



**NOTE DE TRAVAIL**

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

**QUATORZIÈME RÉUNION**

**Montréal, 20 – 24 avril 2026**

**Point 3 : Amendements de l'Annexe 9 – Facilitation**

**CONCLUSIONS DE L'ASSEMBLÉE, À SA 42<sup>e</sup> SESSION,  
RELATIVES À DES QUESTIONS RÉGLEMENTAIRES**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RÉSUMÉ**

La présente note contient un exposé récapitulatif des questions relatives aux politiques en matière de facilitation examinées au titre du point 12 de l'ordre du jour de la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, qui se fonde sur les notes de travail soumises par des États membres et des organisations internationales<sup>1</sup>. Elle fait ressortir les nouvelles questions en touchant l'exploitation, la réglementation et les grandes orientations dans le domaine de la facilitation, et tient compte des conclusions de l'Assemblée, à savoir que des études techniques approfondies devront être menées et que le Conseil devra examiner plus avant ces questions, avec l'aide des organes compétents de l'OACI.

La note explore les aspects transversaux des questions concernant le déplacement des équipages, des passagers, des aéronefs et des marchandises, y compris les limites sur la délivrance et la reconnaissance des certificats de membre d'équipage (CMC), la nécessité de resserrer la coordination des activités de facilitation, de sûreté de l'aviation et de cybersécurité, et l'importance de concilier les impératifs de sécurité aux frontières et d'efficacité opérationnelle, conformément à la Déclaration de Doha. Les observations des États et des organisations sectorielles soulignent la nécessité de mettre en place des solutions technologiques harmonisées.

La note souligne aussi les initiatives et les expériences menées par des États, qui sont présentées comme des modèles ou des suggestions possibles d'orientations futures, notamment en ce qui concerne la réglementation du transport aérien des animaux de compagnie et d'assistance, la facilitation des secours en cas de catastrophe et des missions humanitaires, l'établissement par les États de programmes de facilitation complets, et la coordination de la mise en place de mesures sanitaires dans les aéroports. Les activités de coopération régionale, notamment celles réalisées par l'intermédiaire de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), sont présentées comme des éléments importants de la normalisation et de l'élaboration de pratiques exemplaires. De plus, la note résume les propositions visant l'amélioration de l'expérience des passagers et de la performance opérationnelle dans les

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

aéroports, l'amélioration du traitement des membres d'équipage dans les cas d'urgence de santé publique, l'examen des dispositions de l'Annexe 9 concernant les personnes non admissibles ou expulsées, le traitement de la question des passagers indisciplinés et perturbateurs, et le transport dans les meilleurs délais de marchandises cruciales, y compris les matières radioactives, comme le prescrit l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA).

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

Les suites à donner par le FALP sont présentées dans la section 3.

## 1. INTRODUCTION

1.1 La politique de facilitation continue d'évoluer en réponse à la hausse des volumes de trafic, à la sensibilisation accrue aux questions de sûreté et de santé, à l'évolution technologique et aux attentes croissantes à l'égard d'un transport aérien efficace, accessible et centré sur les passagers. Depuis la dernière Assemblée de l'OACI, des États membres et des organisations internationales ont recensé des difficultés diverses en matière de facilitation qui touchent le déplacement des passagers, des équipages, des aéronefs et des marchandises, soulignant la nécessité de disposer de politiques coordonnées, pratiques et tournées vers l'avenir dans le cadre de l'Annexe 9 – *Facilitation*.

1.2 Dans ce contexte, l'Assemblée a été saisie d'une série de notes de travail portant sur des questions diverses mais interdépendantes touchant à la facilitation, notamment la délivrance et la reconnaissance des certificats de membre d'équipage (CMC), le transport d'animaux, les opérations de secours en cas de catastrophe et les missions humanitaires, la mise en œuvre des programmes nationaux de facilitation, l'expérience des passagers et les performances des aéroports, la préparation aux urgences de santé publique, le traitement des membres d'équipages, la gestion des personnes non admissibles ou expulsées, les passagers perturbateurs et le transport de marchandises cruciales et soumises à des contraintes de temps. Les notes en question, appuyées par des États, des groupes régionaux et des organisations sectorielles, font état à la fois de difficultés communes et d'expériences nationales et régionales innovantes.

1.3 La présente note récapitule les grandes questions relatives à la facilitation examinées au titre du point 12 de l'ordre du jour, en tenant compte des conclusions de l'Assemblée. Elle vient étayer la nécessité de la réalisation d'une analyse technique approfondie et de l'élaboration de politiques par le Conseil, avec l'aide des organes techniques compétents de l'OACI, en vue de renforcer l'harmonisation au niveau mondial, d'améliorer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 et de renforcer la résilience et l'efficacité du système de transport aérien international.

## 2. ANALYSE

2.1 Les suites à donner proposées dans chacune des notes de travail de la 42<sup>e</sup> session mentionnées ci-après sont présentées dans l'appendice A.

2.2 Dans la note WP/323, le Canada, avec le parrainage de l'Association du transport aérien international (IATA) et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), a mis en avant les problèmes que posent la délivrance et la reconnaissance limitées des certificats de membre d'équipage (CMC). Le Canada a appelé à une collaboration plus étroite entre les groupes d'experts de l'OACI chargés de la sûreté de l'aviation, de la cybersécurité et de la facilitation afin de parvenir à un équilibre approprié entre la sécurité aux frontières et l'efficacité des déplacements, conformément à la Déclaration de Doha. L'Assemblée a renvoyé devant le Conseil les suites à donner figurant 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.

2.3 Dans la note de travail WP/460, la Colombie, appuyée par 15 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a fait part de son expérience en matière de réglementation du transport aérien d'animaux de compagnie, d'animaux destinés à apporter un soutien émotionnel et de chiens d'assistance et de service, en proposant qu'elle serve de base pour la formulation de recommandations plus générales dans un but de normalisation internationale. Soulignant l'augmentation du nombre de propriétaires d'animaux de compagnie et de la demande pour le transport aérien d'animaux, la Colombie a insisté sur la nécessité de disposer de normes et pratiques recommandées (SARP) qui assurent un transport sûr, efficace et centré sur les passagers. L'Assemblée a renvoyé devant le Conseil les suites à donner figurant 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.

2.4 Dans la note de travail WP/461 (révision n° 1), la Colombie, coparrainée par le Conseil consultatif international pour l'industrie (IBAC) et appuyée par 14 États membres de la CLAC, a exposé les problèmes en matière de facilitation que posent les interventions en cas de catastrophe et a proposé l'établissement de dispositions réglementaires et de mécanismes de coopération destinés à faciliter et à accélérer les déplacements des aéronefs, des équipages et du personnel de secours. La Colombie a mis également l'accent sur la nécessité de disposer de systèmes d'information permettant aux États de repérer les sources d'assistance, avec l'aide des bureaux régionaux de l'OACI au moyen d'une plateforme réservée à cette fin. L'Assemblée a renvoyé devant le Conseil les suites à donner figurant 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.

2.5 Dans la note de travail WP/466, la République dominicaine, avec l'appui de 18 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a fait état de l'adoption d'un vaste programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA) ainsi que de la mise en place de règlements d'application nationaux y afférents, de l'établissement d'un manuel d'inspection technique et de la constitution d'un Comité national de facilitation pour la coordination interservices. Soulignant les difficultés qu'ont les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9, la République dominicaine a proposé de considérer cette structure comme un point de référence. L'Assemblée a renvoyé devant le Conseil les suites à donner figurant 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, tout en tenant compte de l'expérience de la République dominicaine comme exemple de meilleure pratique à reproduire.

2.6 Dans la note de travail WP/104 (révision n° 1), l'Arabie saoudite, coparrainée par Singapour, a mis en exergue la nécessité d'améliorer et de rehausser l'expérience des passagers en optimisant la capacité aéroportuaire existante vu l'augmentation du trafic de passagers, et les contraintes qui pèsent sur le développement de nouvelles infrastructures. Elle a proposé l'établissement de systèmes d'examen des performances opérationnelles fondés sur des indicateurs quantitatifs, assortis d'évaluations complémentaires des installations et services, et a suggéré que l'OACI, dans un premier temps, fasse la compilation des pratiques exemplaires actuelles des États. L'Assemblée a renvoyé devant le Conseil les suites à donner figurant 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.

2.7 Dans la note de travail WP/105, appuyée par Singapour, l'Arabie saoudite a présenté son approche coordonnée entre les autorités sanitaires et de l'aviation civile pour protéger les passagers et le personnel. Cette approche repose sur les centres de surveillance dans les aéroports internationaux et sur des améliorations continues en matière de préparation et d'intervention. L'Assemblée a renvoyé devant

le Conseil les suites à donner figurant 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.

2.8 Dans la note de travail WP/386, l'Arabie saoudite a souligné le rôle de l'aviation dans les missions humanitaires, et fait état des obstacles – accès fragmenté, retards dans la délivrance des autorisations et application incohérente des redevances, notamment – qui entravent la réalisation de vols de secours dans les meilleurs délais. Elle a proposé l'établissement d'une équipe spéciale chargée d'examiner les dispositions actuelles pour faciliter le transport rapide de l'aide humanitaire. L'Assemblée a renvoyé devant le Conseil la suite à donner c) de 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, et a entériné la résolution A42-13, *Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation*, en remplacement de la résolution A41-13 de l'Assemblée présentée dans l'appendice B.

2.9 Dans la note de travail WP/156, les États-Unis ont mis en exergue les incohérences observées dans le traitement des membres d'équipage pendant la pandémie de COVID-19, incohérences qui ont créé des conditions dangereuses et des inefficacités opérationnelles. Les États-Unis sont revenus sur l'appel lancé par l'Assemblée en faveur de l'élaboration de normes harmonisées et ont pris acte des progrès importants réalisés par le Groupe de travail chargé de l'Annexe 9 du Groupe d'experts de la facilitation (WGA9) dans la rédaction de nouvelles dispositions. L'Assemblée a appuyé la proposition figurant dans la note de travail et a renvoyé devant le Conseil les suites à donner figurant 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 compétent, afin de mener à bien l'établissement de normes harmonisées relatives au traitement des membres d'équipage.

2.10 Dans la note de travail WP/161, les États-Unis ont examiné les SARP de l'Annexe 9 relatives aux personnes non admissibles et aux personnes expulsées, qui font obligation aux États de délivrer des documents de voyage destinés à faciliter le retour de ces personnes dans un délai de 30 jours. Ils ont relevé que de nombreux États ne respectent pas cette obligation et ont fait valoir qu'un tel délai n'a plus lieu d'être, compte tenu des progrès de la technologie moderne. Certains États ont exprimé quelques réticences à l'égard de la proposition de réduction du délai de délivrance des documents facilitant le retour, qui passerait de 30 à 7 jours, en soulignant qu'elle pourrait être irréaliste dans la pratique pour les pays en développement, et ont mentionné qu'il faudrait évaluer des technologies adaptées avant de procéder à des modifications. L'Assemblée a renvoyé devant le Conseil les suites à donner figurant 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.

2.11 Dans la note de travail WP/372, l'Uruguay, avec l'appui de 19 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a rendu compte des progrès accomplis par l'Amérique du Sud dans la lutte contre les passagers indisciplinés ou perturbateurs, et a fait notamment état des conclusions d'une réunion tenue au Brésil en 2024 au cours de laquelle l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) a présenté les initiatives prises en la matière. L'Uruguay a par ailleurs évoqué le projet de résolution du Groupe d'experts sur les politiques, l'économie et les questions juridiques du transport aérien (GEPEJTA). Certains États ont suggéré que les suites à donner devraient aussi se concentrer sur le comportement des passagers à bord de l'aéronef. L'Assemblée a approuvé les mesures énoncées dans les suites à donner a) et b) de la note en question.

2.12 Dans la note de travail WP/285, l'IATA, l'IFALPA, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et l'Association internationale du fret aérien (TIACA) ont souligné la nécessité d'accélérer les déplacements transfrontaliers des équipages. Ces organisations ont fait valoir que, bien que les dispositions de l'Annexe 9 prévoient une exemption de visa pour l'entrée des membres d'équipage détenant un CMC, la reconnaissance de cette obligation demeurerait limitée, de nombreux États se fondant sur d'autres documents. L'Assemblée a renvoyé devant le Conseil les suites à donner figurant 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, tout en tenant compte de l'évolution des technologies en matière de justificatifs d'identité numériques.

2.13 Dans la note de travail WP/439 (révision n° 1), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) a souligné l'importance d'un transport aérien fiable des matières radioactives, en particulier des produits radiopharmaceutiques à courte durée de vie essentiels au diagnostic et au traitement du cancer. Malgré l'existence d'un cadre réglementaire international, les refus et les retards d'expédition persistent. L'Assemblée a renvoyé devant le Conseil les suites à donner figurant 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) participer activement aux travaux de l'équipe spéciale conjointe qui sera créée et à laquelle participeront le Groupe d'experts de la facilitation, le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et le Groupe d'experts de la cybersécurité, dans le but d'élaborer des méthodes permettant d'intégrer les dispositions de l'Annexe 17 relatives à l'identification des membres d'équipage aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9, en tenant compte des meilleures pratiques applicables en matière de cybersécurité ;
- b) en coordination avec les organes techniques compétents de l'OACI et les bureaux régionaux de l'Organisation, mettre au point des mesures de facilitation permettant le déplacement rapide des aéronefs, des équipages et du personnel en cas de catastrophe, y compris des mécanismes permettant de repérer les sources d'assistance disponibles ;
- c) évaluer les pratiques mondiales existantes et à proposer des procédures et des politiques générales, en consultation avec les organismes des Nations Unies et les acteurs du secteur de l'aviation concernés, pour que l'aide humanitaire acheminée par voie aérienne et les vols de secours soient dépêchés plus rapidement ;
- d) continuer à donner la priorité à l'harmonisation des normes de traitement des membres d'équipage au cours du prochain triennat ;
- e) entreprendre une étude technique plus approfondie et à élaborer des propositions visant à mettre à jour les normes et pratiques recommandées 5.26 à 5.29 de l'Annexe 9, en tenant compte des progrès technologiques et des considérations pratiques sur le plan de la mise en œuvre ;
- f) procéder à un examen d'ensemble de l'Annexe 9, chapitre 3, section M, en vue d'actualiser ses dispositions afin qu'elles tiennent compte d'un plus large éventail de documents et de justificatifs d'identité numériques utilisés par les États pour accorder l'entrée sans visa aux membres d'équipage ;

- g) donner des conseils sur la marche à suivre concernant les refus et les retards d'expédition de produits radiopharmaceutiques à courte durée de vie qui persistent, et à soutenir les travaux techniques et les activités de sensibilisation liées aux dispositions de l'Annexe 9 visant à faciliter le transport aérien sûr, sécurisé et rapide des matières radioactives, en coordination avec les organes techniques concernés et les autorités nationales compétentes.

-----

## APPENDICE A

### Présentation par note de travail des suites à donner résumées dans la section 2

#### Mesures présentées dans la note WP/323

L'Assemblée est invitée à :

- a) rappeler le rôle que joue la facilitation pour mettre en avant et concilier la nécessité d'améliorer l'efficacité du transport aérien international et de garantir la sûreté de l'aviation mondiale et des frontières, et à souligner l'importance que revêt la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international, approuvée lors de la Conférence de l'OACI sur la facilitation (FALC2025), qui affirme que celle-ci est essentielle pour garantir l'efficacité et la fluidité du franchissement des frontières par les passagers, le fret, les aéronefs et les membres d'équipage ;
- b) encourager les États membres à rechercher et soutenir une approche mondiale harmonisée fondée sur les performances qui reconnaisse toutes les procédures et/ou tous les documents principaux et secondaires valides et sécurisés établissant et authentifiant l'identité des membres d'équipage, en ce compris les documents numérisés et autres initiatives similaires qui tendent à faciliter les procédures aux points de passage des membres d'équipage afin qu'ils puissent franchir les frontières de manière fluide et sans entrave ;
- c) envisager de demander au Conseil de charger le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*), le Groupe d'experts de la cybersécurité et le Groupe d'experts de la facilitation (Annexe 9 – *Facilitation*) de constituer une équipe spéciale dont la mission consisterait à voir ensemble comment il serait concrètement possible de répertorier les normes de l'Annexe 17 relatives à l'identité des membres d'équipage et de les intégrer dans les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, conformément à ce qui est proposé dans l'appendice A de la présente note et en tenant compte des pratiques optimales en matière de cybersécurité.

#### Mesures présentées dans la note WP/460

L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre connaissance de l'expérience de la Colombie en matière de réglementation du transport aérien d'animaux de compagnie, d'animaux destinés à apporter un soutien émotionnel et de chiens d'assistance et de service ;
- b) formuler des recommandations en la matière à l'intention d'autres États ;
- c) favoriser l'adoption de normes et de pratiques recommandées pour le transport aérien d'animaux de compagnie, d'animaux destinés à apporter un soutien émotionnel et de chiens d'assistance et de service, en veillant au minimum à y intégrer les éléments qui ressortent de l'expérience de la Colombie en matière de réglementation dans ce domaine.

**Mesures présentées dans la note WP/461 (révision n° 1)**

L'Assemblée est invitée à :

- a) demander au Conseil de l'OACI d'examiner et d'actualiser le cadre réglementaire et les incidences juridiques qui en découlent, et d'y intégrer des mécanismes de coopération internationale pertinents permettant de faciliter et d'accélérer la circulation et l'entrée des aéronefs, des équipages et du personnel d'intervention en cas de catastrophe par l'assouplissement des procédures d'octroi de permis d'entrée ainsi que des procédures douanières et opérationnelles, en élargissant le champ d'application des dispositions de l'Annexe 9 ;
- b) encourager les bureaux régionaux de l'OACI à mettre en place un système d'information recensant des données sur les organisations, les aéronefs, le personnel et les équipements que chaque État serait en mesure de mettre à la disposition d'un État tiers si nécessaire pour lui permettre de faire face à des catastrophes d'origine naturelle ou humaine.

**Mesures présentées dans la note WP/466**

L'Assemblée est invitée à :

- a) constater qu'il est nécessaire de renforcer la mise en œuvre de l'Annexe 9 – *Facilitation* au moyen d'instruments réglementaires et de structures de gouvernance nationales efficaces ;
- b) prendre note de l'expérience décrite en tant qu'exemple de bonne pratique pouvant servir de modèle ;
- c) inviter l'OACI à envisager de mettre au point des lignes directrices ou des références techniques pour aider les États à élaborer des programmes nationaux de facilitation conformes à l'Annexe 9.

**Mesures présentées dans la note WP/104 (révision n° 1)**

L'Assemblée est invitée à :

- a) convenir de faire figurer dans la résolution de l'Assemblée consacrée à la facilitation l'importance qu'il y a à prendre en compte et améliorer l'expérience passager grâce à un système d'examen des performances opérationnelles fondé sur des indicateurs ;
- b) demander au Conseil d'inscrire dans le programme de travail pour 2025-2028 l'amélioration des dispositions de l'Annexe 9 relatives à l'expérience passager grâce à un système d'examen des performances opérationnelles fondé sur des indicateurs ;
- c) demander au Conseil, dans un premier temps, d'établir et publier un recueil des pratiques optimales des États qui appliquent actuellement de telles procédures d'examen des performances ;
- d) demander au Conseil de s'appuyer sur ces pratiques optimales pour élaborer des éléments indicatifs et de les publier afin qu'ils puissent être largement utilisés par les États membres.

**Mesures présentées dans la note WP/105**

L'Assemblée est invitée à :

- a) constater l'importance d'établir un cadre mondial pour guider la coopération entre les secteurs de la santé et de l'aviation en cas de menaces potentielles pour la santé publique ;
- b) demander à l'Organisation de l'aviation civile internationale d'élaborer des programmes de formation destinés au personnel de l'aviation afin de lui permettre d'identifier et de signaler les risques sanitaires et d'y répondre de manière appropriée, ainsi que de garantir des mesures de protection adéquates pour les travailleurs de l'aviation.

**Mesures présentées dans la note WP/386**

L'Assemblée est invitée à :

- a) tenir compte de la nécessité croissante d'améliorer l'efficacité de l'action humanitaire, notamment en ce qui concerne les vols humanitaires, à l'échelle nationale, régionale et mondiale ;
- b) prier instamment les États membres de donner aux missions humanitaires pleinement accès à l'espace aérien et aux aéroports et à exempter les vols humanitaires de toute redevance d'exploitation, y compris les redevances d'atterrissage et de stationnement et les taxes ou prélèvements imposés lorsque ces missions sont effectuées à destination ou au départ d'aéroports situés sur leur territoire ;
- c) demander au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de créer une équipe spéciale chargée d'évaluer les pratiques mondiales et de proposer des procédures et des politiques normalisées, en consultation avec les organismes compétents des Nations Unies et les parties prenantes du secteur de l'aviation ;
- d) convenir d'amender la résolution A41-13, comme indiqué dans la note A42-WP/15, appendice E.
  - 1) Paragraphe des considérants :  
« *Considérant* que l'intervention humanitaire en situation de crise importante est largement tributaire du transport aérien rapide de l'aide et des secours » ;
  - 2) Paragraphe 7 du dispositif :  
« *Prie instamment* les États membres de donner aux missions humanitaires pleinement accès à l'espace aérien et aux aéroports » ;
  - 3) Paragraphe 8 du dispositif :  
« *Demande* au Conseil d'examiner et de renforcer les dispositions de l'OACI afin de faciliter les opérations des vols humanitaires ».

**Mesures présentées dans la note WP/156**

L'Assemblée est invitée à charger le Secrétaire général de continuer à accorder la priorité à l'élaboration de normes harmonisées sur le traitement des équipages au cours du prochain triennat, et à encourager les États à soutenir pleinement les travaux du Groupe d'experts de la facilitation dans ce domaine.

**Mesures présentées dans la note WP/161**

L'Assemblée est invitée à :

- a) rappeler aux États leurs obligations de se conformer aux SARP figurant dans les Annexes à la Convention ;
- b) convenir de donner la priorité à la mise à jour ou à la modification des SARP 5.26 à 5.29 de l'Annexe 9 afin de tenir compte des progrès technologiques modernes, donnant ainsi les moyens aux États de fournir des documents de voyage à leurs nationaux au plus tard sept jours après avoir reçu la demande d'un autre État contractant.

**Mesures présentées dans la note WP/372**

L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager toutes les parties concernées et les autres régions à mener des campagnes de sensibilisation sur la question des passagers perturbateurs ou indisciplinés et à faire part de leurs expériences dans l'établissement de procédures et de protocoles pour la régulation des passagers qui font preuve d'un comportement perturbateur ou d'indiscipline dans un aéroport, conformément aux normes et aux pratiques recommandées internationales figurant dans l'Annexe 9 – *Facilitation* à la Convention de Chicago et dans le Doc 10117, *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* ;
- b) sensibiliser les États à la nécessité de faire part des meilleures pratiques pour aider à normaliser et à améliorer la formation dispensée au personnel sur la manière de prévenir et de gérer les conflits impliquant des passagers indisciplinés ou perturbateurs dans les aéroports ;
- c) encourager la collecte de données statistiques mondiales sur les incidents impliquant des passagers perturbateurs ou indisciplinés ainsi que la mise à disposition de ces données afin qu'il soit possible de déterminer l'efficacité des mesures mises en place.

**Mesures présentées dans la note WP/285**

L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des données et des analyses présentées dans la présente note de travail ;
- b) reconnaître l'utilisation limitée et l'impact du CMC comme document de facilitation unique pour l'identification des équipages ;
- c) demander à l'OACI d'entreprendre une révision exhaustive du chapitre 3, section M de l'Annexe 9, en vue de moderniser ses modalités de façon à reconnaître la vaste gamme de documents utilisés par les États pour accorder l'entrée sans visa aux équipages en fonction et les développements en matière d'identité numérique.

**Mesures présentées dans la note WP/439 (révision n° 1)**

L'Assemblée est invitée à :

- a) réitérer l'engagement des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en faveur du développement économique ;
- b) renforcer leur soutien à la politique de l'OACI relative à l'Annexe 9 – *facilitation* pour autant que les prescriptions de sûreté soient respectées ;
- c) faire prendre conscience aux États membres de l'OACI que les hôpitaux et cliniques du monde entier sont tributaires du transport rapide et fiable, y compris par la voie des airs, de matières radioactives (à savoir, bien souvent, des radiopharmaceutiques à courte durée de vie) dont il est fait usage à des fins de diagnostic et de traitement du cancer ;
- d) encourager les États membres de l'OACI à transmettre la présente note de travail à leurs autorités de l'aviation civile afin qu'elles soient plus sensibilisées et qu'elles se coordonnent mieux avec leurs autorités nationales compétentes pour le transport de matières radioactives.

-----



## APPENDICE B

### **Résolution A42-13 : Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prévoit que l'un des buts et objectifs de l'OACI est de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique,

*Considérant* que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la Déclaration de Sendai et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030) adoptés à la troisième Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques de catastrophe,

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

*Consciente* que les catastrophes naturelles endommagent les infrastructures sociales et économiques de tous les pays et que leurs conséquences à long terme sont particulièrement néfastes pour les pays en développement et entravent leur développement durable,

*Consciente* que les États sont les premiers responsables de la prévention et de la réduction des risques de catastrophe et que toute intervention de l'Organisation devrait être prise sous la direction des États concernés et de concert avec eux,

*Constatant* que l'Annexe 1 – *Licences du personnel*, l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 9 – *Facilitation*, l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 14 – *Aérodromes* et l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité* fournissent aux États des normes et des pratiques recommandées (SARP) relatives à la planification d'urgence et aux interventions, ainsi qu'aux formalités de contrôle frontalier pour les vols de secours effectués à la suite de catastrophes naturelles ou causées par l'homme,

*Constatant* que la réduction des risques est une fonction importante du système des Nations Unies et qu'elle devrait faire l'objet d'une attention soutenue, et soulignant la nécessité pour la communauté internationale de faire preuve d'une ferme détermination politique à utiliser les connaissances scientifiques et techniques pour réduire la vulnérabilité aux catastrophes naturelles et aux dangers environnementaux, en tenant compte des besoins particuliers des pays en développement,

*Constatant* que tous les États ont un besoin vital d'infrastructures aéronautiques capables de résister aux catastrophes pour promouvoir le développement socio-économique et, en cas de crise, pour appuyer l'acheminement efficace et opportun de l'aide,

*Constatant* que tous les États peuvent tirer parti de l'incorporation de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien,

*Constatant* la nécessité de coordonner au niveau le plus adéquat les interventions politiques et opérationnelles face aux catastrophes naturelles ou anthropiques qui prennent des dimensions régionales ou mondiales,

1. *Prie instamment* les États de reconnaître le rôle important de l'aviation dans le contexte de la réduction des risques de catastrophe au niveau national, notamment dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien ;
2. *Prie instamment* les États de prendre en compte les priorités en matière de réduction des risques de catastrophe qui sont indiquées dans le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 dans l'élaboration de leurs plans nationaux d'intervention d'urgence ainsi que dans les exigences en matière de plans d'intervention d'urgence destinées aux fournisseurs de services aéronautiques ;
3. *Charge* le Conseil d'établir une politique d'intervention en cas de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe aérienne qui institutionnaliserait et guiderait l'approche stratégique et les interventions tactiques de l'Organisation en cas de crises particulières à l'aviation risquant de toucher la sécurité ou la continuité de l'aviation civile internationale ;
4. *Charge* le Conseil d'aider les États à mettre en œuvre les stratégies de réduction des risques de catastrophe aérienne, en donnant la priorité aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement ;
5. *Charge* le Secrétaire général d'établir un réseau OACI de structures de coordination en cas de crise et de mécanismes de coordination connexes et de mettre en place un arrangement entre l'OACI, les régions, les États et le secteur, pour promouvoir des interventions politiques et opérationnelles coordonnées face aux crises, ainsi que des activités d'assistance, au niveau le plus adéquat ;
6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à travailler dans un esprit de collaboration au sein du système des Nations Unies pour faire en sorte qu'une assistance opportune, coordonnée et de haute qualité soit apportée à tous les États où les pertes dues à des catastrophes représentent une menace pour la santé et le développement de la population ;
7. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et conformément à ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis pour appuyer la mise en œuvre transversale du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 et le Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience ;
8. *Prie instamment* les États membres de donner aux missions humanitaires pleinement accès à l'espace aérien et aux aéroports ;
9. *Demande* au Conseil d'examiner et de renforcer les dispositions de l'OACI afin de faciliter les opérations des vols humanitaires ;
10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-13.