



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Tél. : + 1 514-954-8219, poste 8374

Réf. : AN 8/17-  
EC 2/76-  
EC 6/47- } 20/131

le 15 décembre 2020

**Objet :** Proposition visant la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021)

**Suite à donner :** a) noter la décision du Conseil relative à la tenue d'une Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) ; b) prendre note des ordres du jour provisoires figurant en pièce jointe et faire part d'éventuelles observations à leur sujet avant le 15 février 2021.

Madame, Monsieur,

1. J'ai l'honneur de vous informer que le Conseil, à la dixième séance de sa 221<sup>e</sup> session le 18 novembre 2020, a approuvé la tenue d'une Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), qui aura lieu en octobre 2021.
2. Sous le thème provisoire « *Une même vision pour la pérennité du transport aérien après la pandémie mondiale* », la Conférence HLCC 2021 regroupera l'examen de divers points liés à la COVID-19. En effet, elle remplacera les trois manifestations de haut niveau initialement prévues, à savoir la troisième Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC 2021), la Conférence de haut niveau sur la facilitation (HLFC 2021) et la manifestation de haut niveau proposée par l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) visant à mobiliser la volonté des États qui se sont engagés à stimuler la relance à la suite de la pandémie.
3. En fonction de l'évolution de la situation, la Conférence se tiendra selon l'une ou l'autre des configurations suivantes :
  - a) conférence d'une semaine, du 18 au 22 octobre 2021, selon des modalités présentielles ;
  - b) conférence de deux semaines, du 12 au 22 octobre 2021, avec des réunions d'une demi-journée chaque jour, selon des modalités virtuelles ou hybrides.

Les dates confirmées et le programme définitif de la Conférence seront communiqués d'ici la fin mai 2021.

20-2496

4. Accordant une place prépondérante à la sécurité et à la facilitation, la Conférence examinera de multiples questions d'intérêt commun liées à la lutte contre la pandémie de COVID-19 et à la relance du secteur aéronautique, qui présentent des difficultés pour les autorités de l'aviation, du transport et de la santé, pour les organismes chargés des contrôles aux frontières et des douanes, pour les secteurs du tourisme et du voyage et pour les parties prenantes de l'aviation dans leur ensemble. Afin que les délibérations structurées aboutissent à des résultats concrets, la réunion sera composée d'une séance plénière (le premier jour de la Conférence) et de deux volets techniques, l'un relatif à la sécurité et l'autre, à la facilitation.

5. Les ordres du jour provisoires annotés, contenant les sujets qu'il est proposé d'examiner, sont présentés en pièce jointe afin que vous en preniez connaissance. La séance plénière s'intéressera tout particulièrement aux incidences de la pandémie de COVID-19 sur l'aviation, avec pour objectif de mobiliser la volonté politique des États en faveur d'une relance durable, du renforcement de la résilience de l'aviation et d'une meilleure prise en compte des priorités relatives à l'aviation dans les programmes mondiaux, régionaux et nationaux (voir la Pièce jointe A). La forme que prendra la séance plénière sera déterminée au moment de l'établissement de l'ordre du jour définitif. Les points à l'ordre du jour du volet Sécurité figurant en Pièce jointe B s'appuient sur l'ordre du jour provisoire joint à la lettre AN 8/17-20/44. Le volet Facilitation, lui, portera sur les points de l'ordre du jour présenté en Pièce jointe C.

6. La Conférence sera ouverte à tous les États membres, et la participation de hauts fonctionnaires d'États membres ayant le pouvoir de participer au processus de prise de décision est souhaitable (voir le résumé C-DEC 210/6) afin de parvenir aux résultats escomptés. Les représentants des États non membres et des organisations internationales invités par le Conseil pourront aussi y participer en qualité d'observateurs. La Conférence se tiendra en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol, en français et en russe.

7. Les États membres qui souhaitent faire part de leurs observations sur les ordres du jour provisoires ont la possibilité de le faire d'ici au 15 février 2021. La version définitive des ordres du jour, établie en tenant compte des observations communiquées par les États, sera présentée à l'approbation du Conseil à sa 222<sup>e</sup> session.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, les assurances de ma très haute considération.

Fang Liu  
Secrétaire générale

**Pièces jointes :**

- A — Ordre du jour provisoire de la séance plénière
- B — Ordre du jour provisoire du volet Sécurité
- C — Ordre du jour provisoire du volet Facilitation

**ORDRE DU JOUR DE LA SÉANCE PLÉNIÈRE :  
RELANCE ÉCONOMIQUE ET RÉSILIENCE DE L'AVIATION APRÈS LA COVID-19**

Si elle est en premier lieu sanitaire, la crise provoquée par la pandémie de COVID-19 est aussi économique et financière étant donné ses incidences, plus importantes et plus durables que prévu, sur l'ensemble de l'écosystème de l'aviation. L'effondrement du trafic aérien du fait des mesures de confinement et des restrictions de voyage a eu de graves retombées économiques et financières sur toutes les parties prenantes du secteur, mettant à rude épreuve la viabilité de l'aviation civile à l'échelle mondiale. Alors que la connectivité offerte par le transport aérien est au cœur du développement de nombreux secteurs, la déstabilisation d'autres branches d'activité qui doivent pouvoir compter sur l'aviation a des répercussions profondes sur l'économie mondiale.

Avec le temps, les économies trouveront un nouvel essor, mais il reste beaucoup à faire pour assurer à l'aviation une relance réussie et renforcer sa résilience. Il faut de toute urgence entreprendre une action efficace et concertée à l'échelle planétaire afin de relever les défis économiques, financiers et opérationnels auxquels est confronté en permanence le secteur aéronautique et de rétablir sa croissance économique. Au-delà des efforts de relance actuels, les États et le secteur doivent aussi tirer des leçons de cette crise pour rendre l'aviation plus résiliente et préparer les mesures adéquates qui permettront de « reconstruire en mieux » sur la base de la « nouvelle normalité » ou de s'adapter à la transformation de l'environnement économique et opérationnel.

**Objectifs<sup>1</sup>**

En gardant à l'esprit la contribution de l'aviation aux priorités nationales, régionales et mondiales, la séance plénière sera consacrée aux incidences de la COVID-19 sur l'aviation de sorte à inciter les États à se mobiliser sur le plan politique en vue : a) de stimuler la relance économique de l'aviation civile sur le long terme, y compris la reprise complète des voyages, du commerce et des chaînes logistiques mondiales afin de retrouver le niveau et le taux de croissance d'avant la crise ; b) d'établir les fondements d'un renforcement de la résilience de l'aviation pour la rendre plus solide à l'avenir. Ministres, dirigeants d'organisations internationales et régionales et chefs de file du secteur auront la possibilité de faire valoir les efforts individuels et collectifs entrepris en faveur d'une relance complète dans l'après-COVID-19 et de la préparation aux futures crises.

**Format<sup>2</sup>**

La séance plénière s'articulera autour de débats dynamiques et ouverts entre des ministres, des dirigeants d'organisations internationales et régionales et des chefs de file du secteur dans l'objectif de produire des résultats concrets, notamment l'adoption d'une Déclaration finale qui sera rendue publique. Il n'y aura pas d'allocutions liminaires ou de déclarations. Tous les participants pourront assister à la séance plénière, mais seuls les ministres, les vice-ministres, les dirigeants d'organisations internationales et régionales et les personnes expressément invitées à la séance pourront prendre la parole.

---

<sup>1</sup> Voir les notes C-SRN 2020/1, paragraphe 3, alinéas e) et h) et C-SRN 2020/2, paragraphe 5 ; le Rapport de la CART, Section 4. Renforcer la résilience (Engagements de haut niveau) ; et le Rapport verbal de la CART daté du 4 novembre 2020, paragraphe 4.1.4.

<sup>2</sup> La description donnée ici se fonde sur les modalités d'une table ronde ministérielle. Le format définitif sera déterminé une fois l'ordre du jour arrêté.

## Sujets de la séance

Après une analyse des données les plus récentes concernant les incidences économiques de la pandémie de COVID-19 sur le transport aérien (y compris les perspectives à court terme et les prévisions de trafic à long terme), les débats porteront sur deux sujets d'actualité pour lesquels une action mondiale et une volonté politique ferme sont nécessaires, à savoir la stimulation de la relance sur le long terme et le renforcement de la résilience. À la fin de la séance, une Déclaration finale visant à confirmer les engagements qui auront été pris sera examinée et adoptée.

- a) Analyse des incidences, des perspectives et des prévisions économiques
- b) Sujet n° 1 : Stimuler la relance sur le long terme
  - Quels objectifs de relance le gouvernement devrait-il fixer à court, moyen et long termes et comment l'OACI devrait-elle procéder pour harmoniser ces objectifs à l'échelle internationale ?
  - De quel type de mesures de soutien financier ou réglementaire, et de quel type de cadres internationaux a-t-on le plus besoin pour soutenir la relance du secteur et rétablir la connectivité aérienne ?
  - En matière de mesures d'assistance financière et réglementaire, quelle est la meilleure marche à suivre pour le gouvernement de sorte à limiter autant que possible la distorsion du marché ?
  - Quelles mesures le gouvernement peut-il prendre en concertation avec le secteur de l'aviation pour rétablir la confiance des consommateurs dans le transport aérien après l'assouplissement et/ou la levée des restrictions de voyage ?
  - Comment le gouvernement peut-il assurer l'efficacité de ses capacités et dispositifs de supervision alors qu'il fait face à un déficit de recouvrement des redevances d'usage et à une réduction globale de ses recettes fiscales ?
- c) Sujet n° 2 : Renforcer la résilience
  - De quelle manière la pandémie de COVID-19 a-t-elle changé l'aviation mondiale et quelles transformations supplémentaires semble-t-elle entraîner compte tenu de l'évolution des comportements des consommateurs et de l'économie ?
  - Quelle sera la priorité du gouvernement et de l'OACI pour rendre l'aviation civile plus résiliente aux futures flambées épidémiques et à l'évolution constante de l'environnement professionnel sans toutefois créer des barrières économiques ?
  - Quels critères le gouvernement peut-il appliquer afin de hiérarchiser la répartition des ressources financières pour le renforcement de la viabilité et de la résilience de l'aviation civile, compte tenu des dépenses prioritaires antagonistes et/ou incompatibles ?
  - Quel type de rôle le gouvernement peut-il jouer dans la mise à profit de la numérisation et de l'innovation comme levier technologique favorable au renforcement de la résilience ?
  - Comment le gouvernement peut-il rendre les processus réglementaires et la gouvernance de l'aviation, y compris les interventions d'urgence, plus efficaces et plus opérants face à des événements futurs de ce type ?
- d) Examen et adoption de la Déclaration finale

-----

## ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DU VOLET SÉCURITÉ

Les États membres et les organisations internationales concernées ont été consultés sur la troisième Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC 2021) par l'intermédiaire de la lettre AN 8/17-19/84, du 18 novembre 2019, qui présentait une liste initiale de sujets indicatifs que la Conférence pourrait examiner. Les observations reçues en réponse quant à la teneur et aux priorités de la Conférence ont été examinées par la Commission de navigation aérienne (ANC) à la troisième séance de sa 214<sup>e</sup> session, le 14 mai 2020. L'ordre du jour provisoire de la Conférence établi en conséquence et approuvé en principe par l'ANC a ensuite été communiqué dans la lettre AN 8/17-20/44.

À la suite de la décision prise par le Conseil de convoquer une seule conférence de haut niveau (voir le résumé C-DEC 221/10), l'ANC, à la treizième séance de sa 215<sup>e</sup> session, le 26 novembre 2020, a approuvé l'ordre du jour provisoire du volet Sécurité tel qu'il figure dans la présente Pièce jointe. L'ordre du jour provisoire s'inspire de l'ordre du jour précédemment approuvé pour la Conférence et tient compte des besoins recensés par les États et les organisations internationales au cours du processus de consultation en amont de la Conférence et des sujets d'actualité liés à la crise de la COVID-19. Les points de l'ordre du jour qui ont été supprimés seront traités par d'autres moyens.

### **Point 1 : Mesures de sécurité et mesures d'exploitation relatives à la pandémie de COVID-19**

La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a eu des conséquences préjudiciables sur le transport aérien mondial. La Conférence étudiera les défis qui en découlent du point de vue de la sécurité et de l'exploitation, la mise en place par les États de mesures d'urgence, les leçons à en tirer et l'établissement de plans pour atténuer les effets d'un événement semblable à l'avenir.

La Conférence sera invitée à formuler des recommandations sur la planification et la mise en œuvre de mesures d'atténuation en matière de sécurité et d'exploitation en cas de perturbations à grande échelle.

### **Point 2 : Stratégie et politique**

- 2.1 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et mise en œuvre de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation
- 2.2 : Évolution de la capacité réglementaire dans l'aviation

Au titre de ce point de l'ordre du jour, la Conférence se penchera sur l'évolution de la stratégie et de la politique en matière de sécurité. Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) énonce les orientations stratégiques mondiales dans le domaine de la sécurité de l'aviation et fournit le cadre dans lequel les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre sont élaborés et exécutés, garantissant ainsi l'harmonisation et la coordination des efforts de renforcement de la sécurité de l'aviation civile internationale.

La Conférence examinera aussi l'évolution dans le secteur de l'aviation et les possibilités de renforcement de la capacité réglementaire, des approches en matière de formation, et des processus et procédures actuels pour garantir la sécurité du développement de l'aviation civile au vu de l'introduction d'innovations, de nouvelles technologies et de nouveaux concepts d'exploitation, de nouveaux modèles d'activité et d'une croissance du trafic.

La Conférence sera invitée à formuler des recommandations sur :

- a) une orientation stratégique mondiale en matière de sécurité de l'aviation ;
- b) la planification stratégique dans la gestion de la sécurité de l'aviation et la prise en compte des nouveaux défis au niveau national ;
- c) les possibilités de renforcement de la formation et d'amélioration des procédés et procédures actuels (y compris la délivrance des licences, la certification, les autorisations et les approbations) pour suivre les changements rapides intervenant en aviation.

### **Point 3 : Normalisation**

3.1 : Supervision et nouvelles approches

3.2 : Gestion des risques

3.3 : Services d'assistance en escale

Au titre de ce point de l'ordre du jour, la Conférence examinera un concept nouveau de supervision « coopérative », qui vise à tenir compte de la croissance des activités transfrontières, des nouveaux modèles d'activité, des approches d'exploitation et de formation ainsi que des avancées technologiques tout en veillant à ce que tous les États membres s'acquittent efficacement de leurs fonctions et responsabilités de supervision.

Comme le système de l'aviation évolue rapidement et qu'il devient de plus en plus complexe et interconnecté, la Conférence se penchera sur les nouveaux défis liés à l'évolution de l'aviation ainsi que sur ceux qui concernent le transport des marchandises dangereuses, les risques posés par les passagers, les nouveaux types d'aéronefs et autres nouveaux venus. La Conférence s'intéressera aux aspects de sécurité qui préfigurent l'élaboration de procédures relatives à la détection de la présence non autorisée d'un aéronef non habité, particulièrement à proximité d'un aéroport.

La Conférence étudiera aussi les services d'assistance en escale, qui sont d'une importance croissante pour la sécurité, la régularité, l'efficacité et la performance des activités aéroportuaires, et pour lesquels il est nécessaire de définir une démarche normalisée de supervision.

La Conférence sera invitée à formuler des recommandations sur :

- a) les aspects de la gestion efficace des défis et des risques découlant de l'évolution de l'aviation pour réduire autant que possible les conséquences préjudiciables ;
- b) la démarche normalisée de supervision des activités des services d'assistance en escale ;
- c) les possibilités d'assurer une supervision « coopérative » efficace tout en veillant à ce que tous les États membres s'acquittent efficacement de leurs fonctions et responsabilités de supervision.

### **Point 4 : Mise en œuvre et soutien**

L'OACI et les États membres doivent trouver des moyens de s'adapter au rythme rapide de l'évolution de l'aviation et aux besoins toujours croissants de la communauté aéronautique mondiale. L'élargissement des partenariats actuels et une coopération en amont avec les acteurs du secteur seront indispensables. La collaboration régionale s'est avérée utile pour améliorer la sécurité de l'aviation mondiale par l'intermédiaire des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), des

programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO). Avec le lancement du Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS), l'OACI travaille à améliorer et à renforcer davantage ces mécanismes régionaux en évaluant leur capacité à accomplir les fonctions et activités expressément demandées par leurs États membres. La Conférence permettra de débattre des possibilités de renforcement des mécanismes régionaux de soutien à la mise en œuvre pour aider les États à exécuter certaines fonctions et activités de supervision de la sécurité, d'enquête sur les accidents et incidents et de gestion de la sécurité.

La Conférence sera invitée à formuler des recommandations sur :

- a) l'amélioration de la sécurité de l'aviation mondiale par l'intermédiaire des RSOO, des COSCAP et des RAIO ;
- b) les partenariats et mécanismes régionaux de soutien de la mise en œuvre, y compris les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG).

**Point 5 : Autres questions à examiner dans le volet Sécurité**

Ce point est consacré à des questions qui doivent être examinées par la Conférence mais qui ne font pas l'objet d'un point spécifique de l'ordre du jour et qui n'ont pas déjà été expressément visées par des réunions antérieures à l'échelon Division ou par des décisions du Conseil de l'OACI.

-----

## ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DU VOLET FACILITATION

### Généralités

Dans le contexte de la crise de la COVID-19, une unité ad hoc, l'Équipe spéciale de l'OACI sur les questions sanitaires liées aux flambées épidémiques dans le secteur de l'aviation, a été créée en mai 2020. Son mandat consiste à analyser toutes les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la santé et les éléments indicatifs correspondants, conçus pour fournir aux États des mesures efficaces que les autorités de l'aviation doivent mettre en œuvre et qui comportent des exigences à l'intention des exploitants d'aéronefs et des exploitants d'aéroports. Les recommandations de l'Équipe spéciale seront examinées par le Conseil en juin 2021.

Les recommandations relatives à la facilitation qui figurent dans les rapports Phases I et II de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) et le document d'orientation connexe ont mis en évidence l'importance de la coordination nationale entre les différentes parties prenantes intervenant dans la gestion de crise, la prise en charge adéquate des situations causées par des passagers indisciplinés et l'utilisation accrue de technologies de pointe pour faciliter le traitement sans contact des passagers tout au long des étapes de leur voyage.

Donnant suite à la décision du Conseil, l'ordre du jour provisoire du volet Facilitation s'inspire de l'ordre du jour de la Conférence de haut niveau sur la facilitation (HLFC 2021) initialement proposé (voir la note C-WP/15107). Il tient également compte des besoins répertoriés par le Groupe d'experts de la facilitation (FALP) au cours du processus de consultation tenu en amont de la HLFC 2021 et qui restent d'actualité dans le contexte de la crise de la COVID-19. Les points de l'ordre du jour qui ont été supprimés seront examinés par d'autres moyens, notamment au cours de la réunion FALP/12, en juillet 2021.

### **Point 1 : Mesures opérationnelles de facilitation liées à la pandémie de COVID-19**

- 1.1 : Équipe spéciale du Comité du transport aérien sur les questions sanitaires liées aux flambées épidémiques dans le secteur de l'aviation
- 1.2 : Rapport de la CART et document d'orientation connexe sur les questions de facilitation

La Conférence examinera les difficultés opérationnelles sur le plan de la facilitation découlant de la pandémie, la gestion et la mise en place de mesures de facilitation adaptées permettant le maintien des vols internationaux sur le long terme et la restauration durable de la confiance des passagers à l'égard des mesures sanitaires appliquées tout au long des différentes étapes du voyage par voie aérienne. La Conférence s'intéressera aussi aux recommandations proposées par l'Équipe spéciale sur les questions sanitaires liées aux flambées épidémiques dans le secteur de l'aviation. À mesure que le monde se remettra de la pandémie de COVID-19, les États chercheront à appliquer des mesures d'atténuation des risques afin de réduire la probabilité que les passagers arrivant aux aéroports soient porteurs de la COVID-19.

La Conférence sera invitée à formuler des recommandations sur la planification et la mise en œuvre de mesures opérationnelles d'atténuation en matière de facilitation en cas de perturbations à grande échelle, y compris sur les aspects suivants :

- problèmes logistiques liés à la distribution des vaccins ;
- obligations en matière de vaccination et certificats de vaccination connexes ou autre prophylaxie ;



- services de congé de santé aux frontières et autres services de contrôle ;
- installations à mettre en place dans les infrastructures de transport aérien en vue de l'application des mesures de santé publique.

**Point 2 : Renforcer la coordination nationale et la coopération internationale**

- 2.1 : Plan national pour l'aviation en préparation d'une flambée de maladie transmissible posant un risque pour la santé publique ou constituant une urgence de santé publique de portée internationale
- 2.2 : Programmes nationaux de facilitation du transport aérien et comités nationaux de facilitation du transport aérien (NATFC)
- 2.3 : Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA)

La Conférence examinera la mise en œuvre de mesures d'urgence par les États, les enseignements tirés et les plans de préparation visant à atténuer les effets d'un événement semblable à l'avenir, y compris l'importance d'une démarche permettant une étroite coordination entre les programmes et comités nationaux de facilitation du transport aérien et le Programme de l'Accord de collaboration de l'OACI pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA). La Conférence se penchera aussi sur les moyens d'améliorer la résilience du système de transport aérien et des processus connexes face aux menaces tout au long d'un itinéraire de voyage, en réfléchissant à des contre-mesures pertinentes et en reconnaissant l'utilité des exercices d'intervention pour assurer la bonne mise en œuvre des plans de relance.

La Conférence sera invitée à formuler des recommandations sur :

- a) la mise en place systématique des comités nationaux de facilitation du transport aérien (NATFC) ;
- b) l'appui continu et renforcé au Programme CAPSCA, y compris les activités en cours et les projets et nouveaux éléments futurs ;
- c) les bonnes pratiques à envisager, notamment en ce qui concerne :
  - 1) la préparation et la mise en œuvre de plans d'urgence à l'échelle nationale ;
  - 2) la coordination de la mise en œuvre de toutes les mesures d'intervention nécessaires, définies au sein d'un plan national pour l'aviation en préparation d'une flambée de maladie transmissible ;
  - 3) la collecte des formulaires de déclaration sanitaire des passagers ;
- d) les nouvelles orientations proposées sur la désinsectisation, la désinfection, les soins médicaux d'urgence, les vols de secours, les mesures de quarantaine applicables aux passagers et au fret, et les produits destinés à la consommation et les déchets aux aéroports.

**Point 3 : Améliorer l'échange de données numériques afin de favoriser un traitement fluide et sans contact des passagers pendant la pandémie de COVID-19 et au-delà**

- 3.1 : Échange de renseignements sur l'identité des passagers de part et d'autre des frontières afin de faciliter le voyage sans contact

- 3.2 : Déploiement des services informatiques de l'OACI dans le domaine de la facilitation
- 3.3 : Collecte des coordonnées et des données sanitaires des passagers par l'intermédiaire des systèmes électroniques de voyage

La Conférence examinera les stratégies permettant de renforcer l'utilisation de solutions faisant appel aux documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM électroniques) pour fluidifier les processus de voyage sans contact. À cet égard, la Conférence envisagera l'établissement d'une feuille de route visant à intégrer à l'Annexe 9 une norme relative au passeport électronique. Dans un monde où le numérique occupe une place croissante, il sera aussi question des dernières évolutions dans le rôle du Répertoire OACI de clés publiques (RPC), des authentifiants de voyage numériques (DTC) de l'OACI ainsi que des avantages du déploiement des capacités informatiques de l'OACI pour aider les États à mettre en œuvre les technologies associées à certaines des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 sur le sujet. Afin de favoriser la relance de l'aviation, il convient que l'application des mesures obligatoires de contrôle aux frontières et d'entrée sur le territoire soit aussi uniforme et interopérable que possible à l'échelle mondiale.

L'Amendement n° 28 de l'Annexe 9 de l'OACI a introduit des normes nouvelles et révisées concernant les dossiers passagers (PNR) sur la collecte, l'utilisation, le traitement et la protection des données issues de ces dossiers, conformément à la résolution 2396 (2017) du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies (ONU). Afin d'aider les États à mettre en œuvre les programmes se rapportant aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et aux PNR à l'échelle mondiale, l'ONU a institué le Programme de lutte contre le terrorisme axé sur les déplacements, une initiative phare de renforcement des capacités conçue pour prêter assistance aux États. La collecte des coordonnées des passagers est considérée comme une mesure importante qui vient étayer la capacité des autorités de santé publique à localiser des passagers et ainsi contribuer à freiner la propagation de la COVID-19.

La Conférence sera invitée à formuler des recommandations sur :

- a) la collecte des coordonnées des passagers par l'intermédiaire des systèmes électroniques de voyage ;
- b) les modalités de renforcement de la collaboration transfrontière en matière d'échange de données, favorisant le voyage sans contact ;
- c) l'application généralisée des spécifications actuelles de l'OACI sur les DVLM électroniques à l'appui des processus sans contact.

**Point 4 : Approches futures de la gestion de mesures de facilitation en matière sanitaire viables pour les passagers et renforcement du suivi de la mise en œuvre**

- 4.1 : Prise en charge des passagers indisciplinés
- 4.2 : Accessibilité de l'aviation aux passagers en situation de handicap
- 4.3 : Suivi de la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9
- 4.4 : Promotion d'une culture de la facilitation
- 4.5 : Renforcement de la résilience des systèmes et des processus de facilitation du transport aérien

La Conférence se penchera sur les éléments nouveaux relatifs aux passagers indisciplinés et sur le renforcement de l'accessibilité en aviation pour les personnes en situation de handicap dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Elle examinera les obligations des États de dissuader et de prévenir les comportements indisciplinés et de 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 santé publique appliquées à l'aviation.

Concernant le suivi de la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9, il convient de noter qu'actuellement, seuls les normes relatives à la sûreté et les processus concernant les maladies transmissibles qui figurent dans l'Annexe 9 — *Facilitation* font l'objet d'un audit, les premières au titre du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) et les seconds dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). La Conférence examinera l'évaluation du niveau de mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 à la lumière des réponses données à la liste de vérification de conformité (CC) de l'Annexe 9 dans le Système de notification électronique des différences (EFOD) et des résultats des Programmes d'audits de sûreté et de sécurité.

La Conférence étudiera les modes de promotion d'une culture de la facilitation efficace dans tous les États et au sein de chaque organisation, laquelle contribuerait à une gestion plus efficace des difficultés et transformations à venir dans le domaine de l'aviation civile et d'autres écueils potentiels.

Enfin, la Conférence examinera le besoin continu de mobiliser des contributions financières et en nature pour compléter le budget du Programme ordinaire de l'OACI afin de garantir la pérennité des initiatives de facilitation de l'OACI au regard de l'importance démontrée de ces activités sur le plan économique en période d'instabilité. Répondre à ces besoins sera essentiel pour que tous les efforts soient mobilisés au maximum afin d'aider les États à surmonter les difficultés de mise en œuvre de l'Annexe 9 pendant les flambées épidémiques.

La Conférence sera invitée à formuler des recommandations sur :

- a) de nouvelles approches visant à gérer les actes de passagers indisciplinés au titre des mesures mises en place de lutte contre la propagation de maladies transmissibles ;
- b) des mesures répondant à la nécessité de renforcer l'accessibilité de l'aviation aux personnes en situation de handicap dans les moments où des processus exceptionnels sont mis en place, comme c'est le cas pendant les pandémies ;
- c) l'amélioration du suivi de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 ;
- d) l'attribution adaptée de ressources consacrées à la facilitation du transport aérien afin de remédier à l'insuffisance de la mise en œuvre par les États des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la santé.

#### **Point 5 : Autres sujets à examiner par la Conférence HLCC 2021**

Ce point est consacré à des questions qui doivent être examinées par la Conférence mais qui ne font pas l'objet d'un point spécifique de l'ordre du jour et qui n'ont pas déjà été expressément visées par des recommandations émanant de réunions passées du FALP ou par des décisions du Conseil et de l'Assemblée de l'OACI.