



ICAO

SAFETY

Cadre pour les mesures d'exception de sécurité d'exploitation liées au COVID-19

Téléconférence de l'OACI EUR/NAT DGAC – Algérie, Maroc, Tunisie
20 avril 2020





Cadre pour les mesures d'exception de sécurité d'exploitation

- Portabilité des différences aux normes
 - Lettre aux États
 - Acceptation des États des différences des autres États
- Autres normes
- Priorisation
- Questions/Réponses



AN 11/55-20/50


International Civil Aviation Organization / Organisation de l'aviation civile internationale / Organización de Aviación Civil Internacional / Международное организационное гражданское авиационное

Tel. : +1 514-954-8219, poste 8080
Ref. : AN 11/55-20/50 le 3 avril 2020

Objet : Mesures opérationnelles pour assurer la sécurité de l'exploitation pendant la pandémie de COVID-19

Suite à donner : a) noter l'information; b) fournir les renseignements demandés aux paragraphes 7 et 8

Madame, Monsieur,

- J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur la nécessité urgente de réduire les risques de propagation de la COVID-19 par le transport aérien et de protéger la santé des passagers aériens et du personnel aéronautique tout en assurant les opérations essentielles de transport aérien et le retour à la normale en temps voulu. À cet égard, il a été porté à mon attention qu'en raison des consignes de distanciation sociale, des fermetures des espaces de travail et d'autres mesures de prévention, un certain nombre d'États prennent diverses mesures pour permettre aux prestataires de services et au personnel de maintenir la validité de leurs certificats, licences et autres approbations pendant la pandémie de COVID-19.
- Les prestataires de services et le personnel aéronautique font face à des difficultés différentes selon la situation de leur État au regard de la pandémie de COVID-19. Environ 650 000 membres du personnel titulaire d'une licence appuient le transport aérien commercial à l'échelle mondiale. Si une fraction de ce personnel est touchée par les mesures relatives à la pandémie, le risque de perturbation peut être élevé. Afin de contribuer à la sécurité de l'exploitation dans cette période difficile, j'encourage les États à faire preuve de souplesse dans leurs procédures tout en respectant leurs obligations au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300, Convention de Chicago).
- L'OACI estime que des États auraient des mesures d'exception dans le secteur de l'aviation en raison de la COVID-19 en vigueur jusqu'au 31 mars 2021, dans une certaine mesure. Afin d'aider tous les États et toutes les parties prenantes concernées, l'OACI a lancé un site web public sur les mesures de sécurité opérationnelle en raison de la COVID-19 (<https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS>) qui proposera des mesures pour assurer la sécurité de l'exploitation pendant cette période. Tous les États sont invités à utiliser ce site web et à informer l'OACI des derniers faits nouveaux les concernant en utilisant l'information qui y est présentée. Le site sera tenu à jour par l'OACI jusqu'au 31 mars 2021, à moins que la situation ne l'exige autrement.

20-0793

989 Robert Bourassa Boulevard / Montréal, Québec / Canada H3C 9P7 / Tel. : +1 514-954-8219 / Fax : +1 514-954-6577 / Email : icao@icao.int / www.icao.int

- Flexibilité des approches des États
- Respect de leurs obligations au titre de la Convention
- Éléments sur le site web public OPS (<https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS>) au sujet des mesures de sécurité opérationnelle en raison du COVID-19
 - Faciliter les exploitations internationales
 - Guides sur des domaines d'exploitation spécifiques
 - Liens vers des sites des États

Miguel Marin, Canada

Canada ▼

Latest News

[First](#)
[Previous](#)
1
[2](#)
[3](#)
[4](#)
[5](#)
[Next](#)
[Last](#)

COVID-19 Contingency-Related Differences (CCRDs)
 April 05, 2020 16:50
 As per State Letter AN 11/55-20/50 , of 3 April 2020, a CCRD EFOD site has been created in order to [Read More](#)

Updated SSPIA information
 February 02, 2020 21:49
 An updated presentation on SSP Implementation Assessments (SSPIAs) under the USOAP CMA has been [Read More](#)

January 2020 USOAP Activity Plan has been uploaded to the CMA Library module.
 January 13, 2020 14:02

			
State Dashboard	SAAQ	Self-Assessment	CC / EFOD
			
User Management	CAP	PQ Findings	E-Supplements
			
Significant Safety Concerns	USOAP Reports	USOAP Live Charts	MIR
			
Tutorials & Help	CMA Library	Feedback	CC/EFOD Reports
			
COVID19 CC / EFOD	COVID19 CC/EFOD Reports		



ICAO

SAFETY

ICAO Uniting Aviation on Safety Security Environment



COVID-19 Website

COVID-19 Contingency Related Differences (CCRD/EFOD)

- Select Annex
- First Row
- Previous Row
- Next Row
- Last Row
- Reports
- Filters
- Search
- Save Row
- Validation
- Procedure
- Differs Mode
- Tools

Adoption Date:
 Effective Date:
 Applicable Date:
 of

Disclaimer: Annex information displayed on the EFOD System is provided only as a reference to facilitate the filing of differences and completion of CC. ICAO publications shall continue to be the definitive source of Annex information.



Text as provided by State

Recognition of other State Differences

Details of Differences (COVID-19 related)

Remarks - to include: a. Rationale b. Conditions/Mitigations

English text provided as provided by State

Save Row



COVID-19 NOTIFICATION OF TEMPORARY DIFFERENCES FORM

With reference to State Letter AN/11/55-20/50, the CCRD sub-system has been created in the existing Electronic Filing of Differences (EFOD) system to capture any differences to Certification and Licensing ICAO Standards that may arise from mitigation measures due to the spread of COVID-19.

What
It is recognized that States may need to take flexible approaches to enable service providers and personnel to maintain the validity of their certificates, licenses and other approvals as a result of the COVID-19 pandemic. This form allows a State to identify those temporary differences.

Why
This is necessary to support States in meeting their obligations to conduct international operations where certification Annexes. It also allows the sharing of information on what other States during this period.

When
These temporary measures apply until 31 March 2021. If

Who
There is no restriction on who can fill out the form. However, monitoring, coordinator or an authorized user from a Member of the information provided.

How
Standards specifically related to certification and licensing to differ are listed in this form. The specific Annex refer to 2. The information required in each subsequent column

Column 3: Details of Difference.
Summarize the difference to the certification regulatory documents where appropriate

Column 4: Remarks.
Provide your rationale for these differences where necessary.

Column 5: Recognition of other State Difference
Indicate whether your State will recognize licenses based on their temporary differences stated as an exclusion (what other State listing what would be acceptable).

Please submit this form by email to ops@icao.int.

Annex & Reference Number	Generic		Details of Difference	Remarks – to include:	
	Alleviations measures	Annex Standard or Recommended Practice		a. Rationale	Recognition of other State Differences
Annex 1 1.2.4.4.1	1.2.4.4.1 The period of validity of a Medical Assessment may be extended, at the discretion of the Licensing Authority, up to 45 days.				
	<i>Note. – It is advisable to let the calendar day on which the Medical Assessment expires remain constant year after year by allowing the expiry date of the current Medical Assessment to be the beginning of the new validity period under the proviso that the medical examination takes place during the period of validity of the current Medical Assessment but no more than 45 days before it expires.</i>				
Annex 1 1.2.5.1.2	1.2.5.1.2 A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that other Contracting States are enabled to be satisfied as to the validity of the licence.				
	<i>Note 1. – Until 2 November 2022, the maintenance of competency of flight crew or remote flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.</i>				
	<i>Note 1. – As of 3 November 2022, the maintenance of competency of flight</i>				

Annexe	Normes
1	2
6 Partie I	3
6 Partie II	2
6 Partie III	2
Total	9



Eviter les perturbations

- Les États peuvent notifier des différences (Article 38)
- Les autres États n'ont pas l'obligation d'accepter les différences notifiées (Article 33)
- Les points sur lesquels l'aéronef ou le titulaire de licence ne satisfait pas aux exigences ou conditions doivent être ajoutés sous forme d'annotation au certificat ou à la licence en question (Article 39)
- Aucun aéronef ou personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission des États sur le territoire desquels il pénètre (Article 40)
- De nombreux États sont réceptifs pour accepter les différences liées au COVID-19
- Approche harmonisée



Kazakhstan COVID-19 Alleviation measures by State				
Annex Reference	PERSONNEL LICENSING Standard or Recommended Practice	Details of Difference (COVID-19, related)	Remarks - to include: a. Rationale b. Conditions/Mitigations	Recognition of other State Differences
ANNEX 1 Chapter 1 Reference Standard	<p>1.2.5.1.2 A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that other Contracting States are enabled to be satisfied as to the validity of the licence.</p> <p><i>Note 1.— Until 2 November 2022, the maintenance of competency of flight crew or remote flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.</i></p> <p><i>Note 1.— As of 3 November 2022, the maintenance of competency of flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.</i></p> <p><i>Note 2.— Until 2 November 2022, maintenance of competency may be satisfactorily recorded in the operator's records, or in the flight crew member's personal log book or licence.</i></p> <p><i>Note 2.— As of 3 November 2022, maintenance of competency may be satisfactorily recorded in the operator's records, or in the flight crew or the remote flight crew member's personal log book or licence.</i></p> <p><i>Note 3.— Until 2 November 2022, flight crew members may, to the extent deemed feasible by the State of Registry, demonstrate their continuing competency in FSTDs approved by that State.</i></p> <p><i>Note 3.— As of 3 November 2022, flight crew and remote flight crew members may, to the extent deemed feasible by the State of Registry, or Licensing Authority of the State of the Operator, respectively, demonstrate their continuing competency in FSTDs approved by that State.</i></p>	<p>The validity of licenses for aviation personnel is extended for a period of up to 90 calendar days from the expiration date and confirmed by a copy of certificate of extension of the licence validity, ratings and/or special remarks issued by the Order of the General Director of the Aviation administration of Kazakhstan No 101 dated 22 of March 2020. This procedure applies only for aviation personnel whose licenses, ratings and special remarks expire during the State of emergency (between 22 of March 2020 to 15 of April 2020). At the moment, procedures are being developed that will exempt aviation personnel from passing standard procedures for extending the validity of licenses, ratings, special remarks and certificates for a longer period. The new order will reflect this.</p>	<p>In the context of the COVID-19 pandemic, a state of emergency was introduced in the Republic of Kazakhstan, international and domestic scheduled flights were limited and some cities in Kazakhstan were closed for quarantine, which restricts the movement of the population around the city. Similar measures were taken by countries where international aviation training centers are located. The situation has led to the fact that aviation personnel do not have access to training courses or simulators checks, the passing of which is one of the conditions for extending the validity of the aviation personnel licences. The problems of the implementation of control and supervision functions, as well as certification observations are also faced by aviation inspectors of the Aviation Administration of Kazakhstan. They are limited in travelling abroad and in travelling around the regions within the country.</p>	<p>The Republic of Kazakhstan recognizes differences of other states.</p>

Approche harmonisée Les options possibles peuvent être:

- Acceptation de toutes les différences
- Accord régional ou subrégional sur l'acceptation de différences
- Acceptation des différences dans les limites des différences de l'Etat



Licences du personnel (PEL)

Des États ont accordé des exemptions aux normes PEL de l'OACI pour soutenir le secteur de l'aviation

Exemptions PEL non-exportables :

- Prolongation de la validité des:
 - Attestations médicales, en raison du manque accès aux médecins-examineurs
 - Licences avec une date d'expiration



PEL (exemple)

Normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP):

1.2.4.4.1 La période de validité d'une attestation médicale pourra être prolongée, à la discrétion du service de délivrance des licences, d'un maximum de 45 jours.



PEL (exemple suite..)

- 1.2.4.4.1 La période de validité d'une attestation médicale pourra être prolongée, à la discrétion du service de délivrance des licences, d'un maximum de 45 jours.
- AESA: A condition que la période de validité normale de l'attestation s'achève avant le 31 juillet 2020, cette période de validité est prolongée de 4 mois pour les attestations médicales de classe 1 (pilotes) et de classe 3 (contrôleur de la circulation aérienne)
- Limitation (mesures d'atténuation des risques): les détenteurs d'attestations médicales de classe 1 et 3 qui bénéficient de cette exemption doivent détenir une attestation médicale valide **sans restrictions, sauf pour des conditions de vision**



Licences du personnel

Autres difficultés au sujet des exemptions PEL:

1.2.5.1 “Un État (...) s’assurera que les privilèges accordés en vertu de cette licence, ou en vertu des qualifications qui lui sont associées, ne sont exercés que si le titulaire **conserve la compétence exigée** et répond aux conditions **d’expérience récente** définies par cet État.”

- Difficultés rencontrées pour la conservation de la compétence et les conditions d’expérience récente:
 - manque d’accessibilité aux simulateurs d’entraînement au vol dans les autres États.
 - qualification de catégorie pour les contrôleurs de la circulation aérienne en raison du manque de pratique
 - licences des personnels de maintenance des aéronefs en raison du manque de pratique
 - Certificats de qualification sur simulateurs d’entraînement au vol en raison du manque de capacité de surveillance des États suite aux restrictions de voyage



Exploitation technique des aéronefs

Des États ont accordé des exemptions aux normes OPS de l'OACI pour soutenir le secteur de l'aviation

Exemptions OPS non-exportables :

- **Conditions d'expérience récente**

- Conditions minimum: au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents
- « ... *la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie sur chaque type ou variante de type d'avion. (...) Ces contrôles doivent être effectués **au moins deux fois au cours de chaque période d'un an.** »*



Exploitation technique des aéronefs

Autres difficultés au sujet des exemptions OPS:

- **Annexe 6 Partie I – 9.3 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite**
 - L'État de l'exploitant doit homologuer le programme de formation de l'exploitant (pas de différence)
 - Moyens alternatifs à explorer pour maintenir la compétence
 - Problématique de la reprise du service à considérer (affectation des équipages, capacité des organismes de formation...)
- **Autres problématiques liées aux limitations de temps de vol et périodes de service de vol & gestion de la fatigue**
 - Extensions acceptables, mesures d'atténuation disponibles
 - Facteurs se combinant: manque d'expérience récente et/ou prolongation de validité
- **Marchandises dangereuses**
 - Formation périodique MD



ICAO

SAFETY

ICAO/ANB/OPS

QRG

7 April 2020

**Collecting Guidance from Expert Groups
Template**

Alleviation Title	Personnel licence validity extension
Relevant Standard(s)	<p>Annex 1</p> <p>1.2.5.1.2 A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that other Contracting States <u>are enabled</u> to be satisfied as to the validity of the licence.</p> <p>Note 1.— Until 2 November 2022, the maintenance of competency of flight crew or remote flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.</p> <p>Note 2.— Until 2 November 2022, maintenance of competency may be satisfactorily recorded in the operator's records, or in the flight crew member's personal log book or licence.</p> <p>Note 3.— Until 2 November 2022, flight crew members may, to the extent deemed feasible by the State of Registry, demonstrate their continuing competency in FSTDs approved by that State.</p>
Problem Statement	<p>To meet the requirement of the abovementioned Standard, some States issue licences with an expiration date or an associated Type Rating. <u>As a result</u> of social distancing practices, closure of workspaces and other preventive measures these States are unable to process licence renewals.</p>
Minimum pre-requisites	<ul style="list-style-type: none">••••
Considerations	<ul style="list-style-type: none">••••
Possible Mitigations	<ul style="list-style-type: none">•••

Guide de référence rapide (Quick Reference Guide – QRG)

• Orientations initiales succinctes:

- Normes et pratiques recommandées dans le CCRD
 - Prolongation de validité des licences
 - Prolongation des attestations médicales
 - Formation périodique
- Autres normes et pratiques recommandées identifiées
- Autres domaines d'exploitation des aéronefs
 - Reconfiguration d'aéronefs de transport de passagers pour le transport de marchandises.



Résumé

- **Soutien dont nous avons besoin**
 - Normes et pratiques recommandées (SARP) non-exportables
 - Harmoniser l'acceptation des différences
 - Comment vous aider et informer l'OACI
 - Autres SARPSs
 - Principes de gestion des risques



ICAO

SAFETY



ICAO

North American
Central American
and Caribbean
(NACC) Office
Mexico City

South American
(SAM) Office
Lima

ICAO
Headquarters
Montréal

Western and
Central African
(WACAF) Office
Dakar

European and
North Atlantic
(EUR/NAT) Office
Paris

Middle East
(MID) Office
Cairo

Eastern and
Southern African
(ESAF) Office
Nairobi

Asia and Pacific
(APAC) Sub-office
Beijing

Asia and Pacific
(APAC) Office
Bangkok



THANK YOU