



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 8/17-21/40  
EC 2/76-21/40  
EC 6/47-21/40

le 20 mai 2021

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

**Suite à donner :** a) confirmer la participation à la Conférence HLCC 2021 ; s'inscrire en ligne et fournir les lettres de créance d'ici le **1<sup>er</sup> octobre 2021** ; b) indiquer d'ici le **1<sup>er</sup> octobre 2021** si un Ministre ou un Vice-Ministre participera aux séances plénières ministérielles ; c) soumettre les documents (y compris les déclarations écrites) avant la date limite du **30 août 2021** ; d) noter que le format de la rencontre – en mode hybride ou virtuel – sera communiqué ultérieurement

Madame, Monsieur,

1. Au nom du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), j'ai l'honneur d'inviter votre Administration ou Organisation à participer à la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), qui se tiendra du 12 au 22 octobre 2021. Vu les incertitudes entourant la pandémie actuelle de COVID-19, notamment les restrictions de voyage, la Conférence se tiendra en mode virtuel ou hybride. Le format finalement retenu sera publié sur le site web de la Conférence HLCC d'ici la fin du mois de juillet 2021.

2. Sous le thème proposé « Une même vision pour la relance, la résilience et la pérennité de l'aviation après la pandémie mondiale », la conférence a pour objectif de parvenir à un consensus mondial sur une approche multilatérale, appuyée par la volonté politique et l'engagement des États, afin d'assurer une relance sûre et efficace de l'aviation après la crise de la COVID-19, et de jeter les bases permettant de renforcer sa résilience et sa pérennité à l'avenir. La Conférence se penchera sur un large éventail de questions, mais mettra particulièrement l'accent sur les objectifs de sécurité et de facilitation, en prenant en compte l'incidence économique de la COVID-19 sur le secteur aéronautique. Elle sera également l'occasion de promouvoir et d'étayer les efforts collectifs visant à harmoniser des mesures ainsi qu'une stratégie de gestion des risques par la mise en œuvre des recommandations de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART).

3. Comme le proposait la lettre 2020/131 du 15 décembre 2020, la conférence comprendra des séances plénières (ouverture, trois séances ministérielles et clôture) et deux volets techniques, l'un concernant la sécurité et l'autre, la facilitation. Les ordres du jour de la plénière et des volets Sécurité et Facilitation, approuvés par le Conseil, sont présentés en **Pièces jointes A, B et C**, respectivement.

21-0959

4. La conférence devrait en principe convenir des réalisations suivantes : a) un résumé de la Présidence, qui présentera un aperçu des décisions de la plénière ministérielle (tables rondes I et II des 12 et 13 octobre 2021) ; b) les rapports présentant les conclusions et les recommandations des volets Sécurité et Facilitation, dans le cadre de leurs ordres du jour respectifs ; c) la Déclaration de la Conférence, qui sera adoptée lors de la plénière ministérielle de clôture, le 22 octobre 2021.

5. La conférence sera ouverte à tous les États membres. La participation de hauts fonctionnaires avec pouvoir de décision, accompagnés de leurs conseillers techniques de haut niveau dans des domaines tels que la sécurité, la sûreté et la facilitation de l'aviation, ou des questions économiques, financières et de santé publique, est souhaitable 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. Les invitations aux trois séances plénières au niveau ministériel sont adressées aux Ministres des transports ou d'autres portefeuilles, et aux dirigeants d'organisations internationales ou du secteur, dont la participation est vivement encouragée.

6. Les langues de travail de la conférence seront le français, l'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol et le russe. Conformément aux pratiques optimales en matière de réunions virtuelles et hybrides, au plus deux séances de trois heures seront tenues chaque jour avec un horaire échelonné pour tenir compte des différents fuseaux horaires des participants. La **Pièce jointe D** présente à titre indicatif un horaire provisoire qui sera parachevé lorsque le Conseil aura décidé du mode de la rencontre (virtuel ou hybride).

7. Des informations sur les lettres de créance, les exigences en matière de visas, l'inscription et d'autres dispositions figurent en **Pièce jointe E**, tandis que les dispositions relatives aux documents, notamment les règles de base concernant la soumission de notes de travail, sont présentées en **Pièce jointe F**. Les notes de travail des volets Sécurité et Facilitation devraient être transmises au Secrétariat par courriel au plus tard le **30 août 2021**, à l'adresse [HLCC-papers@icao.int](mailto:HLCC-papers@icao.int). Des modèles sont disponibles sur le site web de la Conférence (<https://www.icao.int/Meetings/HLCC2021>).

8. Je vous saurais gré de veiller à ce que vos délégations se soient inscrites sur le site web de la Conférence (<https://www.icao.int/Meetings/HLCC2021>), et à ce que leurs lettres de créance aient été envoyées à l'adresse [hlcc@icao.int](mailto:hlcc@icao.int) d'ici le **1<sup>er</sup> octobre 2021**. Les délégations dont les Ministres ou Vice-Ministres souhaitent participer aux séances plénières ministérielles sont priées d'en aviser le Secrétariat sous pli séparé d'ici le **1<sup>er</sup> octobre 2021**.

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

Fang Liu  
Secrétaire générale

**Pièces jointes :**

- A — Ordre du jour de la Plénière
- B — Ordre du jour du volet Sécurité
- C — Ordre du jour du volet Facilitation
- D — Plan d'organisation provisoire
- E — Dispositions administratives
- F — Dispositions relatives aux documents

**ORDRE DU JOUR**

**OUVERTURE ET SÉANCE PLÉNIÈRE MINISTÉRIELLE  
(12 octobre 2021)**

*Séance plénière d'ouverture*

- Allocutions d'ouverture
  - Président du Conseil
  - Ministre du pays hôte (Canada, à confirmer)
- Formalités de la Conférence
  - Élection des Présidents et Vice-Présidents des volets Sécurité et Facilitation
  - Adoption des ordres du jour des volets Sécurité et Facilitation
- Aperçu de la Conférence
  - Exposé sur le bilan de la mise en œuvre des recommandations de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) et les difficultés rencontrées (Secrétaire général)
  - Volet Sécurité (Président de la Commission de navigation aérienne)
  - Volet Facilitation (Président du Comité du transport aérien)

\*\*\*

*Plénière ministérielle (Table ronde I)*

*PILOTER LA RELANCE DE L'AVIATION*

Si elle est en premier lieu sanitaire, la crise provoquée par la pandémie de COVID-19 a causé d'immenses dommages économiques et sociaux dans le monde entier. L'aviation, l'un des secteurs les plus durement touchés, a ainsi enregistré la pire année de son histoire en 2020. La perturbation à grande échelle des activités de l'aviation et le dur coup porté à sa viabilité financière ont eu des conséquences profondes sur la riposte aux crises tout comme sur la reprise économique. Les chaînes logistiques mondiales, les interventions d'urgence et humanitaires et la distribution opportune des vaccins dépendent principalement du transport aérien. Outre cet aspect, l'aviation est un moteur de développement économique majeur ; de nombreux secteurs s'appuient sur un système de transport aérien fiable et efficace pour leur bon fonctionnement. Dans le but de surmonter les effets désastreux de la pandémie sur les plans sanitaire et économique, les États doivent prendre des mesures appropriées, conformément aux recommandations de la CART de l'OACI, pour soutenir la viabilité financière et les activités du secteur, rétablir la connectivité aérienne en toute sécurité et renforcer la confiance du public envers le voyage aérien, stimulant ainsi la relance des économies.

**Objectifs**

En gardant à l'esprit la contribution de l'aviation aux économies nationales, régionales et mondiale de même qu'aux priorités en matière de développement, la séance plénière des ministres examinera

les approches que les États pourraient adopter pour stimuler une relance sûre et efficace de l'aviation, y compris la reprise complète des voyages, du commerce et des chaînes logistiques mondiales. Ministres, dirigeants d'organisations internationales et régionales et chefs de file du secteur traiteront des priorités nationales relatives à la relance, ainsi que les attentes par rapport à la coopération internationale, pour faire face aux répercussions économiques de la pandémie, garantir la viabilité et la pérennité financières du secteur aéronautique, rétablir la connectivité aérienne et renforcer la confiance du public dans le voyage aérien. À la fin de la séance, un résumé des délibérations et des décisions des participants préparé par la Présidence sera publié pour envoyer un « message vigoureux » à la communauté internationale et aux économies de la planète.

### **Sujets de la séance**

- a) Observations liminaires (Président du Conseil)
- b) Allocutions d'ouverture (prononcées par trois Ministres représentant trois régions différentes)
- c) Exposé des sujets et description du fonctionnement des tables rondes (Secrétaire général)
- d) Analyse des répercussions, des perspectives et des prévisions économiques (Secrétariat)
- e) Débats interactifs sur les façons de piloter la relance de l'aviation

Les questions ci-après serviront à orienter les débats :

#### *Généralités*

- De quelle façon les recommandations et orientations de la CART de l'OACI ont-elles aidé les États et le secteur dans leurs efforts pour assurer la reprise et la relance sûres et efficaces des activités de l'aviation pendant la pandémie, et quelles questions émergentes devront être abordées à l'échelle mondiale ?
- Quelles mesures les autorités responsables de l'aviation civile peuvent-elles prendre, de concert avec les autorités de santé publique et le secteur, pour rétablir la confiance du public dans le voyage aérien et permettre une reconnaissance mutuelle mondiale en vue de faciliter le mouvement des personnes ?

#### *Aspects économiques et financiers*

- Sur quels critères les gouvernements peuvent-ils se fonder pour accorder en priorité des ressources financières ou autres à la relance de l'aviation et à sa durabilité, compte tenu des autres priorités ?
- Quel type de mesures de soutien financier ou réglementaire, et quel type de cadres internationaux seraient les plus appropriés 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 et assurer le respect des obligations internationales découlant des accords de services aériens, tout en renforçant la pérennité du secteur ?

#### *Gestion des risques*

- Comment le gouvernement peut-il assurer l'efficacité de ses capacités de supervision et des moyens suffisants de surveillance compte tenu du financement limité causé par un déficit de recouvrement en raison des faibles volumes de trafic ?

- Quel type de mesures réglementaires est nécessaire pour assurer la reprise des activités aéronautiques en toute sécurité, notamment la remise en service des équipages, du parc aérien et du matériel après de longues périodes d'inactivité ?
  - Dans la planification d'une stratégie nationale de gestion des risques, comment le gouvernement peut-il résoudre les compromis et trouver un équilibre entre la réduction de la nécessité de mesures d'atténuation des risques de santé publique et la relance des activités économiques, y compris les voyages aériens ?
- f) Les observations et les suggestions formulées pour la Déclaration serviront de base aux travaux des volets techniques.
- g) Résumé de la Présidence sur les façons de piloter la relance de l'aviation.

-----

**PLÉNIÈRE MINISTÉRIELLE  
(13 octobre 2021)**

*Plénière ministérielle (Table ronde II)*

*RENFORCER LA RÉSILIENCE ET LA PÉRENNITÉ*

Avec le temps, la pandémie reculera. Toutefois, sa profonde incidence a déjà remodelé les économies et la société, poussant le secteur aéronautique à repenser ses activités et ses modèles d'activité. Le rôle et la fonction réglementaire des États ne sauraient faire exception au moment où le système de l'aviation se trouve à l'aube d'une transformation rapide. Tirant parti des enseignements de la pandémie, et dans l'évaluation de ces transitions, il est impératif que les États et l'OACI se préparent adéquatement pour l'après COVID-19 ; ils doivent notamment améliorer la gestion du risque et la préparation face aux crises, renforcer la pérennité de l'aviation et favoriser une exploitation plus intelligente, y compris par la numérisation. Pour réaliser un secteur de l'aviation plus durable et plus résilient, il faudra également une coopération et un alignement intra et intersectoriel, qui prennent en compte la souveraineté et l'autorité des États tout comme leur capacité variable de répondre aux exigences opérationnelles, technologiques et réglementaires.

**Objectifs**

S'intéressant aux changements fondamentaux qui se font jour dans l'aviation et dans d'autres secteurs, cette plénière ministérielle portera son regard au-delà de la pandémie de COVID-19 pour examiner les politiques et les orientations stratégiques visant à bâtir un système d'aviation civile internationale plus résilient que par le passé. Les Ministres, les chefs des organisations internationales et régionales et les dirigeants du secteur aéronautique échangeront idées et réflexions sur les besoins en matière de politique afin de faire en sorte que l'aviation s'adapte aux différentes tendances nées de la crise actuelle (par exemple, l'attention croissante portée aux normes sanitaires et d'hygiène tout au long du voyage) et de recenser ensemble les approches à long terme susceptibles de réduire la vulnérabilité du secteur, accroître sa résilience et favoriser sa pérennité. À la fin de la séance, un résumé des délibérations et des décisions préparé par la Présidence sera publié pour transmettre un « message vigoureux » à la communauté internationale et aux économies de la planète.

**Sujets de la séance**

- a) Observations liminaires et résumé des travaux de la plénière ministérielle I (Président du Conseil)
- b) Allocutions d'ouverture (prononcées par trois ministres représentant trois régions différentes)
- c) Exposé des sujets et description du format des tables rondes (Secrétaire général)
- d) Débats interactifs sur les façons de renforcer la résilience et la pérennité

Les questions ci-après serviront à orienter les débats :

*Généralités*

- De quelle manière la pandémie de COVID-19 a-t-elle changé l'aviation mondiale et risque-t-elle d'entraîner d'autres transformations, eu égard à l'évolution des comportements des consommateurs et de l'économie ?
- À quelles stratégies faut-il avoir recours pour attirer et maintenir en poste des professionnels talentueux afin d'assurer la croissance durable du secteur de l'aviation, en réponse aux changements actuels dans les économies, l'exploitation et les modèles d'activité ?

*Solutions politiques*

- Quelle sera la priorité des administrations nationales et de l'OACI, y compris en ce qui concerne la sécurité de l'industrie et la sécurité nationale, pour rendre l'aviation civile plus résiliente face aux futures flambées épidémiques et à l'évolution constante de l'environnement d'affaires, sans créer de fardeaux économiques ?
- En vue de renforcer la résilience du système d'aviation civile internationale, comment le gouvernement peut-il stimuler la durabilité du secteur, ou son renouvellement durable, dans tous ses aspects – social, économique et environnemental ?
- Quel type de rôle le gouvernement peut-il jouer dans la mise à profit de la numérisation et de l'innovation comme levier technologique favorisant le renforcement de la résilience tout en tenant compte de la nécessité de faire une place aux technologies traditionnelles de façon qu'aucun pays ne soit laissé de côté ?
- Comment les gouvernements peuvent-ils accroître la cohérence et l'intégrité des processus réglementaires de l'aviation, rationaliser davantage la gouvernance et assurer une plus grande réactivité aux événements futurs du même type, notamment au moyen de restrictions de vol, de mesures de traitement des équipages, d'exigences en matière de tests et de vaccination pour les passagers, d'échange de données sur la santé des voyageurs et d'autres interventions d'urgence ?

*Cadre et arrangements internationaux*

- Comment le cadre de l'aviation civile peut-il promouvoir une gestion de crise plus rapide et mieux coordonnée à l'échelle mondiale, conformément à la mission de l'OACI et selon le principe de responsabilité collective ?
- Si l'on met à profit les enseignements de la crise, quel type de nouveaux arrangements institutionnels faut-il mettre en place et quel genre de cadre intersectoriel faut-il établir pour renforcer la collaboration entre l'OACI, les institutions de l'ONU et les organisations internationales pour assurer une réaction rapide et coordonnée face à des crises futures ?

e) Les observations et les suggestions formulées pour la Déclaration serviront de base aux travaux des volets techniques

f) Résumé de la Présidence

-----

**SÉANCE DE CLÔTURE ET PLÉNIÈRE MINISTÉRIELLE  
(22 octobre 2021)**

*Plénière de clôture*

- Ouverture (Président(e)s des volets Sécurité et Facilitation)
- Approbation des conclusions et des recommandations
  - Conclusions et recommandations du volet Sécurité
  - Conclusions et recommandations du volet Facilitation

\*\*\*

*Plénière ministérielle (Clôture)*

*FAÇONNER LES INTERVENTIONS POLITIQUES  
FACE AUX DÉFIS POSÉS PAR LA COVID-19*

Une crise mondiale appelle une réponse harmonisée à l'échelle mondiale. La mobilisation collective des États et du secteur constitue le moteur principal qui mènera l'aviation de la relance à la résilience.

**Objectifs**

Se fondant sur les résumés des Président(e)s des deux tables rondes ministérielles précédentes et des recommandations des volets Sécurité et Facilitation, la plénière ministérielle de clôture vise à recueillir l'engagement ferme de lutter contre la COVID-19 au moyen de mesures multilatérales efficaces dans deux champs d'action pertinents nécessitant de solides appuis politiques : a) permettre la relance sûre et efficace de l'aviation civile, y compris la reprise complète des voyages, du commerce et des chaînes logistiques mondiales ; b) jeter les bases d'un renforcement de la résilience de l'aviation et la rendre plus durable à l'avenir. La Déclaration sera publiée pour étayer les recommandations de la Conférence, renforcer la coopération multilatérale et faire une plus grande place aux priorités de l'aviation dans les programmes mondial, régionaux et nationaux.

**Sujets de la séance**

- a) Observations liminaires (Président du Conseil)
- b) Résumé des conclusions des séances plénières I et II des Ministres (Président du Conseil)
- c) Résumé des recommandations des volets Sécurité et Facilitation (Présidents des volets)
- d) Débats des Ministres sur l'engagement envers une approche multilatérale
- e) Examen et adoption de la Déclaration
- f) Clôture (qui est aussi la clôture de la Conférence HLCC)

-----



**NOTE AU SUJET DU FORMAT DE LA PLÉNIÈRE MINISTÉRIELLE  
(TABLE RONDE)**

- La participation au niveau ministériel est souhaitable et grandement encouragée, bien que tous les participants puissent prendre part aux séances. Des dirigeants d'organisations internationales et des représentants du secteur seront également invités. Un guide du participant (comprenant des précisions sur la logistique) sera distribué à l'avance.
- Le Président du Conseil dirigera les séances plénières des Ministres.
- Pour établir le contexte des tables rondes I et II de la plénière ministérielle, de brèves allocutions d'ouverture seront prononcées par un Ministre d'un pays de chacune des six régions de l'OACI. Les autres allocutions seront enregistrées et diffusées sur ICAO TV. Les déclarations préenregistrées des Ministres seront précédées d'une annonce ou d'une présentation.
- Le Président dirigera le débat interactif entre les participants, qui répondront à des questions spécifiques énoncées dans l'ordre du jour et feront part de leurs vues et idées en se fondant sur leur propre perspective et expérience.
- Les interventions seront de deux ordres : réservées à l'avance ou spontanées. Les États membres qui souhaitent réserver un tour de parole pour leur Ministre ou Vice-Ministre sont priés de présenter une demande à l'avance au Secrétariat. Les participants qui souhaitent intervenir sans avoir réservé un tour de parole peuvent l'indiquer à la Présidence, qui leur donnera la parole après les interventions prévues à l'avance, dans le respect des usages établis.
- Pendant le dernier segment de la plénière ministérielle (Clôture), le Président guidera les participants dans l'examen de la Déclaration, paragraphe par paragraphe, pour parvenir à un consensus. La Déclaration devra être adoptée par consensus ou par acclamation.
- D'autres renseignements seront communiqués aux participants confirmés à l'approche de la réunion.

-----



## ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DU VOLET SÉCURITÉ

### Généralités

L'aviation a toujours été un secteur orienté vers l'avenir qui favorise la connectivité mondiale, stimule le développement, l'innovation et l'esprit d'entreprise, et cherche constamment à renforcer sa sécurité et son efficacité. La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a eu des conséquences néfastes sur l'aviation mondiale. Étant donné l'incidence économique et sociale mondiale considérable que cette crise a engendrée, le système de l'aviation se trouve à l'aube d'une transformation rapide. L'évaluation et la compréhension des changements liées à cette transformation permettront de positionner correctement toutes les parties prenantes de l'aviation afin de préparer une riposte adéquate.

Lorsque l'aviation sera prête à rétablir de plus hauts volumes de voyages aériens de passagers, il sera important de veiller à ce que les membres de la communauté aéronautique mondiale continuent à travailler ensemble à l'élaboration d'une planification stratégique pour gérer la sécurité de l'aviation et répondre aux nouveaux défis. Alors que le secteur aéronautique continue d'évoluer, il est essentiel, entre autres, de renforcer la capacité réglementaire et d'améliorer les procédures et les processus en place afin d'adopter les changements. À cet égard, dans le cadre du volet Sécurité de la Conférence, les États membres de l'OACI, les organisations internationales et les autres parties prenantes poursuivront le dialogue visant à renforcer la sécurité de l'aviation civile internationale.

### 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 examinera 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 tirées 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. Le GASP 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 de l'aviation ainsi que des façons de renforcer la capacité réglementaire, les approches en matière de formation, les processus et procédures en place pour garantir la sécurité du développement de l'aviation civile en vue de l'introduction d'innovations, de nouvelles technologies, de nouveaux concepts d'exploitation, de nouveaux modèles d'activité et de la croissance du trafic.

La conférence sera invitée à formuler des recommandations sur :

- a) une orientation stratégique mondiale en matière de sécurité de l'aviation, notamment sur la mesure de la performance de sécurité ;
- b) la planification stratégique dans la gestion de la sécurité de l'aviation et la réponse aux nouveaux défis au niveau national ;
- c) des façons de renforcer la formation et d'améliorer les processus et les procédures en place (notamment en matière de délivrance des licences, de certification, d'autorisation et d'approbation) pour adopter les changements rapides intervenant en aviation (par exemple les changements liés aux innovations et aux nouveaux concepts).

### **Point 3 : Normalisation**

3.1 : Supervision et nouvelles approches

3.2 : Gestion des risques

3.3 : Services d'assistance en escale

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 en matière de supervision de la sécurité.

Vu l'évolution rapide du système de l'aviation, qui 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 préalablement à l'élaboration de procédures relatives à la détection de la présence non autorisée d'aéronefs non habités, particulièrement à proximité d'aérodromes.

La conférence examinera 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.

La conférence sera invitée à formuler des recommandations sur :

- a) des façons de gérer efficacement les défis et les risques liés à l'évolution de l'aviation afin de réduire autant que possible les conséquences préjudiciables ;
- b) des façons d'assurer la sécurité et l'efficacité des services d'assistance en escale ;
- c) des façons d'assurer une supervision « coopérative » efficace tout en veillant à ce que tous les États membres s'acquittent efficacement de leurs fonctions et responsabilités en matière de supervision de la sécurité.

### **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 révélée 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 façons de renforcer les mécanismes régionaux de soutien de la mise en œuvre afin d'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, notamment 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 concerne des questions qui doivent être examinées par la conférence mais qui ne font pas l'objet d'un point particulier de l'ordre du jour et qui n'ont pas déjà été expressément prises en compte dans des recommandations de réunions antérieures à l'échelon Division ou dans des décisions déjà prises par le Conseil de l'OACI.

-----



## ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DU VOLET FACILITATION

### Généralités

Dans le contexte de la crise de la COVID-19, un groupe ad hoc, l'Équipe spéciale sur les questions sanitaires liées aux flambées épidémiques dans le secteur de l'aviation (TF-HIOA), du Comité du transport aérien (ATC), 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 Groupe d'experts de la facilitation (FALP) en juillet 2021 et ultérieurement par l'ATC.

Les recommandations relatives à la facilitation qui figurent dans les rapports Phases I, II et III de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART), et le document d'orientation connexe, ont mis en évidence en particulier l'importance de la coordination nationale entre les différentes parties prenantes intervenant dans la gestion de crise, et la nécessité d'avoir davantage recours à des technologies de pointe et numériques pour l'échange de données sanitaires des passagers et 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 initialement proposé de la Conférence de haut niveau sur la facilitation (HLFC 2021) (voir la note C-WP/15107), en maintenant les besoins répertoriés au cours du processus de consultation tenu en amont de la HLFC 2021, mais en mettant l'accent sur le plan d'urgence lié à 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 6 : Mesures opérationnelles de facilitation liées à la pandémie de COVID-19

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, le secteur de l'aviation a été confronté à des défis sans cesse croissants qui ont mis en péril des entreprises petites et grandes ainsi que la subsistance de millions de personnes à travers le monde. Il est primordial d'adopter des mesures opérationnelles de facilitation harmonisées à l'échelle mondiale comme régionale, qui font consensus. Ces mesures devraient être compatibles avec les impératifs de sécurité et proportionnées à l'évolution de la situation en matière de santé publique.

#### 6.1 *Examen de la pertinence des orientations relatives à la facilitation qui traitent de l'incidence des pandémies sur le voyage aérien*

La Conférence se penchera sur les défis auxquels sont confrontés les États dans leurs efforts visant à protéger la santé des voyageurs et du personnel aéronautique, et à atténuer le risque de propagation de maladies transmissibles par la voie du transport aérien. Les défis rencontrés par les États dans la mise en œuvre des recommandations et des orientations de la CART en matière de facilitation seront analysés dans le but de déterminer si des recommandations mieux adaptées devraient être fournies aux États pour leur permettre de réduire au minimum les incidences sur les activités aéronautiques et faciliter le mouvement des passagers, tout en assurant la sécurité et la sûreté.

## 6.2 Normes et pratiques recommandées (SARP) nouvelles ou révisées de l'Annexe 9 relatives à la santé

La conférence examinera les défis que pose aux États la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 – *Facilitation* relatives à la santé, et elle débattira des SARP nouvelles ou révisées de cette Annexe, conçues pour atténuer le risque de propagation de maladies transmissibles par le transport aérien, réduire l'incidence pour les activités de l'aviation et faciliter le mouvement des passagers. La conférence sera invitée à formuler des recommandations sur la planification et la mise en œuvre de mesures opérationnelles d'atténuation qui abordent à la fois les difficultés immédiates imposées par la COVID-19 et les perturbations imprévues à grande échelle, y compris la mise en place d'une stratégie de gestion du risque à niveaux multiples pour les congés de santé aux frontières.

### **Point 7 : Renforcer la coordination nationale et la coopération internationale**

La collaboration entre les autorités de la santé publique et celles de l'aviation, qui est nécessaire pour assurer l'efficacité des opérations du transport aérien, a révélé ses limites pendant la pandémie de COVID-19. Les progrès dans le domaine de la facilitation passent par la coordination d'intérêts divers et la collaboration entre les différents organismes concernés. La mise en œuvre d'un Programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA) et l'institution et l'intervention active d'un Comité national de facilitation du transport aérien (NATFC), ou l'équivalent, sont des moyens éprouvés pour apporter les améliorations nécessaires aux formalités de congé et assurer la coordination de toutes les parties prenantes en présence d'une pandémie. La non-conformité aux normes pertinentes de l'Annexe 9 relatives à la santé pose des risques relativement à une riposte efficace et coordonnée lors d'une pandémie. La coordination entre les gouvernements, les coordonnateurs régionaux des Accords de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), les correspondants nationaux des CAPSCA et les parties prenantes du secteur est nécessaire afin de prendre rapidement des mesures efficaces.

#### **7.1 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**

La conférence sera invitée à examiner les bonnes pratiques à envisager pour la coordination et la mise en œuvre de toutes les mesures définies dans un plan d'urgence national pour l'aviation en préparation d'une flambée de maladie transmissible.

#### **7.2 Programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA) et comités nationaux de facilitation du transport aérien**

Le PNFTA offre un cadre pour guider l'amélioration et l'optimisation des mouvements des aéronefs, des équipages, des passagers et des marchandises dans les aéroports et améliorer le service à la clientèle, tout en maintenant les exigences appropriées en matière de sûreté. Le comité constitue une instance de consultation et de partage d'informations sur les questions de facilitation entre les parties prenantes du gouvernement, les représentants gouvernementaux d'autres communautés liées au transport aérien et le secteur privé. La conférence sera invitée à formuler des recommandations sur l'élaboration systématique d'un PNFTA et la mise sur pied connexe d'un comité national de facilitation.

#### **7.3 Collaboration intersectorielle**

La conférence examinera l'importance d'une collaboration intersectorielle et les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19, et proposera des recommandations visant à assurer une étroite coopération entre les organismes nationaux et régionaux compétents chargés de l'application de



mesures de santé publique, notamment les coordonnateurs des CAPSCA, les correspondants nationaux du programme CAPSCA de l'OACI et les comités nationaux de facilitation dans le but d'atténuer les effets d'une crise sanitaire semblable à l'avenir. La conférence traitera également de l'efficacité des couloirs sanitaires (PHC).

**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**

Les solutions numériques permettent une réorganisation rapide et efficace des processus dans les aéroports et de part et d'autre des frontières, des mouvements de personnes plus fluides et sans files d'attente, et facilitent aussi le voyage sans contact. La communauté de l'aviation a demandé la mise en place de ce type de solutions pour un redémarrage en sécurité pendant la pandémie de COVID-19, mais trop souvent les capacités et l'infrastructure existantes ne le permettaient pas. La nécessité d'améliorer les possibilités et les moyens d'échange de données entre les gouvernements et le secteur privé est reconnue, afin de favoriser des déplacements plus fluides et sans contact.

**8.1 *Collecte et échange des coordonnées et des données sanitaires des passagers par l'intermédiaire des systèmes électroniques de voyage***

La conférence se penchera sur la collecte et l'échange des coordonnées et des données sanitaires des passagers pour assurer la fluidité des processus. Parmi les sujets abordés, signalons l'utilisation éventuelle de cachets électroniques visibles (VDS) de l'OACI afin de garantir la sécurité et l'interopérabilité des certificats de santé, et le rôle et l'utilisation du Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI pour vérifier ces certificats. La conférence sera invitée à recenser et à approuver des mesures visant à améliorer le déploiement efficace de solutions numériques appropriées, à court terme, et à renforcer les capacités, dans le respect de l'initiative « Aucun pays laissé de côté », afin d'accélérer la mise en place de ces solutions comme moyen d'accroître la pérennité sur le long terme.

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

La conférence sera invitée à envisager l'emploi des solutions de l'OACI existantes dans le domaine des documents de voyage, en particulier les DVLM électroniques, les authentifiants de voyage numériques (DTC) ainsi que le RCP, dans le but de stimuler le rétablissement dans l'immédiat des effets de la pandémie, et le recours aux initiatives de sensibilisation et de renforcement des capacités de l'OACI pour assurer le déploiement de solutions efficaces, en assurant la participation des États et des parties prenantes de manière souple et dynamique.

**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**

**9.1 *Accessibilité pour tous les passagers, partout dans le monde, dont les plus vulnérables, par exemple ceux en situation de handicap***

Le nombre de personnes âgées et handicapées voyageant par avion ne cesse d'augmenter, à mesure qu'elles profitent des possibilités accrues de voyages aériens nationaux et internationaux. Et pourtant, de nombreux obstacles empêchent encore les personnes âgées et handicapées de tirer pleinement parti des services de transport aérien international. Outre leurs incidences négatives sur de nombreux voyageurs aériens potentiels, ces obstacles se sont révélés être plus problématiques pendant

la pandémie de COVID-19. La conférence examinera des mesures destinées à réduire les barrières qui empêchent les personnes âgées ou handicapées d'utiliser pleinement les services de transport aérien lorsque des procédures exceptionnelles sont en place, comme c'est le cas pendant une pandémie. La conférence examinera aussi les étapes à suivre 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.

### ***9.2 Suivi de la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 relatives à la santé***

Il y a lieu de noter qu'à l'heure actuelle, seules les normes en matière de sûreté font l'objet d'audits au titre du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA). Les procédures concernant les maladies transmissibles et les mécanismes d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles font l'objet d'audits au titre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). La conférence examinera les façons d'assurer un suivi efficace de la mise en œuvre des dispositions nouvelles ou révisées en matière de santé, dont la mise en œuvre par les États membres sera recommandée.

### ***9.3 Renforcement de la résilience des systèmes et des processus de facilitation du transport aérien***

Dans le but 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, et compte tenu de l'importance croissante de la facilitation, la conférence examinera le besoin continu de mobiliser des contributions financières et en nature pour compléter le budget du Programme ordinaire de l'OACI. Répondre à ces besoins sera essentiel pour sensibiliser davantage à l'importance de la facilitation en temps de crise et veiller à ce 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.

#### **Point 10 : Autres sujets à examiner par le volet Facilitation**

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.

-----


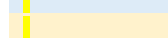

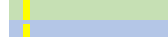

**PIÈCE JOINTE D** à la lettre 21/40

**CALENDRIER PROVISOIRE DE LA CONFÉRENCE (à titre indicatif)**

<b>Mode hybride</b>				
<b>DATE ET HEURE</b> <i>(Créneaux des réunions)</i>		<b>PLÉNIÈRE/SÉANCE MINISTÉRIELLE</b>	<b>VOLET SÉCURITÉ</b>	<b>VOLET FACILITATION</b>
MAR 12.10.21	Premier créneau	Plénière d'ouverture (à 8 h) Ministérielle I (après la pause)		
	Deuxième créneau	(Suite)		
MER 13.10.21	Premier créneau	Ministérielle II		
	Deuxième créneau		Point 1	
JEU 14.10.21	Premier créneau			Point 6
	Deuxième créneau		Point 2	
VEN 15.10.21	Premier créneau		Point 3	
	Deuxième créneau			Point 7
LUN 18.10.21	Premier créneau		Point 4	
	Deuxième créneau			Point 8
MAR 19.10.21	Premier créneau		Point 5, R1, R2	
	Deuxième créneau			Point 9
MER 20.10.21	Premier créneau			Point 10, R6, R7
	Deuxième créneau		R3, R4, R5	
JEU 21.10.21	Premier créneau			R8, R9, R10
	Deuxième créneau		* points restants (créneau combiné pour les deux volets)	
VEN 22.10.21	Premier créneau	Plénière de clôture (à 8 h) Ministérielle III (après la pause)		
	Deuxième créneau	(Suite, toute la plage n'est pas utilisée) Clôture		

	Créneau A (6 h – 9 h UTC-4)
	Créneau B (10 h – 13 h UTC-4)
	Créneau C (14 h – 17 h UTC-4)

Mode virtuel				
DATE ET HEURE <i>(Créneaux des réunions)</i>		PLÉNIÈRE/SÉANCE MINISTÉRIELLE	VOLET SÉCURITÉ	VOLET FACILITATION
MAR 12.10.21	Premier créneau	Plénière d'ouverture Ministérielle I (après la pause)		
	Deuxième créneau	(Suite, tout le créneau n'est pas utilisé)		
MER 13.10.21	Premier créneau	Ministérielle II		
	Deuxième créneau		Point 1	
JEU 14.10.21	Premier créneau			Point 6
	Deuxième créneau		Point 2	
VEN 15.10.21	Premier créneau		Point 3	
	Deuxième créneau			Point 7
LUN 18.10.21	Premier créneau		Point 4	
	Deuxième créneau			Point 8
MAR 19.10.21	Premier créneau		Point 5, R1, R2	
	Deuxième créneau			Point 9
MER 20.10.21	Premier créneau			Point 10, R6, R7
	Deuxième créneau		R3, R4, R5	
JEU 21.10.21	Premier créneau			R8, R9, R10
	Deuxième créneau		* points restants (créneau combiné pour les deux volets)	
VEN 22.10.21	Premier créneau	Plénière de clôture Ministérielle III (après la pause)		
	Deuxième créneau	(Suite, tout le créneau n'est pas utilisé) Clôture		

	Créneau 1 (0200 - 0500 UTC-4)
	Créneau 2 (0500 - 0800 UTC-4)
	Créneau 3 (0800 - 1100 UTC-4)
	Créneau 4 (1100 - 1400 UTC-4)
	Créneau 5 (1400 - 1700 UTC-4)

-----

## DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

### Déroulement de la conférence

1. Le volet Sécurité et sa partie directement en lien avec la plénière se dérouleront conformément aux *Instructions et Règlement intérieur pour les réunions de navigation aérienne à l'échelon Division* (Doc 8143). Le volet Facilitation et sa partie directement en lien avec la plénière suivront le *Règlement intérieur permanent des réunions de transport aérien* (Doc 8683). Le format des séances plénières ministérielles est décrit à la page A-7.

2. Il n'est pas prévu que les participants fassent des déclarations verbales au cours de la conférence. Les déclarations écrites ou préenregistrées sur vidéo des Ministres ou Vice-Ministres sont admises, à condition qu'elles soient communiquées à l'avance en vue de leur diffusion à la conférence. Les participants sont encouragés à prendre la parole, mais ils devront se limiter à de brèves interventions afin de permettre une large participation et l'établissement d'un consensus. La conférence s'efforcera de prendre une décision unanime sur le fond de toutes les questions à l'ordre du jour. L'interprétation et la traduction seront assurées dans les six langues de l'OACI.

### Lettres de créance

3. Des lettres de créance sont exigées pour participer à la réunion. Elles devront être signées par une personne dûment autorisée, au nom de l'État ou de l'organisation internationale qui se fait représenter, et indiquer les noms et fonctions des membres de la délégation et à quel titre ils participeront à la conférence (États membres : chef de délégation, délégué, suppléant, conseiller ; États non membres et organisations internationales : observateur en chef, observateur). Les lettres de créance peuvent être envoyées à l'adresse [hlcc@icao.int](mailto:hlcc@icao.int).

### Visas et conditions d'entrée (dans le seul cas où la conférence est tenue en mode hybride)

4. Comme suite au *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* établi au titre de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, et conformément à la disposition 3.20 de l'Annexe 9 — *Facilitation à la Convention de Chicago*, le Canada n'exige plus, dans le cas des ressortissants d'un grand nombre d'États, de visa d'entrée pour les visiteurs temporaires. Il convient cependant de noter que depuis le 15 mars 2016, de nombreux visiteurs arrivant sans visa au Canada par voie aérienne doivent détenir une autorisation de voyage électronique (AVE). Les délégués qui ont encore besoin d'un visa d'entrée sont invités à faire, en temps utile (au moins douze semaines avant le départ), les démarches nécessaires auprès des autorités canadiennes. Veuillez noter qu'il n'est pas possible d'obtenir de visa d'entrée à l'arrivée au Canada.

5. À l'instar de nombre d'autres États, les exigences de santé publique pour l'entrée au Canada font l'objet de mises à jour périodiques. Pour obtenir l'information la plus récente, veuillez consulter le site web suivant du Gouvernement du Canada : [voyage.gc.ca](http://voyage.gc.ca), *Liste de vérification pour entrer au Canada par avion*.

### Inscription et autres dispositions

6. Le formulaire d'inscription en ligne et d'autres informations sur les arrangements logistiques figurent sur le site web de la Conférence HLCC 2021 : <https://www.icao.int/Meetings/HLCC2021>.

-----



## DISPOSITIONS RELATIVES AUX DOCUMENTS

### Informations générales

1. Le Secrétariat rédigera une note de travail de base sur chaque point de l'ordre du jour des volets Sécurité et Facilitation ; ces notes de travail devraient constituer une base solide pour les débats, les conclusions et les recommandations. Les notes de travail du Secrétariat seront diffusées le plus tôt possible avant la réunion. Les premières notes seront publiées sur le site web de la Conférence, à partir de la fin juin 2021 pour le volet Sécurité et de la fin juillet 2021 pour le volet Facilitation.
2. Les États et les organisations internationales devraient rédiger leurs documents comme des « notes de travail » ou des « notes d'information ». Les premières sont des notes soumises pour examen et contiennent des propositions précises de suite à donner. Les autres contiennent des informations utiles mais ne proposent pas de suite à donner. Il y a lieu de noter que faute de temps, les notes d'information ne sont pas présentées pour examen ; toutefois, elles seront affichées sur le site web HLCC2021 et mentionnées dans le rapport, à titre d'information.
3. Aucune note de travail ne sera présentée à la plénière ministérielle. Le projet de Déclaration et ses notes explicatives serviront de base pour les délibérations des participants de haut niveau. Le Secrétariat préparera des textes de référence pour appuyer les délibérations.

### Soumission des notes de travail ou d'information pour les volets Sécurité et Facilitation

4. Afin d'assurer la qualité et l'uniformité de la présentation, des lignes directrices ont été élaborées pour aider les États et les organisations à préparer les notes de travail des volets Sécurité et Facilitation. Ces lignes directrices ainsi que des modèles de documents sont disponibles sur le site web de la conférence (<https://www.icao.int/meetings/HLCC2021>), sous la rubrique « Documentation ».
5. Les notes de travail devraient être envoyées par courrier électronique à l'OACI, en format Microsoft Word, à l'adresse [HLCC-papers@icao.int](mailto:HLCC-papers@icao.int). Il est vivement conseillé aux États et aux organisations internationales de transmettre leurs notes de travail ou d'information bien avant les délais indiqués au paragraphe 10.
6. Les notes de travail doivent être brèves, pragmatiques et concises, et se limiter strictement à **quatre pages** de texte ; elles doivent indiquer un seul point de l'ordre du jour auquel elles se rapportent (voir les points de l'ordre du jour aux Pièces jointes B et C). Les notes de travail qui ne proposent aucune décision nouvelle ou décision de fond seront classées parmi les notes d'information et ne seront pas traduites. Les États et les organisations internationales concernés en seront informés.
7. Seules les notes de travail soumises par les États dans les délais obligatoires indiqués au paragraphe 10 seront traduites par l'OACI et publiées dans les six langues officielles. Les Appendices des notes de travail ne seront pas traduits et seront publiés dans la (les) langue(s) dans lesquelles ils ont été soumis.
8. Les notes de travail soumises par les organisations internationales doivent être transmises dans les six langues dans les délais indiqués au paragraphe 10. S'il manque une des six langues, la note de travail sera classée parmi les notes d'information et l'organisation internationale concernée en sera informée.
9. Les notes d'information soumises par les États et les organisations internationales ne seront pas traduites et seront publiées dans la langue dans laquelle elles ont été reçues. Si la note est rédigée dans une

langue autre que l'anglais, les États et les organisations internationales sont encouragés à joindre une version en langue anglaise du document.

10. Les délais ci-après seront strictement appliqués pour la soumission des notes de travail par les États et les organisations internationales :

- a) le 30 août 2021 pour la soumission des notes de travail ;
- b) le 30 septembre 2021 pour la soumission des notes d'information.

11. Les notes de travail des États et des organisations internationales reçues après la date limite indiquée au paragraphe 10 seront considérées comme des notes d'information et publiées dans la langue dans laquelle elles ont été reçues. Les notes reçues après le 1<sup>er</sup> octobre 2021 ne seront pas traitées.

12. Les notes de travail soumises au Secrétariat seront considérées comme définitives et aucune révision ne sera acceptée. Les États et les organisations internationales sont donc priés de s'assurer que le texte de leurs notes est définitif avant de les envoyer. Les modifications des notes d'information ne seront pas acceptées après la date limite indiquée au paragraphe 10.

13. Le Secrétariat procédera à une légère révision des textes soumis afin de s'assurer que les modèles ont été bien suivis, de corriger les erreurs de forme les plus évidentes, d'apporter des modifications rédactionnelles mineures pour indiquer les titres et les références exactes aux documents de l'OACI, et de corriger les fautes d'orthographe.

14. Afin de disposer du plus de temps possible pour les discussions techniques, la règle des deux minutes de présentation accordées par note de travail sera strictement respectée. Veuillez préparer vos introductions adéquatement afin d'être le plus efficace possible pendant ce temps de parole.

### **Mise à disposition de la documentation destinée à la conférence**

15. La documentation destinée à la conférence sera publiée sur le site web de l'OACI <https://www.icao.int/meetings/HLCC2021/pages/working-papers.aspx> au fur et à mesure qu'elle sera disponible. Les délais impartis pour les délibérations sur les notes de travail étant très limités vu le nombre de notes de travail attendu, tous les participants sont priés de vérifier assidûment les mises à jour de la documentation sur le site web et de se familiariser avec les notes avant la conférence.

16. Pour réduire les retards dans la disponibilité des documents qui seront présentés à la conférence, des notes pourraient être publiées de façon non simultanée, au besoin. Le texte original et la version en anglais seront publiés en premier, et les versions dans les autres langues dès qu'elles seront disponibles.

### **Déclarations ministérielles**

17. Faute de temps durant la séance plénière des Ministres et vu que le temps réservé aux déclarations est extrêmement limité, les États membres sont vivement encouragés à présenter une déclaration de leur Ministre par écrit ou enregistrée sur vidéo.

18. Les déclarations écrites reçues avant le **30 août 2021** seront traduites. Elles devraient être limitées à un maximum de quatre pages.

19. Les déclarations enregistrées à l'avance sur vidéo sont également admises et seront mises en ligne au moyen d'ICAO TV. Il n'y aura pas de services d'interprétation pour traduire les déclarations enregistrées sur vidéo. Des précisions sur la date limite de soumission, le format et les spécifications des fichiers, entre autres, seront affichées sur le site de la Conférence HLCC.



**Déclaration**

20. Le projet de Déclaration (traduit dans les six langues officielles) sera expédié aux adresses courriel des Chefs de délégation et des correspondants inscrits des États et des organisations internationales le **20 septembre 2021** ; la date limite pour présenter des observations est le **4 octobre 2021**. Après avoir pris en compte les observations et les avoir intégrées, s'il y a lieu, dans le projet de Déclaration, une version actualisée sera diffusée aux participants au début et au milieu de la conférence, pour parvenir à un consensus préalable.

— FIN —