



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Question 12 : Résultats de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19

RÉSULTATS DU VOLET FACILITATION DE LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA COVID-19

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent document rend compte des résultats du volet Facilitation de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), qui s'est tenue en mode virtuel du 12 au 22 octobre 2021. Ces résultats comprennent notamment 79 recommandations entérinées par la Plénière ministérielle de la Conférence.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à

- prendre note des résultats du volet Facilitation de la HLCC 2021, présentés à l'appendice A ;
- prier instamment les États de mettre en œuvre les recommandations qui leur sont adressées ;
- approuver le projet de résolution A41-XX, figurant à l'appendice C ;
- encourager les États à appuyer, par des contributions extrabudgétaires, la mise en œuvre des recommandations du volet Facilitation adressées à l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2023-2025 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités de l'OACI pour 2023-2025.
<i>Références :</i>	Plan d'activités de l'OACI 2023-2025 Doc 10160, <i>Rapport de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (Montréal, 12 – 22 octobre)</i> Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019) Doc 9303, <i>Documents de voyage lisibles à la machine (8^e édition)</i> Doc 9944, <i>Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)</i> Rapport de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) A41-WP/19, <i>Faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — Facilitation</i> A41-WP/10, <i>Faits nouveaux concernant la Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP OACI)</i>

	<p>A41-WP/9, <i>Faits nouveaux concernant le Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI</i></p> <p>A41-WP/26, <i>Résultats de Plénière ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19</i></p> <p>A41-WP/57, <i>Mise en œuvre des résolutions A37-13, A39-24 et A40-14, du programme CAPSCA de l'OACI et des dispositions médicales pendant les événements de santé publique</i></p> <p>A41-WP/18, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation</i></p> <p>A41-WP/35, <i>Proposition de projet de budget de l'Organisation pour 2023, 2024 et 2025</i></p>
--	---

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), qui s'est tenue en mode virtuel du 12 au 22 octobre 2021, a réuni 1 786 représentants de 129 États membres et 38 organisations internationales. Cinquante-six ministres et vice-ministres et 24 dirigeants d'organisations internationales ont assisté aux séances plénières ministérielles auxquelles elle a donné lieu. La Conférence a examiné 10 points inscrits à l'ordre du jour sous deux volets techniques : le volet Facilitation a passé en revue les points 6, 7, 8, 9, et 10, et le volet Sécurité les points 1, 2, 3, 4, et 5.

1.2 Le volet Facilitation de la Conférence HLCC 2021 a couvert un large éventail de questions au titre des points ci-après de l'ordre du jour, qui ont débouché sur 79 recommandations :

- a) Point 6 : Mesures opérationnelles de facilitation liées à la pandémie de COVID-19 et à l'après-pandémie ;
- b) Point 7 : Renforcer la coordination nationale et la coopération internationale ;
- c) Point 8 : 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 ;
- d) Point 9 : 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 ;
- e) Point 10 : Autres questions à examiner par le volet Facilitation.

1.3 À la onzième séance de sa 225^e session, le Conseil de l'OACI a approuvé les recommandations du volet Facilitation de la HLCC 2021 (voir appendice A) et relevé que des moyens supplémentaires, tant humains que financiers, seraient nécessaires pour appuyer la mise en œuvre des recommandations adressées à l'Organisation.

2. ANALYSE

2.1 Au titre du Point 6 de l'ordre du jour, *Mesures opérationnelles de facilitation liées à la pandémie de COVID-19 et à l'après-pandémie*, la Conférence s'est penchée sur les difficultés auxquelles se heurtent les États s'agissant de la protection de la santé des voyageurs et du personnel de l'aviation et de l'atténuation des risques de transmission des maladies contagieuses par le transport aérien, ainsi que sur les écueils qu'ils rencontrent dans la mise en œuvre des recommandations liées à la facilitation de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART). La Conférence a formulé 22 recommandations relevant de ce point de l'ordre du jour.

2.2 Dans le cadre du Point 7 de l'ordre du jour, *Renforcer la coordination nationale et la coopération internationale*, la Conférence s'est intéressée à l'importance de la collaboration entre les autorités de santé publique et les autorités de l'aviation, ainsi qu'au rôle des coordonnateurs régionaux 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 des coordonnateurs des États du programme CAPSCA de l'OACI, et a fait remarquer que cette collaboration intersectorielle était nécessaire pour faciliter des opérations efficaces du transport aérien pendant la pandémie et au-delà. Le développement systématique d'un Programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA) et le déploiement connexe des Comités nationaux de facilitation du transport aérien (CNFTA) ont été ici évoqués. La Conférence a aussi examiné les bonnes pratiques à suivre pour la préparation et la mise en œuvre de toutes les mesures d'un plan national d'aviation d'urgence dans l'éventualité de l'apparition d'une maladie transmissible. La Conférence a entériné 22 recommandations au titre de ce point de l'ordre du jour.

2.3 Au Point 8 de l'ordre du jour, *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*, la Conférence a abordé la question de la collecte et de l'échange des coordonnées et des données sanitaires des passagers visant à assurer la fluidité des processus pour garantir la sécurité et l'interopérabilité des attestations sanitaires à l'échelle mondiale. Elle a évalué la possibilité d'utiliser les solutions existantes de l'OACI dans le domaine des documents de voyage, en particulier les DVLM électroniques, les authentifiants de voyage numériques (DTC) et le Répertoire de clés publiques (RCP), afin de stimuler la sortie à court terme de la pandémie de COVID-19. Elle s'est aussi penchée sur les initiatives de sensibilisation et de renforcement des capacités menées par l'OACI en vue d'assurer le déploiement de solutions efficaces, qui associent les États et toutes les parties prenantes de manière souple et dynamique. La Conférence a entériné 13 recommandations au titre de ce point de l'ordre du jour.

2.4 Dans le cadre du Point 9 de l'ordre du jour, *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*, la Conférence a examiné les différentes actions à entreprendre pour faire en sorte que les installations et les services aéroportuaires soient adaptés aux besoins des personnes handicapées et que celles-ci aient un accès adéquat aux services aériens, dans le respect des mesures de santé publique. La Conférence a également évoqué la nécessité d'assurer un suivi efficace de la mise en œuvre des dispositions relatives à la santé – nouvelles et/ou révisées – de l'Annexe 9 et indiqué qu'il convenait de mobiliser sans relâche les contributions financières et en nature pour compléter le budget ordinaire de l'OACI afin de faire comprendre l'importance de la facilitation en temps de crise de santé publique. Elle s'est également penchée sur la manière de veiller à ce que tous les efforts soient déployés pour aider les États à surmonter les difficultés de mise en œuvre pendant les flambées épidémiques. La Conférence a entériné 12 recommandations au titre de ce point de l'ordre du jour.

2.5 Au titre du Point 10 de l'ordre du jour, *Autres questions à examiner par le volet Facilitation*, la Conférence a passé en revue d'autres sujets non couverts par un point spécifique de l'ordre du jour, notamment l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et aux membres de leurs familles, les incidents provoqués par les passagers indisciplinés et perturbateurs dans le contexte de la pandémie de COVID-19, le modèle d'accord OACI sur les services aériens en cas de crises internationales du transport aérien, la libéralisation du fret dans le contexte de la pandémie de COVID-19, et l'équivalence des mesures de sûreté – contrôle unique de sûreté et couloirs sanitaires. La Conférence a entériné 10 recommandations au titre de ce point de l'ordre du jour.

2.6 Les 79 recommandations du volet Facilitation figurent dans le Doc 10160 de l'OACI, *Rapport de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (Montréal, 12 – 22 octobre 2021)*. Dix sept d'entre elles sont adressées à l'OACI.

2.7 À la onzième séance de sa 225^e session, le Conseil de l'OACI a examiné les recommandations du volet Facilitation de la HLCC 2021 et est convenu d'inclure les 17 recommandations adressées à l'Organisation (voir appendice B) dans le Plan d'activités de l'OACI pour le triennat 2023-2025, en tenant compte des priorités définies et en partant du principe que les activités prioritaires seront prises en considération dans le contexte du Plan d'activités de l'OACI pour le triennat 2023-2025.

2.8 Depuis le début de la pandémie, la facilitation a joué un rôle déterminant dans la riposte immédiate, le redémarrage, la relance et la résilience du transport aérien. La pandémie de COVID-19 a cependant fait ressortir que les États n'appliquaient guère les dispositions de l'Annexe 9 et souligné la nécessité de leur apporter une assistance accrue en matière de facilitation.

2.9 Pour garantir le renforcement et la durabilité des initiatives de facilitation de l'OACI au regard de l'importance démontrée de ces activités sur le plan économique en période d'instabilité, et compte tenu de l'importance croissante des questions de santé publique dans le domaine de la facilitation, un examen de leurs incidences financières sur le budget ordinaire de l'OACI s'impose impérativement. Cet examen sera déterminant pour sensibiliser davantage toutes les parties prenantes du transport aérien à l'importance de la facilitation en temps de crise et pour veiller à ce que tout soit fait pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9. Pour la période 2023-2025, l'accent sera mis, entre autres, sur la mise en place d'initiatives visant à soutenir les États membres de l'OACI dans le cadre du processus de reprise. Les normes et pratiques recommandées et les éléments indicatifs pertinents de l'OACI seront en outre passés au crible pour tenir compte des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 et œuvrer ainsi à l'émergence d'un système d'aviation plus résilient.

3. ACTIVITÉS ENGAGÉES CONFORMÉMENT AUX RECOMMANDATIONS DU VOLET FACILITATION DE LA CONFÉRENCE HLCC 2021

3.1 Les recommandations du volet Facilitation de la HLCC 2021 adressées à l'OACI ont été hiérarchisées en trois catégories, en fonction de l'importance générale des mesures recommandées, de leurs effets éventuels sur le redémarrage et la relance des opérations du transport aérien après la pandémie de COVID-19, et de leur éventuelle durabilité. L'appendice B contient une proposition de haut niveau relative à l'ordre de priorité des points à inclure dans le Plan d'activités de l'OACI 2023-2025 qui découlent des 17 recommandations du volet Facilitation de la Conférence HLCC 2021 adressées à l'Organisation, en partant du principe que les activités prioritaires seront prises en considération dans le contexte du Plan d'activités de l'OACI pour le triennat 2023-2025.

3.2 Pour favoriser la mise en œuvre des recommandations du volet Facilitation de la HLCC 2021 adressées aux États membres, un projet de résolution de l'Assemblée sur la facilitation du transport aérien, qui affirme la détermination de la communauté internationale à permettre une relance sûre et efficace de l'aviation après la pandémie de COVID-19 et à rendre l'aviation plus résiliente à l'avenir, a été proposé ; il fait l'objet de l'appendice C.

3.3 Les travaux destinés à donner effet aux recommandations du volet Facilitation ont, dans la mesure du possible, déjà commencé. Dans le droit fil de la Déclaration ministérielle qui souligne l'importance de normes communes, de l'interopérabilité et de la reconnaissance mutuelle des applications numériques, ainsi que de la Recommandation 8/1 de la HLCC, et afin d'aider les États à promouvoir et adopter une politique de reconnaissance mutuelle des attestations sanitaires pour faciliter l'ouverture des frontières, le Groupe consultatif technique sur le Programme OACI d'identification des voyageurs (TAG/TRIP) a approuvé les Orientations sur l'utilisation de cachets numériques visibles (VDS-NC) pour

les attestations sanitaires de l'OACI et le certificat COVID numérique de l'Union européenne (DCC-EU)¹. L'OACI a en outre publié une nouvelle liste de contrôle sanitaire qui regroupe les certificats de clé publique associés aux différentes formes d'attestations sanitaires dans une seule et unique source de données, rendue publique (voir la lettre aux États 22/38 datée du 11 avril 2022). Ce nouveau service vient renforcer la vérification globale des attestations et contribue à favoriser leur reconnaissance mutuelle et à stimuler la reprise des voyages.

4. CONCLUSION

4.1 La Conférence HLCC 2021 a été couronnée de succès, en ce qu'elle a atteint le but qu'elle s'était fixé dans la lettre aux États 21/40 et a abouti à la formulation de recommandations appelant à la mise en œuvre de nouvelles activités et/ou au renforcement d'activités déjà engagées dans le domaine de la facilitation, recommandations qui ont été approuvées par la Plénière ministérielle de la Conférence.

4.2 Les enseignements à retenir de la pandémie de COVID-19, et notamment les recommandations de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19, sont des éléments essentiels qui servent en partie à définir les priorités des activités du Programme de facilitation relatives à l'Annexe 9 pour le triennat 2023-2025.

4.3 La mise en œuvre des recommandations du volet Facilitation adressées à l'OACI exigera une somme de travail considérable. Les États sont encouragés à fournir des contributions extrabudgétaires pour appuyer les activités non budgétisées découlant du volet Facilitation de la Conférence HLCC 2021.

4.4 Les États sont également encouragés à prendre les mesures appropriées pour mettre en œuvre, en temps voulu, les recommandations du volet Facilitation de la Conférence qui ont été formulées à leur intention.

¹ Voir <https://www.icao.int/security/fal/trip/pages/publications.aspx>

APPENDICE A

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

RECOMMANDATIONS DU VOLET FACILITATION

Montréal (Canada), 12 – 22 octobre 2021

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA CONFÉRENCE HLCC 2021
Point 6 de l'ordre du jour : Mesures opérationnelles de facilitation liées à la pandémie de COVID-19 et à l'après-pandémie
Recommandation 6/1 — Mesures opérationnelles de facilitation liées à la pandémie de COVID-19 et à l'après-pandémie
Il est recommandé que les États :
a) réalisent des évaluations complètes des risques, en tenant compte des facteurs contextuels, de leur tolérance au risque et de l'applicabilité concrète des mesures d'atténuation des risques de santé publique dans l'aviation, notamment afin d'assouplir leurs mesures aux frontières, dans le cadre de l'adaptation à la COVID-19 ;
b) mettent en œuvre les recommandations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) et les éléments indicatifs y afférents, dans la mesure du possible, en tenant compte des facteurs opérationnels, tels que les différences de routes, de volume et de fréquence entre les États ;
c) assurent et encouragent la communication, la coordination et la collaboration multisectorielles entre toutes les parties prenantes, notamment le secteur, associées à l'élaboration d'un plan d'intervention pour l'aviation en situation de pandémie de COVID-19 ;
d) facilitent et envisagent l'harmonisation des différentes mesures pour permettre la reconnaissance réciproque et la fiabilité des informations partagées concernant la situation des voyageurs au regard de la COVID-19 entre les États, compte tenu des exigences de protection des données en vigueur dans la plupart des États ;
e) approuvent le concept de couloir sanitaire (vols de fret) élaboré par CAPSCA, à utiliser comme mesure provisoire lors d'autres épidémies présentant des circonstances similaires, tout en notant que les couloirs sanitaires ne remplacent pas les accords de services aériens existants ;
f) veillent à la coordination et à l'harmonisation entre les différents États responsables de la gestion de la pandémie et des plans de reprise après catastrophe, notamment le renforcement de la collaboration et des consultations entre les autorités sanitaires, aéronautiques et d'autres instances ;
g) envisagent d'élaborer des règlements appropriés en matière de protection des consommateurs, en tenant compte des orientations pertinentes de l'OACI, pour faire face aux situations d'urgence, selon les besoins, et encouragent l'établissement de plans d'assistance et de protection des consommateurs ;
h) mettent en place, dans la mesure du possible, des mesures harmonisées, collaboratives et faisant consensus aux échelons mondial et régional, qui tiennent compte des différentes circonstances et politiques nationales, ne créent pas de fardeaux économiques indus, ne compromettent pas la sécurité et la facilitation de l'aviation civile et cadrent avec les dispositions de l'Annexe 9 et les éléments indicatifs connexes, en vue de l'adoption généralisée de procédures et solutions pratiques et flexibles pour l'acceptation des voyages afin de faciliter la relance des voyages internationaux de passagers ;
i) recommandent des mesures à prendre par l'OACI pour aider les États membres à mettre en œuvre les recommandations de la CART et les normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la santé pertinentes ainsi que leurs plans nationaux de préparation aux pandémies, sur la base des enseignements tirés durant la pandémie de COVID-19 ;
j) établissent des mécanismes de coordination nationaux comme le Comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA) et utilisent des mécanismes de coordination internationaux comme le CAPSCA afin de favoriser une mise en œuvre fluide des SARP relatives à la santé pertinentes, en tenant compte d'une approche à niveaux multiples fondée sur le risque pour mettre en place leurs mesures sanitaires ;
k) communiquent en temps utile aux voyageurs et à toutes les parties prenantes de la communauté aéronautique leurs conditions d'entrée liées à la santé, afin de renforcer la résilience, d'évaluer régulièrement la possibilité de menaces imminentes pour la santé publique et d'appliquer rapidement leurs mesures d'urgence ;
l) utilisent des pratiques optimales en matière de planification et de mise en œuvre des mesures d'atténuation opérationnelles liées à la facilitation pour faire face à la fois aux défis immédiats posés par la pandémie de COVID-19 et aux futures perturbations imprévues à grande échelle ;
m) évaluent régulièrement la pertinence des conditions d'entrée liées à la santé et lèvent les restrictions au moment voulu ;
n) assurent un haut niveau d'engagement et de coordination entre les autorités de l'aviation civile et celles de la santé publique, ainsi qu'une coopération étroite avec les organisations internationales et régionales, et toutes les parties prenantes concernées ;

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA CONFÉRENCE HLCC 2021	
o)	examinent la possibilité d'apporter leurs contributions de façon volontaire, sous la forme de ressources financières et humaines, afin de veiller au renforcement et à l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — <i>Facilitation</i> et de soutenir le CAPSCA, par tous les États membres de l'OACI ;
p)	évaluent le risque et mettent rapidement en œuvre les mesures nécessaires à l'échelle appropriée pour réduire à la fois la transmission de la COVID-19 et les répercussions sur l'économie, le public et la société ;
q)	envisagent l'adoption et l'acceptation de certificats sanitaires numériques de test et de vaccination afin de faciliter les voyages aériens internationaux et, dans le cas où ils délivrent des certificats sanitaires, envisagent d'adopter les spécifications de l'OACI relatives aux cachets numériques visibles pour environnement non contraint (VDS-NC) ou de tenir compte d'autres formats interopérables, tels que ceux provenant par exemple d'organismes intergouvernementaux régionaux ou mondiaux ou d'organisations reconnues à l'échelle internationale. Il conviendrait aussi d'insister sur l'acceptation des certificats non numériques, vu l'importance de l'initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> (NCLB).
Il est recommandé que l'OACI :	
r)	collabore avec les organisations internationales concernées et le secteur afin d'élaborer un cadre d'intervention en cas de crise pour gérer de futures crises sanitaires, qui s'appuie sur les recommandations et les orientations de la CART, les orientations du CAPSCA, les meilleures pratiques du secteur, les approches de gestion intégrée des risques, les réponses des États et les enseignements tirés de la COVID-19, qui permettraient à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise sanitaire ;
s)	continue de s'adapter et de prévoir un mécanisme d'intervention rapide pour diffuser de manière urgente des orientations auprès des États membres en cas de flambée épidémique et élabore des orientations concrètes sur la manière de mettre en place un couloir sanitaire en cas de flambée d'une maladie particulière, étayées par les données scientifiques disponibles ;
t)	aide directement les États en développement et fasse la promotion de la coopération entre les États et avec le secteur afin de contribuer à la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 de l'OACI et les initiatives connexes de relance pour l'après-pandémie ;
u)	encourage la reconnaissance réciproque des preuves de vaccination et documents de test entre les États pour les voyages transfrontières, compte tenu de l'existence possible de nombreux formats à court et à moyen terme ;
v)	poursuive ses travaux afin de trouver des solutions interopérables à long terme qui utilisent les documents de voyage et les preuves de santé numériques établis par les États, qui prennent en considération les solutions existantes et les limites à l'échelle mondiale ;
Point 7 : Renforcer la coordination nationale et la coopération internationale	
Recommandation 7/1 — Renforcer la coordination nationale et la coopération internationale	
Il est recommandé que les États :	
a)	procèdent à des évaluations complètes des risques en tenant compte de leurs facteurs contextuels, de leur tolérance au risque et de l'application pratique des mesures d'atténuation des risques pour la santé publique dans l'aviation ;
b)	mettent en œuvre une coopération nationale et internationale dans des secteurs multiples, de manière multidisciplinaire ;
c)	reconnaissent l'importance de l'établissement d'un cadre unifié ;
d)	prennent les mesures nécessaires au développement systématique du programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA), qui encourage une culture de la facilitation ;
e)	assurent la mise en œuvre effective des dispositions de l'Annexe 9 et la coordination entre tous les organismes et ministères compétents, notamment les autorités de santé publique et les parties prenantes compétentes dans le cadre de la mise en place de comités nationaux de facilitation du transport aérien (CNFTA), ou d'organismes de coordination similaires, pour la coordination des activités concernant la facilitation ;
f)	envisagent de désigner une autorité compétente chargée de la facilitation du transport aérien, selon qu'ils le jugent approprié, et de lui affecter les ressources nécessaires ;

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA CONFÉRENCE HLCC 2021
g) notent que l'on recherche actuellement d'autres instructeurs en vue de les certifier, dans le but de constituer une réserve de formateurs pour dispenser le cours sur l'Annexe 9 — <i>Facilitation</i> , et envisagent de désigner des experts en facilitation de leur État, pour qu'ils deviennent instructeurs ;
h) demandent à leurs autorités nationales compétentes d'utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) de l'OACI pour notifier les différences et indiquer la conformité aux dispositions de l'Annexe 9, et d'accorder aux personnes chargées de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 l'accès nécessaire ;
i) s'efforcent de veiller à ce que les mesures prescrites par les autorités sanitaires qui ont un impact sur le secteur aéronautique soient comprises, évaluées et, au besoin, complétées par les parties prenantes de l'aviation, avant leur promulgation, en particulier par l'organisme chargé de la facilitation ;
j) promeuvent, en plus de l'implication des autorités sanitaires dans les organismes de facilitation, la mise en œuvre collaborative de tout ajustement opérationnel dans le secteur de l'aviation conformément au règlement sanitaire, par la mise en place d'équipes spéciales tactiques au sein desquelles les effets de ces mesures sont présentés et évalués afin qu'elles puissent être mises en œuvre conformément au contexte opérationnel ;
k) assurent un flux d'informations meilleur et plus fluide vers l'autorité sanitaire afin d'améliorer l'efficacité de la gestion des processus aéroportuaires, du suivi des passagers ou de tout autre processus ayant un lien direct ou indirect avec le secteur du transport aérien. À cet égard, l'utilisation contrôlée des informations opérationnelles, des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des informations sur les passagers fournies aux portails gouvernementaux peuvent être utiles. En conséquence, il faudrait réfléchir à la possibilité d'accords entre les organismes publics et privés afin de fournir aux autorités sanitaires des informations permettant de répondre aux besoins urgents en renseignements pour une surveillance médicale efficace et efficiente, en tenant dûment compte de la protection des renseignements personnels et de la confidentialité des données médicales personnelles qui exigent une protection appropriée ;
l) reconnaissent l'importance de l'élaboration d'un cadre multi-scénario pour la mise en œuvre dans de bonnes conditions de sécurité des couloirs sanitaires pendant les urgences de santé publique en tenant compte du fait que les couloirs sanitaires sont des arrangements temporaires qui ne doivent pas compromettre les accords de services aériens existants ni être incompatibles avec eux ;
m) continuent à apporter leur appui à l'OACI pour faire avancer les travaux sur les couloirs sanitaires, notamment en fournissant des informations et des enseignements tirés concernant les couloirs sanitaires qui ont été établis, modifiés, interrompus ou suspendus ;
n) recourent à l'application sur les couloirs sanitaires pour faciliter les discussions sur les accords bilatéraux et multilatéraux visant à ouvrir des routes aériennes entre les États et les régions ;
o) reconnaissent l'importance de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), y adhèrent et veillent à ce que leurs organismes nationaux compétents aient leur place au sein de leur représentation auprès du CAPSCA ;
p) dans la mesure du possible, mettent à disposition les ressources financières et humaines nécessaires pour participer aux activités du CAPSCA.
Il est recommandé que l'OACI :
q) élabore un cadre unifié pour améliorer l'efficacité de la gestion mondiale des risques pour la santé publique dans l'aviation, en collaboration avec les parties prenantes concernées ;
r) assure l'alignement de ce cadre unifié sur les politiques, les principes et les cadres de réduction des risques de catastrophe d'autres organismes des Nations Unies ;
s) élabore un cadre multi-scénario pour la mise en œuvre des couloirs sanitaires pendant les urgences de santé publique, en étroite coordination avec les parties prenantes concernées ;
t) réexamine le cadre et la gouvernance du CAPSCA en vue d'optimiser la planification de la préparation aux urgences de santé publique et l'intervention y afférente ;
u) contribue au renforcement du cadre du CAPSCA ;

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA CONFÉRENCE HLCC 2021
v) élabore une procédure décisionnelle abrégée à suivre en période d'urgence de santé publique, en collaboration avec l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), afin de permettre à l'avenir une intervention plus rapide.
Point 8 : 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
Recommandation 8/1 — 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
Il est recommandé que les États :
a) apportent leur appui à la délivrance, au format numérique, d'attestations sanitaires conformes aux recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), et que ces attestations soient interopérables avec les spécifications figurant dans le Rapport technique de l'OACI sur les cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC), dans la mesure du possible ;
b) s'emploient à intégrer dans leurs systèmes d'inspection, dans la mesure du possible, la vérification des attestations sanitaires numériques et non numériques pour le passage des frontières afin de faciliter la validation des certificats sanitaires déployés, en notant que pour certains États, la vérification des attestations sanitaires ne s'effectue pas aux postes de contrôle frontalier ;
c) adoptent un cadre réglementaire approprié qui tienne compte de toutes les exigences en matière de protection des données et de la vie privée pour l'utilisation des attestations sanitaires aux fins de voyage et qui intègre des garanties appropriées ;
d) adoptent une politique de reconnaissance mutuelle des attestations sanitaires afin de faciliter l'ouverture des frontières ;
e) envisagent de réutiliser, s'ils délivrent des passeports électroniques, les principes de leur cadre actuel de confiance des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) électroniques pour sécuriser la délivrance d'attestations sanitaires à l'aide des VDS-NC ou d'autres formats interopérables, en reconnaissant que le développement d'une infrastructure de clé publique (ICP) ou l'utilisation d'un autre système de mécanisme de confiance par les autorités sanitaires est aussi acceptable ;
f) envisagent, s'ils demandent des documents sanitaires, de mettre en place une plateforme numérique de contrôle sanitaire où les passagers peuvent demander une notification d'approbation de voyage ;
g) envisagent de numériser le traitement des passagers conformément aux normes de l'OACI et aux orientations internationales, en tenant compte de leurs propres besoins et circonstances ;
h) recherchent et promeuvent l'interopérabilité au niveau mondial dans toutes les opérations de traitement des passagers, qu'il s'agisse de processus manuels ou automatisés ou d'une combinaison des deux ;
i) tirent parti de l'utilisation de systèmes interactifs de renseignements préalables sur les voyageurs (RCPVi), si possible, en fournissant aux exploitants d'aéronefs un message de réponse contenant des informations relatives aux exigences de santé publique ;
j) mettent en commun les leçons apprises et les meilleures pratiques sous les auspices de l'OACI pour relancer l'aviation civile et réagir à de futures perturbations ;
k) envisagent d'utiliser davantage la technologie biométrique pour le traitement des passagers, comme le recommande le module Aéroports du document <i>Paré au décollage — Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19</i> de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) ;
l) mettent en commun leurs expériences en matière de mise en œuvre et d'utilisation de la biométrie pour l'acheminement des passagers afin d'en faciliter l'adoption à plus grande échelle et d'assurer la sécurité des déplacements à mesure que le transport aérien se rétablit ;
m) appuient l'élaboration et la mise en œuvre de technologies et d'équipements technologiques sans contact innovants qui peuvent à la fois faciliter les voyages par voie aérienne et atténuer la propagation de maladies transmissibles.

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA CONFÉRENCE HLCC 2021	
Point 9 : 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	
Recommandation 9/1 — 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	
Il est recommandé que les États :	
a)	reconnaissent l'importance des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — <i>Facilitation</i> et augmentent leur niveau de mise en œuvre des dispositions relatives à la facilitation du transport des personnes handicapées, en tenant dûment compte du Doc 9984 de l'OACI, <i>Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien</i> ;
b)	plus généralement, garantissent la fourniture d'assistance aux personnes handicapées voyageant par avion et en particulier prendre des dispositions pour réduire les obstacles qui limitent la capacité des personnes âgées et des personnes handicapées en période d'application de procédures extraordinaires, comme lors de pandémies ;
c)	veillent à ce que les installations aéroportuaires soient adaptées aux besoins des personnes handicapées, que des mécanismes de levage et des dispositifs appropriés soient largement disponibles, que les emplacements désignés pour la prise en charge et le débarquement des personnes handicapées soient situés aussi près que possible des entrées et sorties principales des aérogares et que des emplacements de stationnement automobile adéquats et accessibles soient réservés pour les personnes ayant des besoins en matière de mobilité, y compris pendant des pandémies ;
d)	veillent à ce que des services aéroportuaires répondant aux besoins des personnes handicapées soient disponibles, notamment pour la fourniture d'informations aux malentendants et aux malvoyants sur les services à bord ;
e)	appuient le renforcement de l'application des dispositions relatives à la facilitation et des activités connexes, à travers la mise en place de mécanismes durables de financement et des ressources humaines correspondantes ;
f)	envisagent des contributions volontaires, tant financières qu'en nature, pour garantir une mise en œuvre accrue et effective des dispositions de l'Annexe 9 — <i>Facilitation</i> par tous les États contractants de l'OACI et prendre à l'avenir des mesures en vue de la mise en place de mécanismes de financement durables et des ressources humaines correspondantes ;
g)	effectuent des évaluations complètes de risques tenant compte de leurs facteurs contextuels, de leur tolérance au risque et de l'application concrète, dans le domaine de l'aviation, des dispositions de l'Annexe 9 qui touchent à la santé publique ;
h)	reconnaissent qu'une nouvelle direction stratégique est nécessaire, ainsi qu'une rationalisation substantielle des activités et des ressources tant financières qu'en nature, pour mettre en place un cadre efficace permettant l'application de mesures d'atténuation par tous les États membres de l'OACI en cas d'urgence de santé publique ;
Il est recommandé que l'OACI :	
i)	poursuive ses travaux sur l'accessibilité en aviation à travers le Groupe d'experts de la facilitation et d'autres groupes de travail pertinents existants et lance un programme de travail complet pour atténuer les obstacles qui limitent la capacité des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées à voyager en avion ;
j)	continuer à suivre les faits nouveaux et à collaborer avec les parties prenantes concernées pour poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs à l'appui de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la santé ;
k)	appuyer le renforcement des capacités de facilitation en mettant en place des mécanismes de financement et des ressources durables ;

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA CONFÉRENCE HLCC 2021
l) élaborer, en coopération étroite avec les experts de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), un cadre global à appliquer en cas d'urgence sanitaire majeure et faisant expressément référence à une évaluation de risques multisectorielle, à une riposte initiale rapide, à un suivi systématique de la situation d'urgence tout au long de son évolution et à l'activation de la coopération nationale et internationale de manière à prévenir les entraves inutiles au trafic et au commerce internationaux.
Point 10 : Autres questions à examiner par le volet Facilitation
Recommandation 10/1 — Autres questions à examiner par le volet Facilitation
Il est recommandé que les États :
a) s'ils ne l'ont pas déjà fait, établissent des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ;
b) s'assurent que les exploitants d'aéronefs ou d'aéroports élaborent des plans appropriés afin d'offrir une assistance opportune aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, reconnaissant que les plans des exploitants d'aéroports peuvent faire partie des plans d'urgence d'aéroport exigés par l'Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> ;
c) reconnaissent qu'il est nécessaire d'examiner en profondeur les ressources, tant financières qu'humaines, pour assurer une mise en œuvre accrue et effective des dispositions de l'Annexe 9 — <i>Facilitation</i> par tous les États membres de l'OACI ;
d) veillent à notifier leur état de conformité dans le système de notification électronique des différences (EFOD) ;
e) veillent à ce que leurs réponses au sondage sur la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — <i>Facilitation</i> visant à faciliter l'assistance aux victimes des accidents d'aviation et à leurs familles (lettre EC 6/3-21/26 de l'OACI), concordent avec les informations notifiées au moyen du système EFOD ;
f) renforcent les orientations du rapport CART en mettant en œuvre dans leurs lois nationales des mécanismes pour sanctionner les infractions commises par les passagers indisciplinés et perturbateurs, compte tenu de l'augmentation de ces infractions liées à la pandémie de COVID-19 ;
g) soient encouragés à ratifier et mettre en œuvre le Protocole de Montréal de 2014 et à prendre en considération les recommandations du <i>Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs</i> (Doc 10117) de l'OACI ;
h) reconnaissent la nécessité, lors des crises futures, de respecter et de maintenir les accords de transport aérien bilatéraux ou régionaux, même si des mesures intérimaires sont introduites de commun accord ;
Il est recommandé que l'OACI :
i) accélère l'élaboration d'un cours de formation sur le Doc 9998 et le Doc 9973 et veille à le mettre à la disposition des États ;
j) examine si des orientations supplémentaires sont nécessaires pour aider les États à prendre des mesures intérimaires temporaires pour faire face à des situations d'urgence sans modifier les accords bilatéraux existants sur les services aériens.

APPENDICE B

ORDRE DE PRIORITÉ DE L'OACI CONCERNANT LES RECOMMANDATIONS
RELATIVES À LA FACILITATION FORMULÉES PAR LA CONFÉRENCE HLCC 2021 À SON INTENTION

RECOMMANDATION	RÉF. PLAN D'ACTIVITÉS	CATÉGORIE DE PRIORITÉ	OBSERVATIONS	FINANCEMENT (BPO : BUDGET DU PROGRAMME ORDINAIRE FV : FONDS VOLONTAIRES)	RESSOURCES
RECOMMANDATION 6/1					
r) collaborer avec les organisations internationales concernées et le secteur afin d'élaborer un cadre d'intervention en cas de crise pour gérer de futures crises sanitaires, qui s'appuie sur les recommandations et les orientations de la CART, les orientations du CAPSCA, les meilleures pratiques du secteur, les approches de gestion intégrée des risques, les réponses des États et les enseignements tirés de la COVID-19, qui permettraient à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise sanitaire ;	SAF 4.1	A	Coordination avec les directions, les groupes d'experts et les groupes de travail compétents de l'OACI, et les organisations internationales concernées, consultations.	BPO : 40 % FV : 60 %	Ressources humaines/ financières
s) continuer de s'adapter et de prévoir un mécanisme d'intervention rapide pour diffuser de manière urgente des orientations auprès des États membres en cas de flambée épidémique et élaborer des orientations pratiques sur la manière de mettre en place un couloir sanitaire en cas de flambée d'une maladie particulière, étayées par les données scientifiques disponibles ;	SAF 4.3	A	Coordination avec les directions, les groupes d'experts et les groupes de travail compétents de l'OACI, et les organisations internationales concernées, consultations.	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Ressources humaines et financières
t) aider directement les États en développement et faire la promotion de la coopération entre les États et avec le secteur afin de contribuer à la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 de l'OACI et les initiatives connexes de relance pour l'après-pandémie ;	SEC 2.8	A	Projets d'assistance, élaboration et prestation de cours de formation pertinents (iPack), experts techniques, consultations, ateliers.	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Ressources humaines et financières
u) encourager la reconnaissance réciproque des preuves de vaccination et documents de test entre les États pour les voyages transfrontières, compte tenu de l'existence possible de nombreux formats à court et à moyen terme ;	SEC 2.10	A	Coordination avec les États et les organisations internationales concernées, séminaires.	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Ressources humaines et financières
v) poursuivre ses travaux afin de trouver des solutions interopérables à long terme qui utilisent les documents de voyage et les preuves de santé numériques établis par	SEC 4.6	A	Coordination avec les groupes de travail compétents de l'OACI, les États et les organisations internationales concernées.	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Ressources humaines et financières

RECOMMANDATION	RÉF. PLAN D'ACTIVITÉS	CATÉGORIE DE PRIORITÉ	OBSERVATIONS	FINANCEMENT (BPO : BUDGET DU PROGRAMME ORDINAIRE FV : FONDS VOLONTAIRES)	RESSOURCES
les États, qui prennent en considération les solutions existantes et les limites à l'échelle mondiale ;					
RECOMMANDATION 7/1					
q) élaborer un cadre unifié pour améliorer l'efficacité de la gestion mondiale des risques pour la santé publique dans l'aviation, en collaboration avec les parties prenantes concernées ;	SEC 2.9, SAF 4.1	A	Coordination avec les directions, les groupes d'experts et les groupes de travail compétents de l'OACI, et les organisations internationales concernées, consultations.	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Ressources humaines et financières
r) assurer l'alignement de ce cadre unifié sur les politiques, les principes et les cadres de réduction des risques de catastrophe d'autres organismes des Nations Unies ;	SAF 1.12 SAF 4.1	A	Coordination avec les directions, les groupes d'experts et les groupes de travail compétents de l'OACI, et les organisations internationales concernées, consultations.	BPO : 40 % FV : 60 %	Ressources humaines / financières
s) élaborer un cadre multi-scénario pour la mise en œuvre des couloirs sanitaires pendant les urgences de santé publique, en étroite coordination avec les parties prenantes concernées ;	SEC 4.6, SAF 4.3	B	Coordination avec les directions, les groupes d'experts et les groupes de travail compétents de l'OACI, le CAPSCA et les organisations internationales concernées, consultations.	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Ressources humaines et financières
t) réexaminer le cadre et la gouvernance du CAPSCA en vue d'optimiser la planification de la préparation aux urgences de santé publique et l'intervention y afférente ;	SAF 4.2, SEC 4.6	A	Coordination avec les directions, les groupes d'experts et les groupes de travail compétents de l'OACI, le CAPSCA et les organisations internationales concernées, consultations.	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Ressources humaines et financières
u) contribuer au renforcement du cadre du CAPSCA ;	SAF 4.2, SEC 4.6	A	Inclus dans la recommandation 7/1 d).	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Ressources humaines et financières

B-3

RECOMMANDATION	RÉF. PLAN D'ACTIVITÉS	CATÉGORIE DE PRIORITÉ	OBSERVATIONS	FINANCEMENT (BPO : BUDGET DU PROGRAMME ORDINAIRE FV : FONDS VOLONTAIRES)	RESSOURCES
v) élaborer une procédure décisionnelle abrégée à suivre en période d'urgence de santé publique, en collaboration avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS), afin de permettre à l'avenir une intervention plus rapide.	SAF 4.1, SEC 4.6	A	Coordination avec les directions, les groupes d'experts et les groupes de travail compétents de l'OACI, le CAPSCA, l'Organisation mondiale de la Santé et les organisations internationales concernées.	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Ressources humaines et financières
RECOMMANDATION 9/1					
i) poursuivre ses travaux sur l'accessibilité en aviation à travers le Groupe d'experts de la facilitation et d'autres groupes de travail pertinents existants et lancer un programme de travail complet pour atténuer les obstacles qui limitent la capacité des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées à voyager en avion ;	S. o.	A	Le groupe de travail du FALP sur l'accessibilité en aviation a démarré ses activités visant à créer un recueil de réglementations en la matière.	BPO : 20 % FV : 80 %	Ressources humaines / financières
j) continuer à suivre les faits nouveaux et à collaborer avec les parties prenantes concernées pour poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs à l'appui de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la santé ;	SEC 2.9	A	Inclus dans le mandat de l'Équipe spéciale sur les questions sanitaires liées aux flambées épidémiques dans le secteur de l'aviation (TF-HIOA) du Comité du transport aérien. Début des travaux au 2 ^e trimestre de 2022.	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Ressources humaines / financières
k) appuyer le renforcement des capacités de facilitation en mettant en place des mécanismes de financement et des ressources durables ;	S. o.	A	Les capacités de facilitation sont définies par le budget ordinaire.	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Ressources humaines / financières
l) élaborer, en coopération étroite avec les experts de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), un cadre global à appliquer en cas d'urgence sanitaire majeure et faisant expressément référence à une évaluation de risques multisectorielle, à une riposte initiale rapide, à un suivi systématique de la situation d'urgence tout au long de son évolution et à l'activation de la coopération nationale et internationale de manière à prévenir les entraves inutiles au trafic et au commerce internationaux.	SEC 2.11 SAF 4.3	A	Coordination avec les directions, les groupes d'experts et les groupes de travail compétents de l'OACI, le CAPSCA et les organisations internationales concernées.	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Ressources humaines et financières

RECOMMANDATION	RÉF. PLAN D'ACTIVITÉS	CATÉGORIE DE PRIORITÉ	OBSERVATIONS	FINANCEMENT (BPO : BUDGET DU PROGRAMME ORDINAIRE FV : FONDS VOLONTAIRES)	RESSOURCES
RECOMMANDATION 10/1					
i) accélérer l'élaboration d'un cours de formation sur le Doc 9998 et le Doc 9973 et veiller à le mettre à la disposition des États ;	S. o.	A	Les travaux d'élaboration d'un cours de formation ont commencé et devraient être achevés d'ici au 2 ^e trimestre de 2022. N.B. : Les ressources pour la prestation du cours devraient être incluses dans le budget ordinaire pour 2023-2025.	BPO : 100 %	Ressources prévues dans le budget
j) examiner si des orientations supplémentaires sont nécessaires pour aider les États à prendre des mesures intérimaires temporaires pour faire face à des situations d'urgence sans modifier les accords bilatéraux existants sur les services aériens.	S. o.	C	Le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) se penchera sur les prochaines étapes.	AUCUN FINANCEMENT PRÉVU	Pas de ressources supplémentaires requises en attendant la décision de l'ATRP

APPENDICE C

PROJET DE RÉSOLUTION SOUMIS À LA 41^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION

Résolution A41/xx Déclaration sur la facilitation du transport aérien affirmant la détermination de la communauté internationale à permettre une relance sûre et efficace de l'aviation après la pandémie de COVID-19 et à rendre l'aviation plus résiliente à l'avenir

L'Assemblée,

Considérant que la facilitation est la gestion efficace des processus de contrôle aux frontières pour accélérer le congé des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage, des bagages et du fret ;

Considérant que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation*, est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, du fret et de la poste, et pour relever les défis que constituent les contrôles aux frontières et les processus aéroportuaires de façon à préserver l'efficacité des opérations de transport aérien ;

Consciente de l'importance d'un cadre efficace d'intervention en cas de crise pour de futures crises de santé publique, qui s'appuie sur les orientations, les meilleures pratiques, les approches de gestion intégrée des risques et les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 pour permettre à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise de santé publique et d'accroître la résilience face à de semblables épidémies dans le futur ;

Consciente également de la nécessité d'une reconnaissance mutuelle des attestations sanitaires entre les États pour les voyages transfrontières et de solutions interopérables à long terme qui utilisent les documents de voyage et les preuves de santé numériques ;

Reconnaissant les difficultés que rencontrent les États et le secteur du transport aérien dans son ensemble pour maintenir la sécurité et l'efficacité des opérations face à la pandémie de COVID-19 et protéger la santé et la sécurité des voyageurs et du personnel aéronautique confrontés aux effets persistants de la COVID-19, notamment l'insuffisance de coordination et de collaboration entre les autorités de l'aviation civile, les autorités de santé publique, d'autres instances gouvernementales et les acteurs de la filière, dans la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;

Rappelant la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) tenue du 12 au 22 octobre 2021, et les résultats du volet Facilitation approuvés par la Plénière ministérielle,

1. *Prie instamment* les États membres d'envisager l'harmonisation des différentes mesures pour permettre la reconnaissance réciproque et la fiabilité des informations partagées concernant la situation des voyageurs au regard de la COVID-19 entre les États, compte tenu des exigences de protection des données en vigueur dans les États ;

2. *Prie instamment* les États membres de communiquer en temps utile aux voyageurs et à toutes les parties prenantes de la communauté aéronautique leurs conditions d'entrée liées à la santé publique, d'évaluer régulièrement la possibilité de menaces imminentes pour la santé publique et d'appliquer rapidement leurs mesures d'urgence;
3. *Demande* aux États membres de s'employer à intégrer dans leurs systèmes d'inspection, dans la mesure du possible, la vérification des attestations sanitaires numériques et non numériques pour le passage des frontières afin de faciliter la validation des certificats sanitaires déployés, en notant que pour certains États, la vérification des attestations sanitaires ne s'effectue pas toujours aux postes de contrôle frontalier ;
4. *Prie instamment* les États membres d'adopter une politique de reconnaissance mutuelle des attestations sanitaires et un cadre réglementaire approprié qui tienne compte de toutes les exigences en matière de protection des données et de la vie privée pour l'utilisation des attestations sanitaires aux fins de voyage et qui intègre des garanties appropriées ;
5. *Demande* aux États membres de promouvoir l'interopérabilité au niveau mondial dans toutes les opérations de traitement des passagers, qu'il s'agisse de processus manuels ou automatisés ou d'une combinaison des deux ;
6. *Demande* aux États membres d'appuyer l'élaboration et la mise en œuvre de technologies et d'équipements technologiques sans contact innovants qui peuvent à la fois faciliter les voyages par voie aérienne et atténuer la propagation de maladies transmissibles ;
7. *Demande* aux États membres d'apporter leur appui à la délivrance de certificats de vaccination conformes aux recommandations de l'OMS et de veiller à ce que ces certificats, lorsqu'ils sont au format numérique, soient interopérables, compte tenu des spécifications du Rapport technique de l'OACI sur les cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC) et d'autres formats interopérables émanant d'organismes intergouvernementaux régionaux ou mondiaux, ou d'organisations internationalement reconnues ;
8. *Demande* aux États membres qui exigent des renseignements touchant à la santé ou les coordonnées de personnes à contacter d'envisager de mettre en place des plateformes sanitaires numériques prenant en compte les options non numériques qui permettent aux passagers de communiquer toutes les informations pertinentes et de demander que leur soit notifiée l'approbation de voyage par les États de destination et de transit ;
9. *Prie instamment* les États membres d'effectuer des évaluations complètes de risques tenant compte de leurs facteurs contextuels, de leur tolérance au risque et de l'application concrète, dans le domaine de l'aviation, des dispositions de l'Annexe 9 qui touchent à la santé publique ;
10. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre des actions de communication, de coordination et de collaboration multisectorielles entre toutes les parties prenantes, notamment le secteur de l'aviation, pour l'élaboration d'un plan national pour l'aviation en prévision d'une épidémie de maladie transmissible constituant un risque pour la santé publique, et de veiller à la coordination et à l'harmonisation entre les différents acteurs étatiques responsables de la gestion des urgences en matière de santé publique ;

11. *Prie instamment* les États membres de veiller à la coordination entre les autorités de l'aviation civile et les autorités sanitaires afin de favoriser une mise en œuvre fluide des dispositions relatives à la santé pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation*, en tenant compte d'une approche à niveaux multiples fondée sur le risque pour mettre en place leurs mesures sanitaires ;

12. *Demande* à l'OACI de collaborer avec les organisations internationales concernées et le secteur afin d'élaborer un cadre d'intervention en cas de crise pour gérer de futures crises sanitaires, qui s'appuie sur les recommandations et les orientations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART), les orientations de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), les meilleures pratiques du secteur, les approches de gestion intégrée des risques, les réponses des États et les enseignements tirés de la COVID-19, qui permettraient à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise sanitaire ;

13. *Demande* à l'OACI de poursuivre ses travaux afin de trouver des solutions interopérables à long terme qui utilisent les documents de voyage et les preuves de santé numériques établis par les États, qui prennent en considération les solutions existantes et les limites à l'échelle mondiale ;

14. *Demande* à l'OACI de continuer à suivre les faits nouveaux et à collaborer avec les parties prenantes concernées pour poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs à l'appui de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la santé de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;