



HLCC 2021-WP/232
FAL/78
19/10/21

CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA COVID-19

Montréal, 12 – 22 octobre 2021

PROJET DE RAPPORT DU VOLET FACILITATION SUR LE POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR

Le projet de rapport ci-joint sur le point 8 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le volet Facilitation en vue de sa soumission à la Plénière.

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

1.1 La Conférence examine la note WP/22 présentée par le Secrétariat, laquelle décrit l'ensemble complet d'outils relevant du Programme d'identification des voyageurs de l'OACI (TRIP) qui aide les États à 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 données relatives à la santé et à l'identité qui sont encodées dans des documents délivrés par un État et utilisées pour se déplacer vers d'autres territoires peuvent être lues et validées par tous les États à l'aide d'un modèle identique. Les données saisies numériquement peuvent être transmises au-delà des frontières, sans discontinuité, grâce à un ensemble complet d'outils existants de l'OACI. La Conférence se prononce largement en faveur de la note WP/22. Elle constate que l'interopérabilité mondiale des certificats de vaccination sera indispensable à la relance de l'aviation et soutient le développement, par l'OACI, de capacités numériques et non numériques dans le cadre de la Stratégie TRIP de l'Organisation, et fait aussi observer qu'il sera indispensable d'assurer un accès équitable dans l'optique de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*. Elle note qu'il y a des avantages à s'appuyer sur une infrastructure existante pour délivrer des certificats sanitaires au format VDS-NC, mais elle admet aussi qu'il est possible d'utiliser d'autres ancres de confiance dans un État, par exemple une infrastructure de clé publique (ICP) sanitaire. En outre, la flexibilité des systèmes de vérification est souhaitable. La Conférence rappelle le libellé exact de la recommandation 17 de la CART et note que le certificat COVID numérique (DCC) de l'Union européenne est un autre exemple de document sanitaire déjà en place. Il est jugé essentiel pour appuyer l'interopérabilité entre différents certificats sanitaires et les spécifications VDS-NC de l'OACI. En outre, l'utilisation de systèmes interactifs de renseignements préalables sur les voyageurs (RCPVi) est prise en considération, systèmes qui permettent à l'État de destination ou de transit de confirmer l'autorisation avant le départ, en gardant à l'esprit que le meilleur moyen pour les autorités de recueillir des renseignements sanitaires est d'utiliser leurs propres portails sur la santé, par exemple un formulaire de localisation de passager (PLF) numérique.

1.2 La Conférence examine la note WP/105 présentée par les Émirats arabes unis, laquelle met en évidence les retombées pouvant découler de l'innovation, de solutions créatives, de mesures souples, et du déploiement rapide de solutions et technologies nouvelles applicables aux mesures d'atténuation de la COVID-19 dans l'aviation civile afin de réagir à l'urgence de santé publique que représente la COVID-19 et de s'en relever. Elle reconnaît l'importance d'approches novatrices pour échanger des documents relatifs à la santé des passagers et faciliter le traitement sans contact des passagers tout au long des étapes de leur voyage, conformément à l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI. La Conférence soutient la note de travail et note que le développement des technologies, l'utilisation d'équipement sans contact, les technologies d'identification biométrique et l'adoption de procédures normalisées pour faciliter et sécuriser le transport aérien ont une grande importance.

1.3 La Conférence examine la note WP/131 présentée par la République de Corée, laquelle attire l'attention des autres États et de l'OACI sur les progrès de la biométrie, notamment l'authentification par le réseau de veines de la paume de la main utilisée par la Korea Airports Corporation en République de Corée, et propose d'ajouter l'authentification par le réseau veineux palmaire, comme méthode possible d'authentification biométrique, dans le Doc 9303 de l'OACI, *Documents de voyage lisibles à la machine*, partie 9. Cette méthode présente des avantages eu égard à l'absence de contacts, à la confidentialité, à la précision et à la fiabilité à l'ère de la COVID-19. Bien que de nouvelles formes d'identification biométrique puissent être étudiées, la Conférence note que l'introduction de l'authentification par le réseau veineux palmaire dans le Doc 9303 mérite une évaluation supplémentaire et que la question devrait être renvoyée au Groupe consultatif technique sur le Programme TRIP (TAG/TRIP) pour une évaluation plus approfondie.

1.4 La Conférence examine la note WP/173 présentée par le Japon, laquelle souligne la nécessité de reconnaître l'importance de promouvoir une reconnaissance mutuelle des divers certificats relatifs à l'état de santé des passagers, ainsi que de promouvoir la numérisation à la fois de la délivrance et de l'acceptation des certificats et d'assurer l'interopérabilité de normes relatives à la numérisation largement utilisées, en vue de faciliter la reprise des voyages transfrontières grâce à l'aviation internationale tout en prenant des mesures de lutte contre la COVID-19. La Conférence soutient la note de travail en reconnaissant qu'il importe d'assurer une reprise harmonieuse des voyages transfrontières par voie aérienne, en appuyant la reconnaissance mutuelle des certificats sanitaires et l'interopérabilité mondiale des systèmes numériques, tant pour la délivrance que pour l'acceptation des certificats.

1.5 La Conférence examine la note WP/174 présentée par le Japon qui souligne qu'à l'avenir, toutes les procédures pourraient être couvertes par la seule reconnaissance faciale. Actuellement, le Japon a mis en œuvre une nouvelle procédure d'embarquement, le système « Face Express » (One ID), dans les aéroports internationaux de Narita et Haneda (Japon) en juillet 2021. Lorsque les passagers dans les aéroports utilisent le système Face Express, ils peuvent enregistrer la photo de leur visage et passer par l'enregistrement des bagages, les contrôles de sécurité et les portes d'embarquement avec une « passe faciale », sans avoir à présenter leur carte d'embarquement ou leur passeport pendant les procédures aéroportuaires. Cela rendra le processus d'embarquement conventionnel plus fluide, sans contact. La Conférence soutient largement la note et rappelle que la collaboration entre les organisations internationales concernées, l'industrie, l'OACI et les groupes de travail est essentielle. Elle note les avantages de l'acheminement sans contact des passagers tout en reconnaissant que certains États peuvent avoir des difficultés à mettre en œuvre ces innovations en raison de règles juridiques sur la protection des données.

1.6 La Conférence examine la note WP/175 présentée par Singapour, et coparrainée par la Thaïlande, qui souligne comment la technologie biométrique peut faciliter un voyage avec des contacts réduits pour les passagers en éliminant la nécessité de présenter à plusieurs reprises les documents de voyage lorsqu'ils passent par l'aéroport. La Conférence souligne que la collaboration entre les États, les organisations internationales concernées, l'industrie, l'OACI et les groupes de travail est essentielle. Elle soutient la note et relève le rôle important que la biométrie peut jouer pour faciliter des flux de passagers sans contact, tout en reconnaissant les préoccupations associées en matière de droits de l'homme et de confidentialité des données.

1.7 La Conférence prend note des notes d'information fournies par le Brésil (WP/228), la République populaire de Chine (WP/148 et 149) et les États-Unis (WP/195).

1.8 À la suite de la discussion, le volet Facilitation convient des recommandations suivantes :

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) ;

-
- b) intègrent la vérification des attestations sanitaires pour le passage des frontières dans leurs systèmes d'inspection en vue de la validation des VDS-NC, dans la mesure du possible ;
 - 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, leur cadre de confiance des DVLM électroniques actuel pour sécuriser la délivrance d'attestations sanitaires à l'aide des VDS-NC, et reconnaissent également que le développement d'une infrastructure de clé publique (ICP) 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 aux États de destination et de transit ;
 - 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 des systèmes RPCV, 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 *Paré au décollage — Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19* 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.