



**NOTE DE TRAVAIL**

**GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)**

**QUATORZIÈME RÉUNION**

**Montréal, 20 – 24 avril 2026**

**Point 1 : Faits nouveaux survenus dans le domaine de la facilitation à l'OACI**

**CONCLUSIONS DE L'ASSEMBLÉE EN SA 42<sup>e</sup> SESSION  
RELATIVEMENT AUX QUESTIONS STRATÉGIQUES  
EN MATIÈRE DE FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RÉSUMÉ**

La présente note contient une vue d'ensemble des conclusions de la quarante-deuxième session de l'Assemblée de l'OACI concernant des questions stratégiques de facilitation, sur la base des notes de travail soumises par le Conseil, les États membres et les organisations internationales<sup>1</sup>. Elle met l'accent sur les suites du débat ministériel de haut niveau tenu pendant la Conférence sur la facilitation 2025 de l'OACI à Doha et l'adoption de la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international (Déclaration de Doha), alignée sur l'objectif stratégique de l'Organisation de l'aviation civile internationale : *L'aviation assure une mobilité fiable, accessible et sans faille pour tous*. L'Assemblée a entériné la réaffirmation des engagements, la promotion de la Déclaration et a approuvé l'incorporation de ses dispositifs dans la résolution révisée de l'Assemblée – *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*, présentée dans l'appendice.

La note souligne aussi l'approbation par l'Assemblée des faits nouveaux relatifs aux programmes de facilitation de l'OACI : l'Annexe 9 – *Facilitation*, la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et le répertoire de clés publiques (RCP), avec l'adoption de la résolution A42-17 de l'Assemblée : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*. Elle souligne en outre que l'Assemblée a approuvé des mesures visant à renforcer la conformité à l'Annexe 9, à améliorer les programmes nationaux de facilitation et à accroître l'engagement des États, avec la supervision et l'assistance continues de l'OACI. Enfin, elle souligne qu'il a été convenu de mener des initiatives de facilitation à plus long terme, y compris des travaux sur un cadre de facilitation mondial et un plan de facilitation stratégique soutenus par les acteurs du secteur concernés.

**Suite à donner par le Groupe d'experts FAL :**

La suite à donner par le Groupe d'experts est présentée dans le paragraphe 3 ci-dessous.

<sup>1</sup> Les notes portant sur la facilitation de la 42<sup>e</sup> session sont accessibles sur le site web de l'Assemblée à [Notes de travail par point de l'ordre du jour](#).

## 1. INTRODUCTION

1.1 La facilitation reste un élément habilitant clé d'un système de transport aérien mondial efficace, inclusif et durable. Depuis la dernière Assemblée de l'OACI, des progrès importants ont été accomplis dans la promotion des politiques de facilitation, des cadres réglementaires et du soutien à la mise en œuvre au titre de l'Annexe 9 – *Facilitation*, en phase avec l'évolution des attentes sur le plan de l'exploitation, des technologies et des passagers. Ces initiatives ont été renforcées par l'engagement politique de haut niveau exprimé lors de la Conférence sur la facilitation 2025 de l'OACI à Doha et par l'adoption de la Déclaration de Doha, alignée sur le nouvel objectif stratégique de l'Organisation de l'aviation civile internationale : *L'aviation offre une mobilité fiable, accessible et sans faille pour tous*.

1.2 Dans ce contexte, la présente note récapitule les principales questions stratégiques de facilitation abordées dans les récentes notes de travail présentées à l'Assemblée à sa 42<sup>e</sup> session. Elle met en évidence les conclusions qui s'en dégagent concernant le renforcement de la mise en œuvre de l'Annexe 9, la promotion des programmes et outils de facilitation de l'OACI, et l'établissement de priorités pour le triennat 2026-2028. Elle contient aussi des propositions visant à renforcer la coordination mondiale, la planification à long terme et l'harmonisation des mesures de facilitation, étayées par des contributions des États et des acteurs concernés du secteur, afin de favoriser des voyages aériens efficaces, accessibles et centrés sur les passagers, dans le monde entier.

## 2. ANALYSE

2.1 Dans la note de travail WP/14, le Conseil a rendu compte du débat ministériel de haut niveau de la Conférence de l'OACI sur la facilitation (17 avril 2025, à Doha), qui a adopté la Déclaration de Doha dans le prolongement du nouvel objectif stratégique de l'OACI : *L'aviation assure une mobilité fiable, accessible et sans faille pour tous*. L'Assemblée a été invitée à réaffirmer ses engagements pris au titre de cette Déclaration, à promouvoir celle-ci et à entériner l'intégration de dispositifs de la Déclaration dans les propositions de révision des résolutions A41-17 et A41-14. L'Assemblée a entériné les mesures contenues dans la note de travail, soit de réaffirmer les engagements pris au titre de la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international, de noter que des efforts seront consacrés en permanence à promouvoir et à faire connaître la Déclaration de Doha au moyen de publications, d'activités de sensibilisation et dans le cadre de forums mondiaux et régionaux ; et d'appuyer l'intégration des dispositifs de la Déclaration de Doha dans les révisions proposées des résolutions A41-17, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*, et A41-14, *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, présentées à la 42<sup>e</sup> session (voir les notes A42-WP/15 et A42-WP/16).

2.2 Dans la note de travail WP/15, le Conseil a fait le point sur l'évolution des travaux menés par l'OACI en matière de facilitation depuis la dernière Assemblée, en mettant plus particulièrement l'accent sur l'Annexe 9 – *Facilitation*, la Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et le Répertoire OACI de clés publiques (RCP). Il a proposé des priorités et des résultats pour le triennat 2026-2028, pris note de la résolution A41-17 (2022) de l'Assemblée et a recommandé des modifications à l'appendice E nouvellement ajouté, « Engagement de la communauté internationale à faire en sorte que l'aviation assure une mobilité fiable, accessible et sans faille pour tous ». L'Assemblée a noté le large appui qu'a rallié la note, a entériné la suite à donner qu'elle contenait et a adopté la résolution 12/1 en remplacement la résolution A41-17 de l'Assemblée, qui s'intitule maintenant résolution A42-17 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation* (voir l'appendice de la présente note).

2.3 Dans la note de travail WP/319, le Sénégal a souligné l'importance vitale de la facilitation pour assurer l'efficacité et la durabilité du transport aérien, relevant sur ce point les progrès accomplis dans

la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 – *Facilitation*, et la nécessité de faire face à la croissance du trafic. Dans la note, le Sénégal a proposé d'élaborer un Plan mondial de la facilitation (GFALP), de définir un cadre d'auto-évaluation volontaire pour le suivi de la mise en œuvre des SARP, et d'organiser une conférence mondiale sur la facilitation tous les trois ans. L'Assemblée a entériné l'alinéa a) de la suite à donner figurant dans la note, soit de reconnaître la nécessité d'améliorer de manière continue l'efficacité des mouvements transfrontaliers des aéronefs, des passagers, des équipages et du fret, compte tenu des prévisions du trafic aérien mondial dans les années à venir. L'Assemblée a décidé de renvoyer les alinéas b) et c) au Conseil, avec la contribution d'organes techniques compétents, afin de pousser plus loin l'examen et d'élaborer une proposition de marche à suivre. Dans l'alinéa b), il est demandé à l'OACI de coordonner une étude de faisabilité et, le cas échéant, l'élaboration d'un Plan mondial de la facilitation, à l'image du GANP, du GASP et du GAsEP et définissant des domaines prioritaires mondiaux et des mesures spécifiques permettant d'atteindre les objectifs établis. Dans l'alinéa c), il est demandé à l'OACI d'examiner la possibilité d'élaborer un cadre normalisé permettant aux États d'assurer un suivi en continu (auto-évaluation) de la mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 9 par les parties prenantes dans leur territoire. Ce cadre pourrait inclure, sans s'y limiter, un protocole d'évaluation du niveau de la mise en œuvre, une plateforme informatisée pour les comptes rendus et des orientations pour les utiliser. Concernant l'alinéa d) dans lequel, compte tenu de la nécessité de favoriser et de maintenir un engagement politique de haut niveau, il est demandé à l'OACI d'examiner la possibilité d'organiser à intervalles réguliers une conférence internationale sur la facilitation (FALC) à une fréquence (au moins tous les trois ans) qui puisse permettre d'atteindre les objectifs, compte tenu des ressources disponibles, l'Assemblée n'a pas appuyé la proposition, prenant note des contraintes en matière de ressources des États membres et de l'OACI, qui rendent impossible une telle fréquence. L'Assemblée a encouragé l'OACI à envisager d'autres moyens de maintenir la dynamique, notamment en tirant parti des plateformes régionales et des activités existantes de l'OACI, tout en évaluant la faisabilité de tenir de futures conférences de haut niveau sur la facilitation à des intervalles plus longs.

2.4 Dans la note de travail WP/72 (Révision n°1), le Royaume-Uni et l'Association du transport aérien international (IATA), appuyés par le Conseil international des aéroports (ACI), ont souligné la complexité de la facilitation au titre de l'Annexe 9 – *Facilitation* et ont proposé, dans l'alinéa a) de la suite à donner, de charger le Secrétariat de l'OACI d'aider le Groupe d'experts de la facilitation à élaborer un plan stratégique de facilitation à long terme, qui donne la priorité à des SARP, dont il faut renforcer la conformité et la mise en œuvre harmonisée afin d'éviter des désagréments ou des retards inutiles pour les aéronefs, les passagers et le fret. Dans l'alinéa b) de la suite à donner, les États et les représentants du secteur ont été encouragés à participer activement à l'élaboration du plan stratégique de facilitation à long terme, en contribuant aux efforts destinés à hiérarchiser les domaines d'action en matière de facilitation et à faire ressortir les questions prioritaires à l'avenir. L'Assemblée a noté que plusieurs délégations appuyaient fortement une approche stratégique plus ciblée à l'égard des travaux relatifs à la facilitation, et a décidé de renvoyer au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et de l'élaboration d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

### 3. RECOMMANDATIONS

3.1 Le Groupe d'experts est invité à :

- a) examiner si l'OACI devrait coordonner une étude de faisabilité, afin d'évaluer la nécessité d'élaborer un Plan mondial de la facilitation (GFALP) et, le cas échéant, appuyer l'élaboration d'un tel plan, comparable dans sa structure et son objectif au GANP, au GASP et au GAsEP, en déterminant les domaines prioritaires mondiaux et

les mesures spécifiques permettant de réaliser les objectifs convenus en matière de facilitation ;

- b) envisager l'élaboration d'un cadre normalisé qui permettrait aux États de mener en continu un suivi et une auto-évaluation de la mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 9 par les parties prenantes dans leur territoire, y compris, mais sans s'y limiter, un protocole pour l'évaluation des niveaux de mise en œuvre et une plateforme numérique pour les comptes rendus ainsi que des orientations pour les utiliser ;
- c) travailler en collaboration avec le Secrétariat de l'OACI à un plan stratégique de facilitation à long terme, qui cible certaines SARP de l'Annexe 9, afin d'améliorer la conformité et de promouvoir une mise en œuvre harmonisée en évitant ainsi des désagréments ou des retards inutiles pour les aéronefs, les passagers et le fret.

-----

## APPENDICE

### **Résolution A42-17 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'Annexe 9 — *Facilitation* a été établie comme moyen d'exposer clairement les obligations imposées aux États membres par les articles 22, 23 et 24 de la Convention, ainsi que les procédures de normalisation relatives à la satisfaction des exigences normatives dont il est question aux articles 10, 13, 14, 29 et 35,

*Considérant* que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers/membres d'équipage et de leurs bagages, du fret et de la poste, ainsi que 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,

*Constatant* que les restrictions et mesures de santé publique imposées par la pandémie de COVID-19 ont eu de graves répercussions sur le secteur de l'aviation, répercussions qui doivent être prises en compte par l'OACI et les États membres lors de la prise de décisions relatives à la facilitation du transport aérien,

*Réaffirmant* les engagements pris dans la Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 et, entre autres, la nécessité d'assurer le flux ordonné du trafic, en toute sécurité et sûreté, ainsi que l'état de préparation opérationnelle de l'aviation, de garantir la résilience à long terme de l'aviation internationale et d'intégrer les enseignements tirés de la pandémie actuelle et des précédentes,

*Rappelant* les conclusions et recommandations du volet Facilitation de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), tenue en octobre 2021,

*Considérant* qu'il est essentiel que les États membres continuent à poursuivre l'objectif qu'est l'efficacité maximale et la sûreté des vols de passagers et de fret,

*Considérant* que les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies soulignent que les travaux de l'OACI sur la gestion du contrôle aux frontières et la sûreté des documents de voyage dans la lutte continuent d'être importants pour la lutte contre le terrorisme,

1. *Décide* que les Appendices joints à la présente résolution et énumérés ci-après constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI en matière de facilitation, telle que celle-ci se présente à la clôture de la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

- Appendice A —Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation
- Appendice B —Mesures nationales et internationales visant à garantir l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières
- Appendice C —Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation
- Appendice D —Systèmes de données sur les passagers
- Appendice E — Engagement de la communauté internationale à faire en sorte que l'aviation assure une mobilité fiable, accessible et sans faille pour tous

2. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif relatif à la facilitation et de conseiller l'Assemblée si des modifications sont nécessaires ;
3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la résolution A41-17.

## APPENDICE A

### Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la Convention relative aux droits des personnes handicapées et son protocole facultatif, qui ont été adoptés en décembre 2006 par l'Assemblée générale des Nations Unies, sont entrés en vigueur le 3 mai 2008,

*Considérant* que l'élaboration par l'Organisation de spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine s'est révélée efficace pour l'élaboration de systèmes qui accélèrent le congé des passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant les programmes de conformité des autorités chargées de l'immigration et des contrôles aux frontières,

*Considérant* que l'élaboration d'une série de signes normalisés en vue d'améliorer l'utilisation des aéroports par les voyageurs et les autres utilisateurs s'est révélée efficace et bénéfique,

*Considérant* que la mise en accessibilité du transport aérien à tous les passagers, y compris les personnes handicapées, constitue une contribution clé à la réalisation des Objectifs de développement durable des Nations Unies et que cette mesure est conforme aux engagements mondiaux tels que la Convention relative aux droits des personnes handicapées des Nations Unies,

*Considérant* que les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) renforcent le processus de gestion des contrôles aux frontières et la sûreté en améliorant l'intégrité des documents qui permettent de vérifier l'identité des voyageurs et des membres d'équipage,

*Considérant* que les DVLM permettent également une coopération de haut niveau entre États pour intensifier la lutte contre la fraude concernant les passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, et l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

*Considérant* que les DVLM et autres outils d'information sur les passagers peuvent également être utilisés à des fins de sûreté, en renforçant les processus de gestion des contrôles aux frontières et en améliorant l'intégrité des documents, ce qui ajoute une couche importante au système de l'aviation civile internationale, pour repérer les terroristes et prévenir les actes d'intervention illicite bien avant le processus d'embarquement,

*Considérant* que l'adoption par l'Organisation de solutions axées sur la technologie, telles que l'échange de données informatisé (EDI), la technologie de la chaîne de blocs et les procédures douanières automatisées, s'est révélée efficace pour accélérer le congé des passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant les programmes de conformité des autorités chargées de l'immigration et des contrôles aux frontières,

*Considérant* que l'Assemblée de l'OACI, à sa 38<sup>e</sup> session, en 2013, a décidé que les États membres devraient être encouragés à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) qui avait été élaboré pour répondre au besoin d'un moyen plus efficace de notification et de recherche des différences par rapport aux normes et pratiques recommandées (SARP) et remplacer les mécanismes existants sur support papier,

*Consciente* des éléments de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui appuient à la fois les objectifs de la gestion des frontières et ceux de la sécurité des frontières qui font l'objet d'audits du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP),

*Constatant* l'importance de la facilitation et la nécessité de disposer de groupes nationaux centralisés de coordination de la facilitation, de réunions interorganisations régulières et de forums mettant à contribution les parties prenantes, ainsi que de ressources humaines et financières suffisantes pour appuyer les activités du programme de facilitation et aider les États membres à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées à l'Annexe 9 — *Facilitation*,

*Rappelant* le communiqué publié à l'issue de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal les 29 et 30 novembre 2018 et les conclusions et recommandations de la conférence relatives à la gestion des contrôles aux frontières,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller tout particulièrement à renforcer leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;
2. *Demande* aux États membres de mettre 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 et ne compromettent pas la sécurité et la facilitation de l'aviation civile, afin de faciliter la relance et le développement durable des voyages internationaux de passagers ;
3. *Prie instamment* les États membres d'adopter et de mettre en œuvre des solutions axées sur la technologie, telles que l'échange de données informatisé (EDI), la numérisation et les procédures douanières automatisées, afin de renforcer l'efficacité et la conformité des processus de contrôle aux aéroports ;
4. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte du Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*, dans leur mise en œuvre des dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;
5. *Demande* au Secrétaire général d'élaborer un programme de travail sur l'accessibilité aux passagers handicapés dans le but de tendre vers un système de transport aérien inclusif à cet égard ;
6. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — *Facilitation* soit d'actualité et réponde aux besoins contemporains des États membres, à leurs obligations découlant des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU en ce qui concerne la gestion du contrôle aux frontières et la sécurité des documents de voyage et du *Règlement sanitaire international* (2005) de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), *tel qu'amendé en 2014, en 2022 et en 2024*, à l'attitude à adopter et aux interventions en cas d'urgences de santé publique, en plus de leurs besoins relatifs à l'administration du fret et des passagers et aux avancées technologiques liées à cette administration ;

7. *Demande* au Secrétaire général de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents soient à jour et répondent aux besoins des États membres ;
8. *Demande* au Conseil de s'assurer que les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la gestion des contrôles aux frontières et celles de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires ;
9. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte des éléments indicatifs et des pratiques optimales actuels en matière d'orientation et de signalisation, notamment le Doc 9636, Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes, dans la mesure où il est encore applicable ;
10. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que tous les services ou agences qui jouent un rôle dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation*, notamment les administrations de l'aviation civile, les autorités chargées de l'immigration, des douanes, de la santé, des quarantaines, de la délivrance des documents de voyage, du contrôle de la circulation aérienne et de l'application de la loi, ainsi que les autorités postales, la police des frontières et les autorités chargées des affaires étrangères, aient un accès approprié au système de notification électronique des différences (EFOD) pour que la liste de contrôle de conformité liée à l'Annexe 9 soit établie de manière exhaustive ;
11. *Prie instamment* le Conseil de veiller à ce que les programmes de facilitation soient traités comme une question de la plus haute priorité et se voient accorder les ressources appropriées par l'OACI et ses États membres ;
12. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de facilitation de l'Organisation au moyen de contributions volontaires sous forme de ressources humaines et financières autres que celles qui sont inscrites au budget au titre du programme ordinaire ;
13. *Reconnaissant* le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la facilitation, demande au Conseil d'assurer la durabilité à long terme des programmes de facilitation de l'OACI, en prenant des mesures pour tenir compte des exigences de financement dans le budget programme ordinaire, au plus tôt et dans la mesure du possible et garantir la disponibilité d'effectifs suffisants, dans les meilleurs délais.

**APPENDICE B****Mesures nationales et internationales visant à garantir l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières et à renforcer la sûreté**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les États membres reconnaissent la pertinence de la gestion de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières pour l'objectif stratégique de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation,

*Considérant* que les États membres reconnaissent que la capacité d'identifier expressément des personnes nécessite une approche holistique et coordonnée qui lie les cinq éléments interdépendants ci-après de gestion de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières en un cadre cohérent :

- a) les documents, outils et méthodes de base nécessaires pour garantir une preuve authentique d'identité ;
- b) la conception et la fabrication de documents lisibles à la machine (DVLM) normalisés, en particulier des passeports électroniques, conformes aux spécifications de l'OACI définies dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine* ;
- c) les processus et les protocoles de délivrance de documents par les autorités compétentes à des détenteurs autorisés, et les contrôles pour lutter contre le vol, la falsification et la perte ;
- d) les systèmes et outils d'inspection pour une lecture et une vérification efficaces et sûres des DVLM aux frontières, y compris l'utilisation du répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI ;
- e) les applications interopérables qui assurent un rapprochement opportun, sûr et fiable des DVLM et de leur titulaire avec les données disponibles et pertinentes au cours des opérations d'inspection ;

*Considérant* que les États membres doivent pouvoir identifier expressément les personnes et ont besoin des outils et mécanismes disponibles pour établir et confirmer l'identité des voyageurs,

*Considérant* que la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP OACI) constitue le cadre mondial permettant de tirer le maximum de profit des documents de voyage et des contrôles aux frontières en réunissant les éléments de la gestion de l'identification des voyageurs,

*Considérant* que les États membres de l'ONU ont adopté par la résolution 70/1 du 25 septembre 2015 le Programme de développement durable à l'horizon 2030, qui comprend un ensemble de 17 objectifs de développement durable reposant sur 169 cibles, la cible 16.9 consistant à fournir à tous une identité juridique, notamment grâce à l'enregistrement des naissances, d'ici à 2030,

*Considérant* que le Conseil de sécurité de l'ONU, par ses résolutions 1373 (2001), 2178 (2014), 2396 (2017) et 2482 (2019), a enjoint tous les États membres à empêcher les mouvements de terroristes ou de groupes terroristes en instituant des contrôles efficaces aux frontières, ainsi que des contrôles lors de la délivrance de documents d'identité et de documents de voyage et en prenant des mesures pour empêcher la contrefaçon, la falsification ou l'usage frauduleux de documents d'identité et de documents de voyage,

*Considérant* que l'authenticité et la validité des DVLM dépendent de leur lisibilité et de leur protection, des mesures physiques de sûreté y contribuant, et des mesures électroniques de sûreté les garantissant,

*Considérant* que la limitation du nombre d'états civils pour une personne dépend de la documentation utilisée pour établir l'identité, confirmer la citoyenneté ou la nationalité et évaluer le droit du demandeur de passeport (à savoir la documentation « source »),

*Considérant* que le passeport est le document de voyage officiel principal qui atteste de l'identité et de la citoyenneté de son titulaire et qu'il est destiné à informer l'État de transit ou de destination que le titulaire peut retourner dans l'État qui a émis le passeport,

*Considérant* que la confiance internationale dans l'intégrité du passeport est cruciale pour le fonctionnement du système des voyages internationaux,

*Considérant* que l'utilisation de passeports vierges volés par des personnes cherchant à entrer dans un pays sous une fausse identité augmente à l'échelle mondiale,

*Considérant* que la fourniture sans délai à l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) d'informations exactes relatives aux documents de voyage délivrés par les États membres qui ont été volés, perdus ou révoqués, pour saisie dans la base de données de cette organisation sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD), est obligatoire conformément à une norme de l'Annexe 9 — *Facilitation*,

*Considérant* que la sûreté de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières dépend d'un solide système de gestion de l'identification et de l'intégrité du processus de délivrance des documents de voyage,

*Considérant* qu'une coopération de haut niveau entre États membres est nécessaire pour intensifier la lutte contre la fraude en matière de passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

*Considérant* que les États membres de l'ONU ont résolu, dans le cadre de la Stratégie antiterroriste mondiale adoptée le 8 septembre 2006, d'intensifier les efforts et la coopération à tous les niveaux, selon qu'il convient, pour renforcer la sûreté de la fabrication et de la délivrance des documents d'identité et de voyage et pour prévenir et détecter leur falsification ou leur utilisation frauduleuse,

*Considérant* qu'une coopération renforcée et intensifiée est nécessaire entre États membres pour combattre et éviter les fraudes en matière d'identification et de documents de voyage,

*Considérant* que les documents de voyage des réfugiés, prévus à l'article 28 de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés, et ceux des personnes apatrides, prévus à l'article 28 de la Convention de 1954 relative aux statuts des apatrides, seront délivrés aux réfugiés ou aux apatrides résidant régulièrement sur le territoire des États, et qu'ils constituent donc des documents de voyage prévus dans deux conventions internationales destinées aux personnes bénéficiant d'un statut reconnu internationalement,

*Considérant* que l'OACI a créé le Répertoire de clés publiques (RCP) pour faciliter l'authentification des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e), y compris les passeports électroniques, renforçant ainsi leur sûreté et l'intégrité des contrôles aux frontières,

*Considérant* que les États membres attendent des programmes de l'OACI une assistance technique et un soutien pour le renforcement des capacités afin de renforcer leurs processus d'identification des voyageurs et de gestion des contrôles aux frontières,

*Considérant* que la coopération sur les questions de traite de personnes entre les États membres et les diverses parties nationales, régionales et internationales et autres parties prenantes dans ce domaine a eu des retombées positives sur les procédures de lutte contre la traite de personnes,

1. *Prie instamment* les États membres d'identifier les personnes de manière univoque, dans le cadre de la gestion des documents de voyage et des contrôles aux frontières, afin d'optimiser les avantages en matière de facilitation et de sûreté de l'aviation, notamment pour éviter les actes d'intervention illicite et autres menaces visant l'aviation civile ;
2. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre des processus et outils rigoureux pour préserver l'intégrité et la sûreté des documents sources, notamment en appliquant des principes de preuve d'identité qui garantissent que l'identité existe et correspond à une personne vivante, que le postulant est lié à l'identité et est unique pour le système, par l'établissement de la fiabilité de son « empreinte sociale », et la vérification des dossiers d'agence ou l'association d'un dossier avec une ou plusieurs caractéristiques biométriques ;
3. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de gestion de l'identification pour préserver la sûreté et l'intégrité du processus de délivrance des documents de voyage ;
4. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de vérification de l'intégrité des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e), en particulier par l'authentification de leurs signatures électroniques et la vérification de leur validité ;
5. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de tenir et mettre à jour la feuille de route pour la mise en œuvre de la stratégie TRIP OACI afin d'aider les États membres à identifier expressément les personnes, et pour renforcer la sûreté et l'intégrité de leurs documents de voyage et de leurs contrôles aux frontières ;
6. *Demande* aux États membres d'intensifier leurs efforts pour garantir la sûreté et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières, et de s'aider mutuellement dans ces domaines ;
7. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303 ;
8. *Rappelle* aux États membres de veiller à ce que les passeports non lisibles à la machine soient retirés de la circulation ;
9. *Prie instamment* les États membres qui ont décidé de délivrer des DVLM-e de respecter les spécifications du Doc 9303 ;
10. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les documents de voyage délivrés aux réfugiés et aux personnes apatrides soient lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303 ;

11. *Rappelle* aux États membres d'établir des contrôles pour se prémunir contre le vol de leurs documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés ;
12. *Prie instamment* les États membres qui ont besoin d'assistance pour établir des systèmes efficaces et efficaces d'identification des voyageurs et de contrôle aux frontières de contacter l'OACI sans tarder ;
13. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les spécifications et éléments indicatifs du Doc 9303, Documents de voyage lisibles à la machine, restent à jour compte tenu des progrès technologiques ;
14. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs processus de gestion des contrôles aux frontières, comme l'a demandé le Conseil de sécurité de l'ONU dans ses résolutions pertinentes, en mettant en œuvre les normes connexes de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
15. *Exhorte* les États membres à mettre en œuvre des solutions technologiques en vue de renforcer la sûreté et la facilitation des contrôles aux frontières tout en améliorant les formalités de congé, comme l'utilisation conjointe des postes de contrôle frontalier automatisé (CFA) et le RCP de l'OACI lorsqu'ils authentifient les DVLM-e ;
16. *Demande* au Conseil de continuer de chercher des solutions technologiques visant à renforcer la sûreté et la facilitation des contrôles aux frontières tout en améliorant les formalités de congé ;
17. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour renforcer davantage l'intégrité de l'identification des voyageurs et de la gestion des contrôles aux frontières ainsi que la sûreté, et d'élaborer des éléments indicatifs pour aider les États membres à faire avancer la réalisation de ces objectifs ;
18. *Prie instamment* le Conseil de chercher à intensifier l'assistance et le soutien au renforcement des capacités des États membres dans les domaines de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières, notamment en s'assurant que l'OACI joue un rôle proactif de chef de file pour ce qui est de faciliter et de coordonner cette assistance dans la communauté internationale ;
19. *Prie instamment* tous les États membres de s'inscrire au RCP de l'OACI, de télécharger dans le répertoire les informations relatives à leur pays et d'utiliser les informations mises à disposition par tous les États pour authentifier les DVLM-e aux points de contrôle ;
20. *Prie instamment* les États membres qui ne le font pas déjà de fournir sans délai à INTERPOL des informations exactes relatives aux documents qu'ils ont délivrés et qui ont été volés, perdus ou révoqués, pour saisie dans la base de données de cette organisation sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD) ;
21. *Exhorte* les États membres qui ne le font pas déjà de vérifier, aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux en les comparant aux informations de la base de données d'Interpol sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD) ;
22. *Prie instamment* les États membres de mettre en place des mécanismes efficaces et efficaces afin de mettre en œuvre la transmission de données à la base de données SLTD et sa consultation ;

23. *Prie instamment* tous les États membres de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux dispositions du Doc 9303 et de respecter les délais de mise en œuvre prévus pour les passeports émis avec un indicateur de type de document secondaire ;
24. *Encourage* les États membres qui délivrent des DVLM-e à veiller à leur pleine conformité avec les normes de l'OACI et, dans la mesure du possible, à y intégrer des authentifiants de voyage numériques ;
25. *Prie instamment* tous les États membres qui délivrent des DVLM-e d'abandonner le contrôle d'accès de base (BAC) et de mettre en œuvre l'établissement de connexion avec authentification par mot de passe (PACE), ainsi que de mettre à jour le codage de leurs images faciales et de préparer les systèmes d'inspection à décoder le nouveau codage lors des contrôles aux frontières, et ce, dans les délais respectifs ;
26. *Prie instamment* les États membres d'établir entre toutes les parties prenantes un système efficace de partage de l'information et de collaboration dans la prévention de la traite de personnes ;
27. *Demande* au Secrétaire général de continuer à élaborer des éléments indicatifs pertinents sur la lutte contre la traite de personnes afin d'appuyer les États membres dans la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* portant sur la traite de personnes.

## APPENDICE C

### **Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est nécessaire que les États membres poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle,

*Considérant* que l'institution et l'intervention active de programmes et comités nationaux de facilitation du transport aérien sont un moyen éprouvé d'apporter les améliorations requises,

*Considérant* que la coopération en matière de facilitation entre États membres et avec les différentes parties nationales, régionales et internationales et secteurs d'activité intéressés par les questions de facilitation, est avantageuse pour toutes les parties en cause,

*Considérant* qu'une telle coopération est devenue essentielle compte tenu de la prolifération de systèmes non uniformes de données passagers, qui compromet la viabilité de l'industrie du transport aérien, ainsi que des demandes croissantes de la part des autorités de contrôle frontalier pour ce qui concerne le transfert de données passagers,

*Considérant* qu'à l'échelle mondiale, la menace de transmission des maladies transmissibles passant par le transport aérien a augmenté au cours des dernières années,

*Considérant* que l'Annexe 9 offre un cadre pour la facilitation de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment la norme 8.43 qui impose aux États membres l'établissement de lois, règlements et/ou politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et la pratique recommandée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports d'élaborer des plans adaptés visant à porter une assistance efficace en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

*Considérant* que la coopération sur les questions de trafic des espèces sauvages entre les États membres et les diverses parties nationales, régionales et internationales et autres parties prenantes dans ce domaine a eu des retombées positives sur les procédures de lutte contre le trafic des espèces sauvages,

1. *Prie instamment* les États membres d'instituer et d'utiliser des programmes et des comités nationaux de facilitation du transport aérien, et d'adopter des politiques de coopération à l'échelon régional entre États voisins et de favoriser les accords transfrontaliers de partage de données et les partenariats public-privé ;
2. *Prie instamment* les États membres de participer à des programmes régionaux et sous-régionaux de facilitation du transport aérien d'autres organisations de l'aviation intergouvernementales ;
3. *Prie instamment* les États membres de prendre toutes les dispositions nécessaires pour garantir l'élaboration d'un programme national de facilitation du transport aérien et la création de comités nationaux de facilitation du transport aérien ou d'autres moyens appropriés :
  - a) pour assurer une mise en œuvre efficace en temps voulu des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
  - b) pour attirer régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :
    - 1) de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;
    - 2) de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;
    - 3) de promouvoir une culture de la facilitation ;
    - 4) d'assurer la coordination entre tous les organismes et ministères compétents, notamment les autorités de santé publique et les parties prenantes dans le cadre de la mise en place de comités nationaux de facilitation du transport aérien ;
  - c) pour prendre l'initiative des mesures d'application nécessaires ;
  - d) pour faire en sorte qu'une coordination appropriée soit en place en vue de la mise en œuvre effective de la stratégie TRIP OACI ;
4. *Prie instamment* les États membres d'encourager l'étude des problèmes de facilitation par leurs programmes et comités nationaux de facilitation et d'autres programmes et comités de facilitation, et de coordonner leurs conclusions avec celles des autres États membres avec lesquels ils ont des liaisons aériennes ;
5. *Prie instamment* les États membres limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu'ils seraient susceptibles d'avoir à résoudre dans le domaine de la facilitation, chaque fois qu'il apparaît qu'une telle consultation pourrait permettre de trouver une solution uniforme à ces problèmes ;
6. *Prie instamment* les États membres, les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports de continuer de coopérer intensivement en vue de :
  - a) repérer les problèmes de facilitation et y trouver des solutions ;
  - b) concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l'immigration illégale, de la propagation de maladies transmissibles et des autres menaces aux intérêts nationaux ;

7. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs et d'aéroports et les associations regroupant ces exploitants à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en vue d'acheminer avec le maximum d'efficacité les marchandises aux aéroports internationaux ;
8. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 en vue de faciliter l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment en faisant en sorte que les exploitants d'aéronefs et d'aéroports élaborent des plans adaptés visant à porter assistance en temps voulu aux victimes d'accidents d'aéronefs et à leurs familles, sachant que les plans des exploitants d'aéroports peuvent faire partie intégrante des plans d'urgence d'aérodrome exigés à l'Annexe 14 ;
9. *Prie instamment* les États et les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l'acheminement et le dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement internationale ;
10. *Demande* aux États membres d'envisager de désigner une autorité ou un mécanisme de coordination compétent pour la facilitation, et de veiller à ce que des mécanismes de financement durables, dotés d'effectifs correspondants, soient disponibles pour appuyer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la facilitation et des activités connexes ;
11. *Demande* aux États membres de ratifier et mettre en œuvre le Protocole de Montréal de 2014 et de prendre en considération les recommandations du *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117) de l'OACI ;
12. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, afin d'encourager la sensibilisation des passagers au caractère inadmissible et aux conséquences juridiques possibles d'un comportement indiscipliné ou perturbateur aux aéroports et à bord des aéronefs afin de dissuader et de prévenir de tels comportements ;
13. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, afin de garantir que les membres intéressés de leur personnel sont formés à la détection et à la gestion des situations concernant des passagers indisciplinés ou perturbateurs ;
14. *Demande* aux États membres de garantir la fourniture d'assistance aux personnes handicapées voyageant par avion et en particulier de 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 d'urgences de santé publique ;
15. *Prie instamment* les États membres de veiller 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 aéroports 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 une urgence de santé publique ;
16. *Prie instamment* les États membres de veiller 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 ;

17. *Prie instamment* les États membres d'établir un dialogue et une coopération entre les organismes nationaux et régionaux liés aux contrôles aux frontières et à la sûreté concernant leurs obligations à l'égard de l'Annexe 9 — *Facilitation* et des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU ;

18. *Demande* au Secrétaire général de s'assurer que l'OACI poursuive ses travaux sur la gestion des contrôles aux frontières et la sécurité des documents de voyage dans la lutte contre le terrorisme, et de renforcer sa coopération et sa collaboration avec les organismes pertinents de l'ONU, comme le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) ;

19. *Prie instamment* les États membres d'établir entre toutes les parties prenantes un système efficace de partage de l'information et de collaboration dans la prévention du trafic des espèces sauvages.

## APPENDICE D

### Systemes de données sur les passagers

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est nécessaire que les États membres poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle,

*Considérant* que le Conseil de sécurité de l'ONU, dans la résolution 2396 (2017), se félicitant que l'OACI ait décidé d'établir une norme de l'Annexe 9 — *Facilitation* relative à l'utilisation par ses États membres de systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), et reconnaissant que nombre de ses États membres ne l'ont pas encore appliquée, a décidé, au paragraphe 11, qu'en application du paragraphe 9 de la résolution 2178 (2014) et de la norme fixée par l'OACI, ses États membres devaient, entre autres, mettre en place des systèmes RPCV et exiger des compagnies aériennes effectuant des vols sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance ces renseignements aux autorités nationales compétentes,

*Considérant* que le Conseil de sécurité de l'ONU, également dans la résolution 2396, au paragraphe 12, a décidé que les États membres renforceraient leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes, demande aussi aux États membres, à l'ONU et aux autres entités internationales, régionales et sous-régionales de fournir aux États membres une assistance technique et des ressources et de renforcer leurs capacités afin qu'ils puissent mettre en place de tels systèmes et, le cas échéant, encourage les États membres à communiquer les données PNR aux États membres concernés afin de détecter les combattants terroristes étrangers qui rentrent dans leur pays d'origine ou de nationalité, ou qui se rendent dans un pays tiers ou s'y réinstallent, en particulier toutes les personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999), 1989 (2011) et 2253 (2015),

*Considérant* que, dans sa résolution 2482 (2019), le Conseil de sécurité de l'ONU a demandé aux États membres de faire respecter les obligations de recueillir et analyser les RPCV et de se doter des moyens de recueillir, traiter et analyser, en application des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les données PNR et de s'assurer que ces données sont communiquées aux autorités nationales compétentes et utilisées par elles, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales, ce qui aidera les autorités chargées de la sûreté à repérer les connexions entre les individus associés à la criminalité organisée, qu'elle

soit nationale ou transnationale, et les terroristes, afin d'empêcher les terroristes de voyager et afin de poursuivre devant les tribunaux le terrorisme et la criminalité organisée, qu'elle soit nationale ou transnationale, y compris grâce à des programmes de renforcement des capacités,

*Considérant* que les données RPCV et les données PNR mentionnées dans la stratégie TRIP OACI peuvent aussi être utilisées à des fins de sûreté, ce qui ajoute une couche importante au système de l'aviation civile internationale, pour détecter les terroristes et prévenir les actes d'intervention illicite bien avant le processus d'embarquement,

1. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs offrant des services de transport aérien international à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en fournissant des renseignements préalables concernant les voyageurs afin d'acheminer avec le maximum d'efficacité les passagers aux aéroports internationaux ;
2. *Prie instamment* les États membres de s'assurer que, dans l'utilisation des systèmes électroniques de données sur les passagers, leurs exigences en matière de données sur les passagers soient conformes aux normes internationales adoptées à cet effet par les organisations internationales et institutions compétentes du système des Nations Unies, et d'assurer la sécurité, le traitement équitable et la préservation de ces données dans le plein respect des droits de l'homme ;
3. *Demande* aux États membres de mettre en place un système de guichet unique pour les données passagers qui permet aux parties concernées par le transport aérien de passagers de communiquer des informations normalisées sur les passagers [c'est-à-dire des RPCV, des systèmes RPCV interactifs (RPCVi) et/ou PNR] par un point d'entrée commun afin de satisfaire à toutes les obligations relatives à l'entrée et/ou la sortie des passagers qui peuvent être imposées par divers organismes publics ;
4. *Prie instamment* les États membres de s'aider entre eux et de partager des meilleures pratiques, selon le cas, pour mettre en place des systèmes de données sur les passagers ;
5. *Demande* aux États membres d'envisager la mise en place de systèmes RPCV interactifs et de proposer aux exploitants d'aéronefs des solutions intégrées de vérification préalable au voyage des exigences en matière d'immigration, de sécurité et de santé publique ;
6. *Exhorte* les États membres à appuyer le travail mené par l'OACI pour élaborer des éléments indicatifs appropriés et mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 relatives aux données PNR ;
7. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de renforcer leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser les données PNR et de veiller à ce que ces données soient partagées avec toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales, aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes.

## APPENDICE E

### **Engagement de la communauté internationale à faire en sorte que l'aviation assure une mobilité fiable, accessible et sans faille pour tous**

*L'Assemblée,*

*Rappelant* la Conférence sur la facilitation (FALC 2025), qui s'est tenue du 14 au 17 avril 2025 à Doha (Qatar), et la Déclaration ministérielle (Déclaration de Doha) adoptée le 17 avril 2025,

*Considérant* que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* à la Convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, du fret et de la poste, ainsi que 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,

*Rappelant* les résolutions A42-17 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*, A42-16 : *Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — lutte contre la traite des personnes*, A42-14 : *Accessibilité en aviation civile internationale*, A42-15 : *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, A41-12 : *Protéger la santé et préserver le caractère sûr du transport aérien international pendant des urgences de santé publique touchant les voyages aériens*, et A41-11 : *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*, qui consacrent l'engagement mondial des États membres et de l'OACI à renforcer la facilitation du transport aérien,

*Soulignant* la nécessité pour les États membres de soutenir activement les efforts de l'OACI visant à améliorer la facilitation du transport aérien au moyen de contributions volontaires, y compris le détachement de personnel, et à agir en faveur d'une collaboration plus étroite avec les organismes nationaux et internationaux compétents, notamment les entités chargées de l'immigration, des contrôles aux frontières, des douanes et de la santé publique,

*Considérant* que la facilitation du transport aérien est importante pour veiller à la sécurité, à la sûreté et à la durabilité du secteur de l'aviation civile,

*Considérant* que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées relatives à la facilitation est essentielle pour parvenir à l'alignement et à l'harmonisation à l'échelle mondiale de l'accueil des passagers, des équipages, des aéronefs et du fret,

*Considérant* qu'il est nécessaire de participer activement à des cadres et à des forums décisionnels internationaux afin de rationaliser et d'améliorer continuellement la facilitation et l'identification des voyageurs,

*Tenant compte* du fait que le transport aérien joue un rôle essentiel dans le rapprochement entre les personnes, la facilitation des échanges, le renforcement du développement économique et social durable et, par conséquent, l'amélioration de la qualité de vie, tout en veillant à ce que l'aviation civile internationale continue de contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) applicables des Nations Unies,

*Considérant* que l'intervention humanitaire en situation de crise importante est largement tributaire du transport aérien rapide de l'aide et des secours,

*Saluant* l'action de l'OACI à la tête des efforts déployés au niveau international pour normaliser et améliorer les mesures de facilitation du transport aérien en développant l'Annexe 9, la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et le Répertoire OACI de clés publiques (RCP), ainsi que pour mettre en place des spécifications techniques, des politiques, des éléments indicatifs, des actions de renforcement des capacités et d'assistance, et une collaboration avec les organisations internationales compétentes,

*Tenant compte* des divers ensembles de compétences spécialisées nécessaires à la facilitation du 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,

1. *Demande aux États membres de renforcer les mécanismes permettant de nouer des partenariats solides* avec les services chargés de l'immigration et des contrôles aux frontières, les douanes, les autorités de santé publique et toutes les parties prenantes intéressées par la gestion du franchissement des frontières, afin de favoriser une approche unifiée et globale de la facilitation du transport aérien ;
2. *Demande aux États membres de définir une vision d'avenir assortie de stratégies et de priorités* qui tiendra compte des nouvelles tendances, des avancées technologiques et des impératifs mondiaux tels que la circulation fluide des personnes et des biens, l'inclusion et la durabilité ;
3. *Prie instamment* les États membres de participer activement à l'élaboration de cadres juridiques et administratifs internationaux pertinents qui répondent à l'évolution des besoins de l'aviation civile internationale et de la facilitation, en particulier dans les domaines de l'enregistrement des faits d'état civil, de l'identité numérique, de la reconnaissance biométrique, des renseignements préalables concernant les voyageurs, des données relatives aux dossiers passagers et de l'accueil fluide des passagers et des équipages ;
4. *Demande aux États membres d'envisager des mécanismes de financement durables* qui garantissent la viabilité à long terme des programmes de facilitation et l'amélioration continue du transport aérien ;
5. *Demande aux États membres de participer activement à des activités et prendre des mesures* à l'appui de la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) applicables des Nations Unies ;
6. *Prie instamment* les États membres de collaborer étroitement pour aller dans le sens de la valeur et de l'importance de l'objectif stratégique « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI, qui vise à aider les États en mettant à leur disposition une expertise et des moyens par la fourniture ciblée et efficace d'une assistance et d'un appui au renforcement des capacités en matière de facilitation du transport aérien à ceux qui en ont besoin ;
7. *Prie instamment* les États membres de donner aux missions humanitaires pleinement accès à l'espace aérien et aux aéroports ;

8. *Demande* au Conseil d'examiner et de renforcer les dispositions de l'OACI afin de faciliter les opérations des vols humanitaires ;
9. *Prie instamment* les États membres et l'OACI de faire une priorité de l'inclusion et de l'accessibilité aux services de transport aérien pour les personnes en situation de handicap visible et non visible et à mobilité réduite, en assurant leur participation aux processus décisionnels, en assurant la coopération multipartite et l'engagement de la société civile, en facilitant la collecte et l'échange de données et en appuyant la formation standardisée du personnel, entre autres démarches, de manière à établir un système de transport aérien qui réponde à leurs besoins particuliers ;
10. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures afin de veiller à ce que les procédures en place pour lutter contre la traite des personnes, reposent sur une politique globale et comprennent des systèmes de compte rendu et des points de contact auprès des autorités compétentes concernées, et pour recommander une formation appropriée du personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs en contact direct avec le public ;
11. *Demande* aux États membres d'améliorer l'expérience de voyage des passagers et la facilitation du fret en renforçant l'efficacité des mouvements des aéronefs, des passagers, des équipages et du fret ;
12. *Demande* aux États membres de promouvoir l'interopérabilité dans toutes les opérations de traitement des passagers, qu'il s'agisse de processus manuels ou automatisés ou d'une combinaison des deux ;
13. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures pour s'attaquer aux problèmes de facilitation du transport aérien liés aux réfugiés et aux personnes apatrides en nouant des partenariats avec des organismes nationaux et internationaux en matière de droits humains ;
14. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures pour améliorer de façon collaborative la manière de traiter les situations impliquant des personnes inadmissibles entre les autorités nationales et l'industrie des compagnies aériennes, et en conformité avec les dispositions de l'Annexe 9 ;
15. *Prie instamment* les États membres d'adopter une approche stratégique, proactive et collaborative à la mise en œuvre de technologies novatrices susceptibles d'améliorer tous les aspects de la facilitation du transport aérien, notamment le contrôle aux frontières, en s'assurant que les technologies approuvées sont dûment mises en œuvre, largement déployées et correctement utilisées dans tous les aspects de la facilitation, afin de renforcer les processus d'accueil des passagers, des équipages, des aéronefs, du fret et de la poste, et en envisageant l'adoption et l'intégration de technologies innovantes permettant de remédier aux problèmes actuels dans le domaine de la facilitation ;
16. *Rappelle* aux États membres d'encourager de solides partenariats avec les services chargés de l'immigration et des contrôles aux frontières, les douanes et les autorités de santé publique afin d'optimiser l'efficacité et l'efficience des flux de passagers et de biens ;
17. *Demande* aux États membres de se concentrer sur les activités de recrutement et de formation ;
18. *Prie instamment* les États membres de travailler à attirer la prochaine génération de professionnels et de professionnelles de la facilitation, tout en favorisant des politiques et des initiatives qui renforcent la diversité, l'équité et l'inclusion, notamment les mesures qui visent à réduire les disparités entre les sexes dans le secteur de l'aviation ;

19. *Demande* au Conseil de renforcer le rôle de tutelle de l'OACI dans la mise en œuvre et l'évolution continues de la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP), y compris l'élaboration, pour les documents de voyage et les authentifiants numériques, de spécifications techniques avancées qui soient propres à garantir l'interopérabilité des données, et la mise en place des mécanismes requis aux fins de leur validation efficace ;
20. *Demande* au Conseil d'appuyer le Répertoire OACI de clés publiques (RCP) et son utilisation active à l'échelle internationale, en préconisant son emploi dans les secteurs public et privé afin de soutenir la vérification des documents de voyage et des authentifiants numériques connexes dans le monde entier ;
21. *Prie instamment* les États membres de travailler en collaboration avec le secteur de la santé publique et d'autres acteurs concernés dans le but d'élaborer, en prévision de la flambée d'une maladie transmissible posant un risque pour la santé publique, un plan national pour l'aviation de nature à garantir le maintien des activités du transport aérien dans de bonnes conditions de sécurité et de manière efficace en toutes circonstances ; ce plan devrait être élaboré conformément au Règlement sanitaire international de l'Organisation mondiale de la Santé ;
22. *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 ;
23. *Prie instamment* les États membres de participer activement aux activités organisées dans le cadre de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) ;
24. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-17.