trousse de prévention universelle lors de l'interaction avec un passager malade à bord de l'aéronef.

- Éviter tout contact avec des personnes qui toussent, font de la fièvre ou sont essouffées, ou qui sont autrement suspectées d'avoir la COVID-19.
- Inspecter et vérifier le contenu des trousse de prévention universelle avant chaque vol. Les membres de l'équipage devraient également suivre la politique et les procédures en vigueur du transporteur aérien relatives à l'utilisation des EPI contenus dans les trousse de prévention universelle, si ces EPI sont nécessaires pour prodiguer des soins à un passager malade à bord.
- Suivre les directives et les mesures de précaution établies par l'État et les autorités sanitaires compétentes en ce qui concerne la COVID-19.

Par ailleurs, les compagnies aériennes devraient :

- Fournir des quantités suffisantes de produits de nettoyage et de désinfection (lingettes désinfectantes p. ex.) efficaces contre la COVID-19 aux fins d'utilisation pendant le vol.
- Envisager de fournir aux membres d'équipage un couvre-visage à porter systématiquement lorsqu'ils sont en service, si le couvre-visage n'entrave pas l'utilisation de l'EPI, durant l'exécution des tâches professionnelles et quand il est difficile de maintenir la distance physique recommandée par rapport aux collègues ou aux passagers.

Utilisation des toilettes

- Idéalement, une ou plusieurs toilettes devraient être réservées à l'usage de l'équipage, afin de limiter le risque d'infection par les passagers.

Aires de repos de l'équipage

- Afin de réduire au minimum toute possibilité d'infection croisée, les oreillers, coussins, draps, couvertures ou édredons, lorsqu'ils sont fournis, ne devraient pas être utilisés par plusieurs personnes, à moins que leur tissu de recouvrement ne soit désinfecté.
- Certaines compagnies aériennes fournissent à chaque membre d'équipage ses propres provisions et il incombe aux membres de l'équipage de cabine de veiller au retrait et à la mise en sac de ces provisions après utilisation.
- D'autres compagnies aériennes fournissent un chargement en vrac d'articles de literie destinés aux aires de repos des équipages. Dans ce cas, les membres d'équipage devraient installer leurs propres articles de literie avant leur période de repos et les retirer de manière hygiénique par la suite.

Dispositifs d'entraînement

- Il conviendrait d'accroître la fréquence du nettoyage de routine des simulateurs de vol et des appareils d'entraînement et autres aides à la formation, ou des équipements utilisés pendant la formation (notamment les masques à oxygène). Les produits de nettoyage utilisés devraient être compatibles avec les désinfectants de la COVID-19.

Pour une mise en œuvre uniforme

- Veiller à ce que les présentes considérations soient entièrement appuyées par :
 - Les organismes non gouvernementaux concernés
 - Les agences de santé publique, d'immigration et des douanes
 - Les autorités de l'aviation civile.
- Assurer un degré élevé de collaboration entre les exploitants d'aéroports et la communauté des parties prenantes qui leur est associée.
- Élaborer la politique, les procédures et la formation connexes pour faire ressortir l'importance de ces considérations.
- Utiliser la *Fiche de santé de membre d'équipage (COVID-19)* (Formulaire PHC 1) ou une fiche similaire, le cas échéant.

Élément	Équipage de conduite
<i>Description succincte (Objectif)</i>	Présenter des considérations harmonisées en matière de protection de la santé et d'assainissement qui sont applicables aux membres de l'équipage de conduite et susceptibles d'être mises en œuvre à l'échelle mondiale.
<i>Considérations</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L'accès au poste de pilotage devrait être limité dans toute la mesure du possible. • Les membres de l'équipage de conduite ne devraient quitter le poste de pilotage que pour de courtes pauses physiologiques et un repos programmé. • Dans le cas où l'équipage de conduite aux commandes présente des symptômes, l'exploitant devrait décider, dans le cadre de son évaluation des risques, si le retrait du poste de pilotage constitue une mesure d'atténuation appropriée, et établir des procédures pour déterminer la nécessité d'un déroutement. • Les transporteurs devraient s'assurer que lorsque les membres de l'équipage de conduite ou d'autres membres d'équipage, etc., portent un masque facial, il est toujours possible de placer rapidement un masque à oxygène sur le visage, de le maintenir correctement en place, de le sceller et de fournir de l'oxygène à la demande, et que les membres de l'équipage de conduite reçoivent les directives appropriées sur la manière de procéder. • En quittant le poste de pilotage, il convient de ranger tous les objets, d'enlever les effets personnels et de préparer le poste de pilotage pour le nettoyage et la désinfection. • Le poste de pilotage devrait avoir été entièrement désinfecté avant chaque changement d'équipage. • Les interactions en personne avec l'équipage de cabine devraient être réduites au minimum. • Si possible, il conviendrait de désigner une seule personne habilitée à entrer dans le poste de pilotage en cas de besoin. • Un seul membre de l'équipage de conduite ou de l'équipage technique devrait être autorisé à débarquer de l'aéronef pour effectuer l'inspection extérieure, le ravitaillement en carburant, etc. Dans ce cas, tout contact direct avec l'équipage au sol devrait être évité.
<i>Pour une mise en œuvre uniforme</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à ce que les présentes considérations soient entièrement appuyées par : <ul style="list-style-type: none"> ○ Les organismes non gouvernementaux concernés ○ Les agences de santé publique, d'immigration et des douanes ○ Les autorités de l'aviation civile. • Assurer un degré élevé de collaboration entre les exploitants d'aéroports et la communauté des parties prenantes qui leur est associée. • Élaborer la politique, les procédures et la formation connexes pour faire ressortir l'importance de ces considérations. • Utiliser la <i>Fiche de santé de membre d'équipage (COVID-19)</i> (Formulaire PHC 1) ou une fiche similaire, le cas échéant.

<i>Élément</i>	Équipage de cabine
<i>Description succincte (Objectif)</i>	
<p>Présenter des considérations harmonisées en matière de protection de la santé et d'assainissement qui sont applicables aux membres de l'équipage de cabine et susceptibles d'être mises en œuvre à l'échelle mondiale.</p>	
<i>Considérations</i>	
<p>Les membres de l'équipage de cabine qui sont en contact avec un passager suspecté d'être infecté ne devraient pas se rendre dans le poste de pilotage, sauf en cas de nécessité opérationnelle.</p> <p><i>Note.— Les directives relatives au placement des passagers malades figurent dans l'élément « Fonctionnement du circuit d'air » du module « Aéronefs ».</i></p> <p>Tout en limitant le nombre et la fréquence des contrôles physiques de l'équipage de conduite, il conviendrait de mettre en œuvre une méthode de rechange de vérification du bien-être des membres de l'équipage de conduite, comme des appels réguliers par interphone.</p> <p>L'utilisation des EPI ne devrait pas influencer sur la capacité à exécuter les procédures de sécurité normales, anormales et d'urgence, comme le port de masques à oxygène, la mise en œuvre de procédures de lutte contre l'incendie, etc.</p> <p>Le matériel de démonstration des consignes de sécurité ne devrait pas être partagé, dans la mesure du possible, afin de réduire la probabilité de transmission du virus. S'il doit l'être, il conviendrait d'envisager d'autres moyens de présentation sans l'équipement ou de désinfecter complètement ce dernier entre deux utilisations.</p> <p>Dans le cadre de la démonstration des consignes de sécurité, il y aurait lieu de souligner aux passagers qu'il faut enlever tout couvre-visage avant d'enfiler le masque à oxygène d'urgence, le cas échéant.</p>	
<i>Pour une mise en œuvre uniforme</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à ce que les présentes considérations soient entièrement appuyées par : <ul style="list-style-type: none"> ○ Les organismes non gouvernementaux concernés ○ Les agences de santé publique, d'immigration et des douanes ○ Les autorités de l'aviation civile. • Assurer un degré élevé de collaboration entre les exploitants d'aéroports et la communauté des parties prenantes qui leur est associée. • Élaborer la politique, les procédures et la formation connexes pour faire ressortir l'importance de ces considérations. • Utiliser la <i>Fiche de santé de membre d'équipage (COVID-19)</i> (Formulaire PHC 1) ou une fiche similaire, le cas échéant. 	

<i>Élément</i>	Ecales
<i>Description succincte (objectif)</i>	
<p>Veiller à ce que tous les membres d'équipage qui devraient effectuer une escale ou transiter dans un poste éloigné soient informés des mesures nécessaires pour réduire le risque de transmission de la COVID-19.</p> <p>Il conviendrait de se référer au Bulletin électronique EB 2020/30 de l'OACI ou à ses modifications pour obtenir les orientations les plus récentes.</p>	
<i>Considérations</i>	
Ecales/transits	
<p>Au cas où il est nécessaire que l'équipage effectue une escale ou un transit dans un poste éloigné, les exploitants aériens devraient communiquer avec les autorités de santé publique de l'État et mettre en œuvre les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Service de navette entre l'aéroport et l'hôtel, au besoin : l'exploitant aérien devrait organiser le transport entre l'aéronef et les hôtels individuels des membres d'équipage en s'assurant que les mesures d'hygiène ont été appliquées et que la distanciation physique est observée, y compris dans le véhicule, dans la mesure du possible. • Au lieu d'hébergement : <ol style="list-style-type: none"> a) En tout temps, les équipages doivent se conformer aux règlements et politiques de santé publique pertinents. b) Il devrait y avoir un membre d'équipage par chambre, laquelle est désinfectée avant son occupation. c) Compte tenu de ce qui précède, et dans la mesure du possible, l'équipage devrait : <ol style="list-style-type: none"> i. éviter tout contact avec le public et les autres membres d'équipage et demeurer dans leur chambre d'hôtel, sauf pour recevoir des soins médicaux ou pour des activités essentielles, y compris faire de l'exercice, dans le respect des consignes de distanciation physique ; ii. éviter d'utiliser les installations communes de l'hôtel ; iii. prendre leurs repas dans la chambre, commander des plats à emporter ou manger seuls à une table du restaurant de l'hôtel, uniquement si le service aux chambres n'est pas disponible ; iv. surveiller constamment l'apparition de symptômes, y compris la fièvre ; v. observer de bonnes pratiques d'hygiène des mains et d'hygiène respiratoire, ainsi que les mesures de distanciation physique s'ils doivent quitter leur chambre d'hôtel, pour les seuls motifs spécifiés aux points i) et iii), ou en cas d'urgence. 	

- Les membres d'équipage qui présentent des symptômes de la COVID-19 pendant une escale ou en transit devraient :
 - a) Le signaler à l'exploitant aérien et consulter un médecin pour déterminer la présence possible de la COVID-19.
 - b) Collaborer lors de l'évaluation médicale et d'un éventuel dépistage de la COVID-19, en suivant la procédure appliquée par l'État (par ex., évaluation dans la chambre d'hôtel, dans une pièce d'isolement de l'hôtel ou dans un autre lieu).
- Si un membre d'équipage a subi une évaluation médicale selon les procédures décrites ci-dessus et il n'est pas atteint de la COVID-19, l'exploitant aérien peut organiser son rapatriement à l'aéroport d'attache.
- Si on soupçonne qu'un membre d'équipage est atteint de la COVID-19 ou si le diagnostic est positif et que le confinement n'est pas exigé par l'État, ce membre d'équipage peut être rapatrié pour raisons médicales par les moyens de transport appropriés, s'il est convenu de le rapatrier à son aéroport d'attache.

Pour une mise en œuvre uniforme

- Veiller à ce que les présentes considérations soient entièrement appuyées par :
 - Les organismes non gouvernementaux concernés
 - Les agences de santé publique, d'immigration et des douanes
 - Les autorités de l'aviation civile.
- Assurer un degré élevé de collaboration entre les exploitants d'aéroports et la communauté des parties prenantes qui leur est associée.
- Élaborer la politique, les procédures et la formation connexes pour faire ressortir l'importance de ces considérations.
- Utiliser la *Fiche de santé de membre d'équipage (COVID-19)* (Formulaire PHC 1) ou une fiche similaire, le cas échéant.

<i>Module</i>	Fret
<i>Public cible :</i>	
Compagnies aériennes, transitaires, camionneurs, fournisseurs de services d'escale (exploitants de terminal de fret).	
<i>Élément</i>	
Du transporteur routier à la réception et au retrait du fret	
<i>Description succincte (objectif)</i>	
Protéger le personnel de manutention et les camionneurs aux points de transfert du fret physique (dans l'entrepôt) et des documents (souvent au bureau).	
<i>Considérations</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Principes de biosécurité sur le site : <ul style="list-style-type: none"> ○ Il conviendrait de réduire au minimum le rapprochement en vue du transfert de documents, d'effectuer des marquages au sol et de porter un EPI approprié. ○ Dans la mesure du possible, des stations de lavage des mains ou un dispositif de désinfection des mains à base d'alcool devraient être placés à l'entrée. ○ Les surfaces (de poignées et de kiosques p. ex.) devraient être régulièrement nettoyées et désinfectées. ○ Un désinfectant pour les mains à base d'alcool devrait être mis à la disposition des utilisateurs des kiosques, etc. ○ Il conviendrait de désigner un ou plusieurs endroits où l'on peut enfiler et enlever l'EPI approprié au besoin. • Transfert physique des marchandises (déchargement des camions) : <ul style="list-style-type: none"> ○ Les conducteurs devraient rester dans la cabine du véhicule jusqu'à ce qu'ils reçoivent des instructions (conformément aux procédures applicables). ○ Une distance physique devrait être maintenue entre le chauffeur et le personnel de l'installation, dans la mesure du possible. ○ Il conviendrait de limiter les contacts étroits avec le personnel et de porter un EPI approprié, le cas échéant. • Transfert de documents (bureau) : <ul style="list-style-type: none"> ○ Des systèmes de documents numériques et d'échange de données devraient être mis en œuvre dans la mesure du possible. ○ Une distance physique d'au moins un mètre devrait être maintenue entre toutes les parties, si possible, et il conviendrait de recourir à des marquages au sol ou de porter l'EPI approprié. ○ Lorsqu'il est nécessaire de signer des documents physiques, chaque signataire devrait le faire avec son propre stylo. ○ Des barrières physiques (transparentes) devraient être installées aux comptoirs et à la réception. ○ Un désinfectant pour les mains à base d'alcool devrait être mis à disposition à l'entrée ou à la sortie des zones communes. 	

- Utilisation d'équipements de manutention (chariots élévateurs à fourche, charrettes à bras, etc.) :
 - Pour éviter la contamination croisée, les équipements de manutention devraient être nettoyés et désinfectés après utilisation.
 - Les employés devraient être sensibilisés et appliquer les principes d'hygiène personnelle.
 - Un EPI approprié devrait être porté au besoin.

Pour une mise en œuvre uniforme

- Mettre à disposition des affiches murales, des dépliants téléchargeables sur les sites web des transporteurs et de la GHA, et voir les échantillons d'affiches à apposer dans les aires de repos du personnel à la page A-47.

<p><i>Élément</i></p> <p>Dans les installations de fret (origine/destination/transit)</p>
<p><i>Description succincte (objectif)</i></p> <p>Protéger le personnel des installations de fret (entrepôt) pendant les opérations professionnelles comme le rassemblement, la décomposition, le repositionnement et le traitement des documents.</p>
<p><i>Considérations</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Principes de biosécurité sur le site : <ul style="list-style-type: none"> ○ Une distance physique devrait être maintenue en tout temps lorsque la sécurité opérationnelle n'est pas compromise. ○ Il conviendrait de réduire au minimum le rapprochement étroit en vue d'un transfert (dans les zones de dépôt p. ex.) ou de porter un EPI approprié. ○ La rotation des équipages devrait être maintenue pendant des périodes de 14 jours pour éviter les infections croisées. ○ Un dispositif de désinfection des mains à base d'alcool devrait être placé à l'entrée des zones communes. ○ Le nettoyage et la désinfection réguliers des surfaces (de poignées, d'appareils mobiles, de kiosques p. ex.) devraient être instaurés. ○ Un désinfectant devrait être mis à la disposition des utilisateurs de kiosques, d'appareils mobiles collectifs et d'autres appareils collectifs. • Manutention physique des marchandises : <ul style="list-style-type: none"> ○ Une distance physique devrait être maintenue lorsque la sécurité opérationnelle n'est pas compromise. <ul style="list-style-type: none"> - Quand cela est impossible (par exemple dans le cas d'un chariot élévateur nécessitant deux personnes pour une charge lourde), il conviendrait de porter un EPI approprié. ○ Un EPI approprié devrait être porté lorsque cela est nécessaire. • Utilisation d'équipements de manutention/de matériel de servitude au sol : <ul style="list-style-type: none"> ○ Pour éviter toute contamination croisée, les équipements de manutention et le matériel de servitude au sol devraient être nettoyés et désinfectés après chaque utilisation. ○ Tous les employés devraient être sensibilisés et appliquer les principes d'hygiène personnelle. ○ Un EPI approprié devrait être porté au besoin.
<p><i>Pour une mise en œuvre uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Apposer des affiches dans les installations de fret et les aires de repos du personnel.

<p><i>Élément</i></p> <p>De l'installation de fret à l'aire de trafic (origine/transit/destination)</p>
<p><i>Description succincte (objectif)</i></p> <p>Protéger le personnel pendant le transfert au niveau de l'installation de fret à destination/en provenance des équipes de l'aire de trafic, en préparation du chargement et du déchargement des aéronefs.</p>
<p><i>Considérations</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Principes de biosécurité sur le site <ul style="list-style-type: none"> ○ Il conviendrait de garder une distance physique en tout temps lorsque la sécurité opérationnelle n'est pas compromise, ou de porter un EPI approprié. ○ Le nettoyage et la désinfection réguliers des surfaces (de poignées et de kiosques p. ex.) devraient être instaurés. ○ Un désinfectant pour les mains à base d'alcool devrait être mis à la disposition des utilisateurs des kiosques, des appareils mobiles collectifs, etc. ○ Il conviendrait de réduire au minimum le rapprochement étroit en vue d'un transfert (dans les zones de dépôt p. ex.), ou de porter un EPI approprié. ○ La rotation des équipes devrait être maintenue pendant des périodes de 14 jours afin de minimiser les infections entre les équipes. • Transfert physique des marchandises <ul style="list-style-type: none"> ○ Il conviendrait de maintenir une distance physique et d'utiliser des zones de dépôt de fret dans la mesure du possible. ○ Les contacts étroits avec le personnel devraient être limités et un EPI approprié devrait être porté au besoin. • Utilisation du matériel de servitude au sol <ul style="list-style-type: none"> ○ Pour éviter toute contamination croisée, le matériel de servitude au sol devrait être nettoyé et désinfecté d'un utilisateur à l'autre. ○ Tous les employés devraient être sensibilisés et appliquer les principes d'hygiène personnelle. ○ Un EPI approprié devrait être porté au besoin.
<p><i>Pour une mise en œuvre uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Apposer des affiches dans les aires de repos du personnel.

<i>Élément</i> Chargement/déchargement des aéronefs
<p><i>Description succincte (objectif)</i></p> <p>Protéger le personnel de manutention dans l'aire de trafic lors du chargement et du déchargement de l'aéronef, qui sont effectués généralement par plusieurs équipes de trois à quatre personnes selon l'opération.</p> <p>Assurer une sécurité accrue en matière de santé publique lorsque le nombre d'employés en contact étroit augmente pendant le chargement manuel de la cabine passagers.</p>
<p><i>Considérations</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Principes de biosécurité sur le site <ul style="list-style-type: none"> ○ Il conviendrait de garder une distance physique en tout temps lorsque la sécurité opérationnelle n'est pas compromise, ou de porter un EPI approprié. ○ Un dispositif de désinfection des mains à base d'alcool devrait être placé à l'entrée des zones communes. ○ Le nettoyage et la désinfection réguliers des surfaces (de poignées, d'appareils mobiles et de kiosques p. ex.) devraient être instaurés. ○ Un désinfectant pour les mains à base d'alcool devrait être mis à la disposition des utilisateurs de kiosques, d'appareils mobiles collectifs, etc. ○ Il conviendrait de réduire au minimum le rapprochement étroit entre les membres du personnel en vue du chargement, ou d'utiliser un EPI approprié, en particulier pour le chargement de la cabine passagers. ○ La rotation des équipages devrait être maintenue pendant des périodes de 14 jours afin d'éviter les infections entre les équipes. • Chargement physique des marchandises <ul style="list-style-type: none"> ○ Une distance physique devrait être maintenue lorsque la sécurité opérationnelle n'est pas compromise (encourager les opérations nécessitant une seule personne). ○ Les contacts étroits avec le personnel devraient être limités et un EPI approprié devrait être porté au besoin. ○ Dans le cas du chargement en « chaîne humaine », il conviendrait d'utiliser des EPI appropriés (masques et gants) et d'appliquer les principes d'hygiène entre les opérations. • Utilisation des équipements de manutention ou du matériel de servitude au sol <ul style="list-style-type: none"> ○ Pour éviter toute contamination croisée, les équipements de manutention et le matériel de servitude au sol devraient être nettoyés et désinfectés d'un utilisateur à l'autre. ○ Tous les employés devraient être sensibilisés et pratiquer les principes d'hygiène personnelle. ○ Un EPI approprié devrait être porté au besoin.
<p><i>Pour une mise en œuvre uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Apposer des affiches dans les aires de repos du personnel. • Utiliser la <i>Fiche de contrôle : nettoyage/désinfection de l'aéroport contre la COVID-19</i> (Formulaire PHC 3) ou une fiche similaire, le cas échéant.

3. FORMULAIRES ET AFFICHES

FICHE DE SANTÉ DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE (COVID-19)

Objectif de cette fiche :

Les informations devraient être consignées par le membre d'équipage de conduite avant le départ afin de confirmer son état de santé relatif à la COVID-19 et de faciliter le traitement par les autorités de santé publique de l'État.

Même s'il a rempli cette fiche, un membre d'équipage peut être soumis à un dépistage supplémentaire de la part de l'autorité de la santé publique dans le cadre d'une stratégie de prévention à niveaux multiples, par exemple lorsque la température prise est égale ou supérieure à 38 °C.

- 1. Au cours des 14 derniers jours, avez-vous été en contact proche (contact personnel à moins d'un mètre et pendant plus de 15 minutes ou contact physique direct) avec une personne ayant des symptômes de COVID-19 ?**

Oui Non

- 2. Avez-vous ressenti l'un des symptômes suivants au cours des 14 derniers jours ?**

Fièvre	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Toux	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Difficultés respiratoires	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>

- 3. Température au début de la période de service :**

Température non prise du fait que la personne ne se sent/ne semble pas fiévreuse

Température en °C / °F : _____

Date (jj/mm/aa) : _____ Heure : _____

Méthode de prise de température : Front Oreille Autre

- 4. Avez-vous été déclaré positif à la COVID-19 à la suite d'un test par PCR au cours des 14 derniers jours ?**

Oui Non

Joindre le rapport s'il est disponible

Identification du membre d'équipage :

Nom :

Compagnie aérienne/exploitant d'aéronef :

Nationalité et n° de passeport :

Signature :

Date (jj/mm/aa) :

FICHE DE CONTRÔLE : DÉSINFECTION DE L'AÉRONEF CONTRE LA COVID-19

Immatriculation de l'aéronef : _____

La désinfection de l'aéronef a été effectuée conformément à la recommandation de l'Organisation mondiale de la santé, à une fréquence déterminée par l'Autorité nationale de santé publique, au moyen de produits approuvés et selon les directives d'application du constructeur de l'aéronef.

Date (jj/mm/aa)	Heure (24 h - temps universel coordonné (UTC))	Aéroport (Code OACI)	Remarques	Nom du désinfecteur
Zones de l'aéronef traitées		Produit de désinfection	Observations	Signature du désinfecteur
Poste de pilotage <input type="checkbox"/> Cabine passagers <input type="checkbox"/> Compartiment(s) de fret <input type="checkbox"/> Autre : _____				

Date (jj/mm/aa)	Heure (24 h - UTC)	Aéroport (Code OACI)	Remarques	Nom du désinfecteur
Zones de l'aéronef traitées		Produit de désinfection	Observations	Signature du désinfecteur
Poste de pilotage <input type="checkbox"/> Cabine passagers <input type="checkbox"/> Compartiment(s) de fret <input type="checkbox"/> Autre : _____				

Date (jj/mm/aa)	Heure (24 h - UTC)	Aéroport (Code OACI)	Remarques	Nom du désinfecteur
Zones de l'aéronef traitées		Produit de désinfection	Observations	Signature du désinfecteur
Poste de pilotage <input type="checkbox"/> Cabine passagers <input type="checkbox"/> Compartiment(s) de fret <input type="checkbox"/> Autre : _____				

XYZ- FICHE DE CONTRÔLE : NETTOYAGE/DÉSINFECTION DE L'AÉROPORT CONTRE LA COVID-19

Zone de l'aéroport : _____

La désinfection de cette zone de l'aéroport a été effectuée conformément à la recommandation de l'Organisation mondiale de la santé, à une fréquence déterminée par l'Autorité nationale de santé publique, au moyen de produits approuvés et selon les directives d'application.

Date (jj/mm/aa)	Heure (24 h)	Zones	Produit de nettoyage/désinfection	Nom et signature du désinfecteur
		Plancher <input type="checkbox"/> Sièges <input type="checkbox"/> Comptoir <input type="checkbox"/> Matériel de dépistage <input type="checkbox"/> Tapis roulants <input type="checkbox"/> Mains courantes <input type="checkbox"/> Ascenseurs <input type="checkbox"/> Chariot à bagages <input type="checkbox"/> Toilette <input type="checkbox"/> Bureau d'information <input type="checkbox"/> Zone d'embarquement <input type="checkbox"/> Colonnets/files d'attente <input type="checkbox"/> Kiosques libre-service <input type="checkbox"/> Stations d'assainissement <input type="checkbox"/> Autre <input type="checkbox"/>		
			<i>Remarques</i>	

Date (jj/mm/aa)	Heure (24 h)	Zones	Produit de nettoyage/désinfection	Nom et signature du désinfecteur
		Plancher <input type="checkbox"/> Sièges <input type="checkbox"/> Comptoir <input type="checkbox"/> Matériel de dépistage <input type="checkbox"/> Tapis roulants <input type="checkbox"/> Mains courantes <input type="checkbox"/> Ascenseurs <input type="checkbox"/> Chariot à bagages <input type="checkbox"/> Toilette <input type="checkbox"/> Bureau d'information <input type="checkbox"/> Zone d'embarquement <input type="checkbox"/> Colonnets/files d'attente <input type="checkbox"/> Kiosques libre-service <input type="checkbox"/> Stations d'assainissement <input type="checkbox"/> Autre <input type="checkbox"/>		
			<i>Remarques</i>	

AFFICHES DANS LES AIRES DE REPOS DU PERSONNEL

Directives à l'intention du personnel pendant la pandémie de COVID-19

Insérer
EXEMPLE



Lavez-vous régulièrement les mains

Utilisez du savon liquide et de l'eau pour vous laver les mains pendant au moins 20 secondes chaque fois que vous entrez dans le bâtiment.



Désinfectez

Lorsqu'il est impossible de laver les mains, désinfectez-les avec un nettoyant pour les mains à base d'alcool.



Évitez les poignées de main

Rappelez-vous que le virus est propagé par les gouttelettes en suspension dans l'air provenant de la toux et des éternuements, ainsi que par contact direct.



Respectez la distance physique

Gardez une distance de sécurité par rapport aux autres en suivant les marquages au sol ou d'autres indicateurs. Le conducteur doit rester dans le véhicule jusqu'à ce qu'il reçoive des instructions, et suivre les procédures locales.



Procédez à un nettoyage régulier

Désinfectez toutes les surfaces fréquemment touchées et tous les équipements après chaque utilisation.



Maintenez la distance

Évitez d'entrer dans des pièces fermées ou d'autres personnes sont présente, ou portez un équipement de protection individuelle approprié.



Utilisez votre propre stylo

Veillez à ne pas toucher les stylos des autres lors de la signature des documents.



Suivez les directives et les règlements de toute entreprise, qu'elle soit locale ou nationale, en particulier si vous présentez un symptôme potentiel.

SOYEZ RESPONSABLE.

SOYEZ PRUDENT.

