



HLCC 2021-WP/241  
SAF/153  
14/10/21

**CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA COVID-19  
(HLCC 2021)**

**Montréal, 12 – 22 octobre 2021**

**PROJET DE RAPPORT DU VOLET SÉCURITÉ  
SUR LE POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le projet de rapport ci-joint sur le point 1 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le volet Sécurité en vue de sa soumission à la Plénière.

**Point 1 : Mesures de sécurité et mesures d'exploitation relatives à la pandémie de COVID-19*****Mesures supplémentaires pour assurer une formation efficace***

1.1 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/8-SAF/5, présentée par le Secrétariat, qui énonce les grandes lignes des mesures de sécurité opérationnelle prises par l'OACI ainsi que les enseignements tirés de la pandémie ayant abouti aux recommandations visant à renforcer davantage à l'avenir la réponse mondiale aux situations sans précédent. Le volet Sécurité prend note de la proposition demandant aux États de s'efforcer de partager les informations et leur expérience entre eux et avec l'OACI, et souligne la nécessité d'élaborer un plan mondial harmonisé susceptible d'être activé, au besoin.

1.2 Le volet Sécurité se penche sur la note HLCC 2021-WP/15-SAF/12, présentée par la Slovénie au nom de l'Union européenne<sup>1</sup> et de ses États membres, et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)<sup>2</sup>, et par EUROCONTROL, qui aborde les mêmes questions que la note HLCC 2021-WP/8-SAF/5 et propose à l'OACI de maximiser la collaboration avec d'autres organismes internationaux comme l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), afin d'assurer que les besoins du secteur de l'aviation sont pris en compte dans la réponse des États aux événements futurs. Le volet Sécurité convient des propositions visant à élaborer un plan d'intervention basé sur les recommandations formulées dans les notes HLCC 2021-WP/8-SAF/5 et HLCC 2021-WP/15-SAF/12. Il prend acte aussi du rôle croissant joué par la transformation numérique du secteur de l'aviation, qui permet plus de souplesse, compte tenu de la capacité des États à investir dans les nouvelles technologies.

1.3 Le volet Sécurité est saisi de la note HLCC 2021-WP/33-SAF/20, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et soutenue par les États-Unis et l'Arabie saoudite, qui appuie davantage l'élaboration de plans de réponse aux crises. Le volet Sécurité rappelle la résolution A39-24 de l'Assemblée et propose d'élargir cette initiative et d'assurer que ce plan est élaboré pour être proactif plutôt que réactif. Citant en exemple l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART), le volet Sécurité reconnaît l'intérêt d'impliquer le secteur aérien dans ces travaux et l'expertise supplémentaire apportée par les parties prenantes du secteur. Le volet Sécurité discute de l'importance d'un protocole d'activation d'un plan d'intervention à la crise fondé sur les niveaux de risque identifiés, et il convient que la communication avec les autres parties prenantes comme l'OMS et le Bureau de la coordination des affaires humanitaires (OCHA) serait bénéfique.

1.4 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/34-SAF/21, présentée par l'ICCAIA et le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et soutenue par le Canada et les États-Unis, sur la mesure prise par le Conseil de l'OACI pour retarder les dates d'application et les futures dates d'équipement concernant certaines normes et pratiques recommandées (SARP), en reconnaissant les difficultés rencontrées par le secteur en raison de la pandémie de COVID-19. Le volet Sécurité rappelle

---

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Monaco, Monténégro, Macédoine du Nord, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

la résolution A39-22 de l'Assemblée, qui apporte de la souplesse au processus de consultation des États au cas où une action urgente serait jugée nécessaire. Le volet Sécurité convient que ce processus est efficace dans la réponse aux besoins du secteur en temps de crise et devrait être inclus dans le plan d'intervention.

1.5 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/53-SAF/38, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom des 54<sup>3</sup> États membres africains, qui décrit les difficultés rencontrées dans la publication des informations relatives aux restrictions et aux allègements liés à la COVID-19. Le volet Sécurité reconnaît qu'il faudrait fournir aux États plus de possibilités de formation sur l'utilisation des systèmes ou outils conçus dans le cadre du plan d'intervention pour s'assurer que le flux d'informations est maintenu aux moments critiques. Le volet Sécurité note que l'élaboration d'un plan d'intervention aux événements futurs pourrait inclure différents moyens de communication des informations.

1.6 Le volet sécurité se penche sur la note HLCC 2021-WP/79-SAF/57, présentée par le Qatar au nom des États membres de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), qui appelle à l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires pour aider les États lorsqu'ils envisagent d'accorder des exemptions. Le volet Sécurité note que les données de l'USOAP indiquent un niveau élevé de questions de protocole (PQ) insatisfaisantes relativement aux exemptions, ce qui témoigne du nombre d'États qui ne disposent pas des capacités élémentaires pour mener une évaluation adéquate et accorder des exemptions. Le volet Sécurité convient qu'un appui supplémentaire est nécessaire dans ce domaine.

1.7 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/85-SAF/63, présentée par l'Inde, qui énonce les grandes lignes des mesures prises en réponse à la pandémie de COVID-19, y compris le maintien de chaînes logistiques critiques et la réponse aux questions liées à la formation et aux licences du personnel d'exploitation. Le volet Sécurité appuie les propositions visant à élaborer un mécanisme efficace d'échange d'informations entre les États et l'OACI afin de se préparer et de répondre aux futurs événements perturbants d'envergure mondiale.

1.8 Le volet Sécurité est saisi de la note HLCC 2021-WP/87-SAF/65, présentée par les États-Unis et coparrainée par la Malaisie, qui examine la réponse de l'OACI et des États membres à la pandémie de COVID-19. Le volet Sécurité rappelle la résolution A39-24, qui a examiné la nécessité de mettre en place un cadre pour orienter la politique de réponse aux crises de l'OACI, et propose d'entreprendre une étude afin de déterminer la manière d'améliorer la politique de réponse aux crises. Les recommandations formulées sont conformes aux autres propositions qui sont résolument appuyées par le volet Sécurité.

1.9 Le volet Sécurité prend acte des notes d'information fournies par l'Indonésie (HLCC 2021-WP/70-SAF/49) et le Programme alimentaire mondial (HLCC 2021-WP/211-SAF/141).

1.10 À la suite de la discussion, le volet Sécurité convient des recommandations suivantes :

### **Recommandation 1/1 — Réponse rapide à des événements perturbant l'aviation mondiale**

---

<sup>3</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

Il est recommandé que les États :

- a) en collaboration avec les organisations régionales de supervision de la sécurité et les organisations internationales, prennent note des enseignements tirés, aux niveaux mondial et régional, de la réponse de l'OACI à la pandémie de coronavirus (COVID-19) ;
- b) œuvrent en collaboration pour définir les exigences permettant d'apporter à ce type d'événements une réponse harmonisée à l'échelle mondiale, et partagent avec l'OACI leurs vues et leur expérience à ce sujet ;
- c) contribuent à l'élaboration d'un cadre mondial commun d'évaluation et d'atténuation des risques (y compris les risques liés aux performances humaines), étayé par des mesures d'atténuation appropriées ;
- d) mettent en œuvre le plan d'intervention rapide et envoient à l'OACI, en temps voulu, les informations requises concernant les événements perturbant l'aviation mondiale ;
- e) appuient l'OACI dans ses initiatives visant à prendre des mesures rapides face à des événements perturbant l'aviation mondiale, y compris l'élaboration d'une approche plus coordonnée et intégrée avec d'autres secteurs, avec la participation des autorités et parties prenantes concernées ;
- f) réfléchissent à des mécanismes à mettre en place afin de faciliter les déplacements du personnel technique et des autorités de l'aviation civile (AAC) pour la formation et le respect des obligations en matière de supervision de la sécurité en cas de graves perturbations comme une pandémie ;

Il est recommandé que l'OACI :

- g) élabore et mette en œuvre un ensemble de plans d'action flexibles pour faire face à de futurs événements, fondés sur les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 aux niveaux mondial et régional, l'expérience acquise par les États durant ce type d'événements et les meilleures pratiques d'organismes ayant l'habitude d'organiser des initiatives de riposte rapide ;
- h) inclue dans le plan d'intervention rapide un mécanisme qui permettra, dans certaines conditions, un report en temps voulu des dates de mise en œuvre de dispositions pertinentes de l'OACI qui n'affectent pas directement les équipements de sécurité ;
- i) conçoive une approche proactive, coordonnée et intégrée en impliquant les autorités et les parties prenantes concernées ;
- j) mette en œuvre des mécanismes formels de coopération avec les organismes régionaux et nationaux chargés de la gestion des crises pour assurer un échange rapide d'informations et des meilleures pratiques et réduire les incohérences dans les réponses des États ;
- k) mette au point des outils de modélisation des risques afin de faciliter le déploiement de mesures d'atténuation mondialement harmonisées ;
- l) élabore des éléments indicatifs supplémentaires sur le processus d'octroi de dérogations concernant les dispositions de l'OACI ;

- m) promeuve et favorise la transformation numérique et l'automatisation pour renforcer la résilience du système de l'aviation ;
- n) établit des protocoles d'activation des plans de réponse basés sur une gestion intégrée des risques ;
- o) active le plan d'intervention rapide en temps opportun en réponse à des événements perturbant l'aviation mondiale sur la base d'un niveau déterminé de risque en coordination avec d'autres parties prenantes ;
- p) assure la disponibilité suffisante d'outils de formation pour permettre aux États d'utiliser efficacement tous les outils proposés dans le cadre du plan d'intervention.

***Mesures supplémentaires pour assurer une supervision et une formation efficaces***

1.11 Le volet Sécurité se penche sur la note HLCC 2021-WP/73-SAF/52, présentée par l'Arabie saoudite, dans laquelle il est proposé de prendre des mesures supplémentaires pour le maintien des comptes rendus sur les incidents de sécurité, en particulier en situation de pandémie. Le volet Sécurité fait référence aux informations indiquant que le taux de compte rendu sur les incidents est en baisse et que, surtout dans un environnement où les procédures et les réglementations ont été davantage fluidifiées pour faire face à l'évolution des circonstances, il y aurait eu plus d'hésitation à rendre compte des incidents.

1.12 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/102-SAF/80, présentée par la Thaïlande, et axée sur l'importance des efforts régionaux de collaboration et de l'engagement actif de l'OACI dans le maintien et l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité non seulement pendant la propagation de la COVID-19, mais aussi lors de la reprise des voyages internationaux. Le volet Sécurité prend note des activités initiées par la Thaïlande pour le maintien de la sécurité et la préparation aux perturbations futures.

1.13 Le volet Sécurité se penche sur la note HLCC 2021-WP/113-SAF/86, présentée par le Pakistan, qui examine l'incidence des restrictions dues à la COVID-19 sur la formation et la supervision. Il appuie l'appel lancé aux États pour qu'ils explorent des méthodes de formation innovantes susceptibles d'être plus résilientes aux futurs événements perturbateurs.

1.14 Le volet Sécurité est saisi de la note HLCC 2021-WP/118-SAF/91, présentée par la Chine, qui décrit les difficultés rencontrées dans la conduite d'enquêtes sur les accidents et les incidents et la participation d'enquêteurs venant de l'étranger dans le contexte des restrictions consécutives à la pandémie. Il prend note de l'appui général apporté aux informations présentées et il convient que : l'élaboration de directives supplémentaires relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents devrait être renvoyée à un groupe d'experts compétent ; les États doivent envisager le recours à la diffusion en direct dans les enquêtes ; et un groupe d'experts compétent doit examiner les dispositions visant la facilitation des voyages des enquêteurs et l'expédition de pièces ou de composants aux fins d'une enquête. Le volet Sécurité convient aussi que les États devraient envisager le recours à la technologie à distance pour les enquêtes sur les accidents.

1.15 Le volet Sécurité se penche sur la note HLCC 2021-WP/125-SAF/98 présentée par Singapour et coparrainée par l'Australie, le Bangladesh, la Chine, Fidji, l'Indonésie, la Thaïlande, la Fondation pour la sécurité aérienne et l'Association du transport aérien international, soutenue par la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni, sur l'incidence de la COVID-19 sur les activités de supervision de la sécurité et le recours accru à la supervision à distance. Il met en évidence les avantages tirés par la Région

Asie-Pacifique de l'assistance mutuelle, du partage des informations et de la collaboration dans leurs activités de supervision de la sécurité. Le volet Sécurité note et approuve les informations fournies et soutient fermement la nécessité de partager les informations et les meilleures pratiques, l'élaboration d'un cadre pour orienter le recours à la supervision de la sécurité à distance et l'utilisation des programmes d'évaluation du secteur comme source potentielle de données.

1.16 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/144-SAF/110, présentée par les Émirats arabes unis au nom des États membres de l'OAAC, et axée sur la nécessité d'élaborer des normes et d'harmoniser le processus d'approbation de divers scénarios de transport du fret en cabine. Il souligne les difficultés rencontrées par les États dans l'élaboration de processus et procédures pour le transport du fret en cabine en s'appuyant sur le peu d'orientations réglementaires internationales qui existent. Il prend note aussi des informations présentées et de la disponibilité d'orientations sur le site web public de l'OACI. Le volet Sécurité convient que l'OACI devrait fournir de l'assistance et des orientations aux États sur le transport du fret dans la cabine des passagers.

1.17 Le volet Sécurité se penche aussi sur la note HLCC 2021-WP/155-SAF/119 présentée par les Émirats arabes unis au nom des États membres de l'OAAC qui porte sur l'importance d'une approche normalisée pour l'apprentissage à distance et pour l'enseignement de connaissances théoriques pour les licences de l'équipage de conduite. Il appuie la nécessité d'élaborer des éléments indicatifs et convient de renvoyer la mise en œuvre de cette mesure au groupe d'experts compétent de l'OACI.

1.18 Le volet Sécurité prend acte de la note d'information (HLCC 2021-WP/160-SAF/121) présentée par la Chine.

1.19 À la suite de la discussion, le volet Sécurité convient des recommandations suivantes :

**Recommandation 1/2 — Mesures supplémentaires pour assurer une supervision efficace**

Il est recommandé que les États :

- a) échangent les informations de sécurité relatives à l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur la culture des comptes rendus, y compris les entraves susceptibles de freiner le renforcement d'une culture positive de la sécurité ;
- b) poursuivent leurs efforts de collaboration, notamment par le partage d'informations, de meilleures pratiques et d'enseignements tirés, afin de maintenir et de renforcer la sécurité et l'efficacité conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI ;
- c) lorsqu'ils en ont la capacité, aident d'autres États/administrations à surmonter leurs limites pour se conformer aux SARP de l'OACI pendant la propagation de la COVID-19 ;
- d) envisagent la possibilité d'utiliser la diffusion en direct et les enregistrements vidéo lors des enquêtes sur les accidents et les incidents quand il n'est pas possible de se déplacer ou de travailler sur place ;

- e) soutiennent l'élaboration d'un cadre devant guider l'utilisation de la supervision de la sécurité à distance ;
- f) aident les autres États en matière de supervision de la sécurité en échangeant des informations pertinentes obtenues dans le cadre de leurs activités de supervision de la sécurité afin de s'assurer qu'une attention rapide est accordée à l'atténuation des risques à l'appui d'une relance en toute sécurité ;
- g) considèrent les programmes d'évaluation du secteur comme une source potentielle de données supplémentaires servant à appuyer les activités de supervision des États ;
- h) envisagent le recours à l'apprentissage à distance et à des solutions innovantes pour réduire le nombre de formations en présentiel ;

Il est recommandé que l'OACI :

- i) souligne l'importance de la culture des comptes rendus de sécurité, en particulier lors d'importants événements perturbateurs comme une pandémie ;
- j) contribue activement à la coordination et à la facilitation des activités visant à maintenir un niveau acceptable de sécurité pendant la pandémie de COVID-19 et à garantir la disponibilité continue du système de l'aviation ;
- k) envisage l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires pour la protection des personnes qui participent à une enquête sur un accident ou un incident dans un contexte de pandémie ou dans des circonstances semblables ;
- l) envisage l'insertion de dispositions dans l'Annexe appropriée afin de faciliter le travail des enquêteurs lorsqu'ils sont obligés de voyager pour assumer leurs responsabilités au titre de l'Annexe 13, et d'accélérer la libération des pièces et de composants envoyés aux fins d'enquêtes sur les accidents et les incidents ;
- m) envisage l'insertion de dispositions ou d'orientation relatives à la formation en ligne/à distance dans la documentation de l'OACI afin de permettre le recours à la formation à distance au lieu de la formation en présentiel, le cas échéant ;
- n) reconnaisse et adopte des mesures visant le recours approprié à des activités de supervision à distance afin d'évaluer la conformité aux exigences opérationnelles ;
- o) envisage l'élaboration d'orientations supplémentaires à l'intention des États pour faciliter le transport du fret dans la cabine des passagers.

***Mesures supplémentaires pour appuyer le retour à la normale des activités***

1.20 Le volet Sécurité se penche sur la note HLCC 2021-WP/26-SAF/13, présentée par l'Indonésie, qui examine la nécessité pour les aéroports d'élaborer des plans de mesures d'urgence pour les événements importants, y compris les urgences de santé publique. Le volet Sécurité prend note de la nécessité d'élaborer des orientations supplémentaires, surtout pour les États dont plusieurs aéroports

pourraient être affectés. Il prend acte aussi de la mention faite à la fourniture d'assistance aux victimes d'accidents et à leurs familles et à la nécessité d'assurer que les exigences de la planification d'urgence sont bien coordonnées. Il est informé que des travaux relatifs à ces deux questions sont déjà en cours et convient que la note de travail soit renvoyée aux groupes d'experts compétents, pour un examen plus approfondi.

1.21 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/54-SAF/39, présentée par la CAFAC au nom des 54<sup>4</sup> États contractants africains, soulignant la nécessité pour les États de disposer d'un plan de gestion du péril animalier (WHMP) efficace et de renforcer ce plan lors des changements de circonstances opérationnelles entraînant des perturbations à grande échelle, comme une pandémie. Le volet Sécurité soutient l'appel lancé aux États pour qu'ils prennent ces situations en compte dans l'élaboration de WHMP efficaces.

1.22 Le volet Sécurité se penche sur la note HLCC 2021-WP/56-SAF/41, présentée par le Panama et appuyée par l'Argentine, la Bolivie (État plurinational de), le Brésil, le Chili, l'Équateur, le Guyana, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), qui présente en détail la réponse de la Région Amérique du Sud (SAM) à la pandémie de COVID-19. Le volet Sécurité note l'efficacité de l'approche adoptée dans cette région et reconnaît son utilité dans l'élaboration du plan d'intervention de l'OACI.

1.23 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/57-SAF/42, présentée par la CANSO et soutenue par les États-Unis et le Japon, qui donne des informations détaillées sur le Réseau d'échange de données de gestion des courants de trafic aérien (ATFM) de la CANSO pour les Amériques (CADENA). Le volet Sécurité prend note des informations et du contexte présentés et encourage les États à poursuivre le renforcement de ce type de capacités avec l'appui des bureaux régionaux de l'OACI.

1.24 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/69-SAF/48, présentée par l'Indonésie, qui décrit les mesures d'urgence contre la COVID-19 et la gestion des risques liés au transport aérien en Indonésie en réponse à la pandémie de COVID-19. Le volet Sécurité prend note des activités entreprises par l'Indonésie et reconnaît leur utilité dans l'élaboration du plan d'intervention de l'OACI.

1.25 Le volet Sécurité est saisi de la note HLCC 2021-WP/127-SAF/100, présentée par l'Afrique du Sud, qui examine le rôle important joué par les services médicaux d'urgence des ambulances aériennes dans le transport de patients durant la pandémie. Le volet Sécurité reconnaît les difficultés inhérentes à ces opérations, notamment en ce qui concerne la protection de l'équipage et la fourniture d'équipements médicaux comme l'oxygène (classé comme marchandise dangereuse). Le volet Sécurité note que l'élaboration de dispositions médicales appropriées fait déjà partie du futur programme des travaux du Groupe d'étude des dispositions médicales (MPSG) et de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) et que les orientations existantes devraient être révisées avant que des mesures supplémentaires soient envisagées.

1.26 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/128-SAF/101, présentée par l'Afrique du Sud, qui recense les défis rencontrés dans la pratique de la réanimation cardio-respiratoire (RCR) tout

---

<sup>4</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

en réduisant au minimum le risque de contracter des maladies transmissibles. Le volet Sécurité est informé que le Doc 10002 de l'OACI, *Manuel de formation de l'équipage à la sécurité*, publié en 2020, contient des orientations sur la formation de l'équipage de cabine aux premiers secours, y compris la réduction au minimum du risque de contracter des maladies transmissibles. Notant les recommandations proposées, le volet Sécurité convient de les renvoyer aux groupes d'experts compétents de l'OACI, le cas échéant.

1.27 Le volet Sécurité se penche sur la note HLCC 2021-WP/142-SAF/108, présentée par les Émirats arabes unis (ÉAU) au nom des États membres de l'OAAC, et prend note de la série d'initiatives comprenant des directives, des auto-évaluations et des vérifications entreprises par l'Autorité générale de l'aviation civile (GCAA) des ÉAU pour garantir la sécurité et la réponse de la part des aérodromes de l'État. Étant donné que les travaux sur la planification d'urgence des aérodromes sont en cours, le volet Sécurité convient de renvoyer les propositions formulées à un groupe d'experts compétent de l'OACI pour un examen approfondi.

1.28 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/143-SAF/108, présentée par les Émirats arabes Unis (ÉAU) au nom des États membres de l'OAAC, sur la conservation et l'entreposage prolongés des aéronefs à cause des effets de la pandémie. Le volet Sécurité appuie la nécessité d'élaborer des directives au niveau de l'OACI pour faciliter la diffusion des informations des constructeurs sur l'entreposage prolongé des aéronefs.

1.29 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/240-SAF/152, présentée par l'Afrique du Sud, dans laquelle il est proposé d'élaborer des orientations sur la télémédecine pour les médecins examinateurs en médecine aéronautique afin de se préparer aux futures épidémies et de garantir la continuité des activités et d'envisager l'insertion de dispositions sur la télémédecine dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*. Le volet Sécurité note que ces orientations devraient être harmonisées avec le cadre de la couverture de santé universelle et comprendre des protocoles de gouvernance numérique, l'assurance de la qualité et des orientations pertinentes relatives à la formation. Le volet Sécurité note que ces travaux sont déjà en cours dans le cadre des programmes des travaux de l'OACI.

1.30 Le volet Sécurité prend acte des notes d'information présentées par l'Indonésie (HLCC 2021-WP/71-SAF/50 et HLCC 2021-WP/82-SAF/60) et les ÉAU (HLCC 2021-WP/151-SAF-115).

1.31 À la suite de la discussion, le volet Sécurité convient des recommandations suivantes :

**Recommandation 1/3 – Mesures supplémentaires pour soutenir le retour des activités à la normale**

Il est recommandé que les États :

- a) renforcent la prévention et le contrôle de la faune pendant les périodes d'inactivité ou de réduction des opérations sur les aérodromes, et révisent le WHMP afin de renforcer les mesures d'atténuation existantes et d'en introduire de nouvelles, le cas échéant ;
- b) appuient les activités nécessaires à la reprise et à la viabilité des opérations aériennes ;
- c) envisagent l'utilisation d'outils adaptés pour la prise de décisions en collaboration au niveau sous-régional ;

Il est recommandé que l'OACI :

- d) étudie les avantages liés à l'utilisation d'outils adaptés pour la prise de décisions en collaboration au niveau régional ;
- e) révisé la formation des équipages de cabine à la réponse aux urgences médicales comme les cas d'arrêt cardiaque nécessitant la RCR, avec un accent particulier sur l'incidence des problèmes découlant de cas suspects de maladies transmissibles ;
- f) facilite la diffusion des directives du constructeur de l'équipement d'origine (OEM) pour la conservation/remise en service des aéronefs afin de faire face à des situations imprévisibles comme la COVID-19.

### ***Incidence de la COVID-19 sur l'aptitude opérationnelle***

1.32 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/50-SAF/35, présentée par la CAFAC au nom des 54<sup>5</sup> États contractants africains, qui souligne l'incidence de la pandémie sur les personnes qui travaillent dans le système de l'aviation, ainsi que les incidences corrélatives sur la santé et la sécurité. Le volet Sécurité prend acte des directives existantes, notamment la page web de l'OACI consacrée à la reprise des opérations et le Bulletin électronique EB 2020/55 sur le bien-être mental pendant la pandémie de COVID-19. Par ailleurs, les travaux en cours au sein des groupes d'experts compétents sont mentionnés, notamment l'évaluation du risque et la prise en compte des considérations relatives à la santé psychologique, mentale, physique et aux performances humaines afin de promouvoir la santé et la gestion de la sécurité. Le volet Sécurité reconnaît que les questions liées aux facteurs humains sont des éléments déterminants dans la gestion des risques de sécurité lors de perturbations majeures ainsi que pendant les opérations normales. Il établit une distinction entre l'examen de ces questions dans le cadre de la gestion des risques de sécurité et l'examen des questions liées à la santé mentale et au bien-être dans le cadre de la santé au travail ou de la certification médicale. Le volet Sécurité note en outre qu'il faut prendre des mesures pour soutenir les performances humaines en vue de la relance du secteur aéronautique.

1.33 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/94-SAF/72, présentée par le Canada, qui aborde l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur la santé mentale du personnel de l'aviation. Il prend acte des niveaux élevés de stress dû à des facteurs de stress psychologique liés à l'incertitude qui prévaut dans le secteur, ainsi qu'au risque accru d'infection par des passagers potentiellement infectés. Le volet Sécurité appuie largement les propositions formulées et prend note des travaux en cours au sein des groupes d'experts compétents de l'OACI, y compris les informations figurant dans le Bulletin électronique 2020/55 et les orientations futures pertinentes visant à appuyer le retour du personnel de l'aviation au travail.

1.34 Le volet Sécurité se penche aussi sur la note HLCC 2021-WP/115-SAF/88, présentée par la République bolivarienne du Venezuela, qui propose l'élaboration d'un guide médical pour l'évaluation des manifestations cliniques tardives ou persistantes de la COVID-19 à utiliser par les médecins-

---

<sup>5</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

examineurs du personnel aéronautique pour l'évaluation de l'aptitude physique et psychologique au travail. Le volet Sécurité prend note des travaux en cours au sein des groupes d'experts compétents en vue d'élaborer des protocoles d'évaluation de l'aptitude pour permettre aux titulaires de licence de reprendre le travail. Il note en outre que les évaluations médicales des titulaires de licence infectés par la COVID-19 ne sont envisagées que sur la base de l'évaluation des risques.

1.35 La note HLCC 2021-WP/136-SAF/103, présentée par la République bolivarienne du Venezuela et appuyée par l'Argentine, la Bolivie (État plurinational de), la Colombie, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname et l'Uruguay, et la note HLCC 2021-WP/139-SAF/105, présentée par la République bolivarienne du Venezuela, qui propose la mise en place de canaux de sensibilisation et de mesures de prévention pour atténuer les risques médicaux dans l'aviation pour les populations sensibles à la sécurité. Des études approfondies sur l'incidence physique et psychologique de la COVID-19 ont été proposées afin de mieux contribuer à l'élaboration de mesures efficaces pour faire face aux risques dus à la COVID-19 dans le secteur de l'aviation. Le volet Sécurité rappelle aussi les directives existantes fournies à toutes les parties prenantes à divers niveaux sur les programmes de sensibilisation, d'enseignement et d'appui (Bulletin électronique 2020/55). Il note par ailleurs que des travaux sont en cours au sein des groupes d'experts compétents pour examiner des préoccupations liées à la santé, aux performances humaines et à la sécurité. Le volet Sécurité convient en outre de la nécessité de promouvoir des programmes de sensibilisation et d'appui auprès de tout le personnel de l'aviation, notamment en ayant recours au soutien de la communauté et des pairs, ainsi que d'autres programmes disponibles, compte tenu des préoccupations liées au financement.

1.36 Le volet Sécurité examine la note HLCC-2021-WP/146-SAF/112, présentée par les Émirats arabes unis au nom des États membres de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), qui propose l'élaboration de protocoles accompagnés d'une série de recommandations à suivre par les équipages et les contrôleurs de la circulation aérienne avant la reprise du travail. Il faut également tenir compte des conditions physiques, mentales et socio-économiques des intéressés, ainsi que de la capacité des programmes complets de bien-être de soutenir la santé et le bien-être du personnel de l'aviation. Le volet Sécurité note que des travaux sont en cours au sein des groupes d'experts appropriés et que de telles mesures d'atténuation doivent être établies dans le cadre des exigences actuelles relatives à l'aptitude au travail.

1.37 À la suite de la discussion, le volet Sécurité convient des recommandations suivantes :

**Recommandation 1/4 – Incidence de la COVID-19 sur l'aptitude opérationnelle**

Il est recommandé que les États :

- a) mettent en œuvre une « culture de divulgation ouverte » relative aux problèmes de consommation de substances psychoactives et de santé mentale ;
- b) reconnaissent et étudient l'incidence potentielle de la pandémie de COVID-19 sur la santé mentale et le bien-être de tout le personnel de sécurité de l'aviation et communiquent les données et les résultats pertinents ;
- c) mettent à disposition des ressources, en collaboration avec les parties prenantes de l'aviation, les services de médecine aéronautique et le secteur, pour donner accès à un

---

éventail de programmes de bien-être, notamment les programmes d'aide aux employés (PAE) et les programmes d'appui par les pairs, à l'ensemble du le personnel de l'aviation ;

- d) rendent les programmes de bien-être, les PAE et les programmes d'appui par les pairs accessibles à toutes les catégories de personnel de l'aviation ;
- e) collaborent avec les parties prenantes de l'aviation afin de rendre les programmes de bien-être accessibles aux exploitants susceptibles de ne pas être en mesure de mettre en œuvre leurs propres programmes ;
- f) soutiennent les activités de sensibilisation, d'éducation et de formation pour la prise en charge des problèmes de santé mentale dans le cadre d'un programme complet de santé et de bien-être ;
- g) tiennent compte des directives de l'OACI sur l'évaluation médicale ou psychologique des titulaires de licence qui ont été infectés par la COVID-19 ;
- h) promeuvent des pratiques de retour au travail qui prennent en compte tous les aspects de l'aptitude au travail ;

Il est recommandé que l'OACI :

- i) appuie les initiatives de sensibilisation, d'éducation et de formation pour la prise en charge des problèmes de santé mentale ;
- j) élabore des directives supplémentaires pour les parties prenantes de l'aviation, et en particulier pour les examinateurs et les évaluateurs médicaux, sur les protocoles d'aptitude au travail sur la base de l'évaluation des risques.

— FIN —