



## ASSEMBLÉE — 42<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 12 : Programmes de facilitation

#### EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI LIÉE À LA FACILITATION

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des faits nouveaux liés aux travaux de l'OACI dans le domaine de la facilitation survenus depuis la dernière Assemblée. Ces travaux s'articulent autour de trois programmes distincts mais étroitement liés, à savoir l'Annexe 9 — *Facilitation*, la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et le Répertoire OACI de clés publiques (PKD). La note propose des priorités pour les trois programmes et décrit les résultats attendus de leurs travaux au cours du prochain triennat. En 2022, la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée a adopté la résolution A41-17 – *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*. L'appendice E contient des propositions de modifications de l'exposé récapitulatif qui tiennent compte des faits nouveaux importants survenus depuis la 41<sup>e</sup> session.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- prendre acte des travaux accomplis par l'OACI, en particulier dans le cadre des trois programmes de facilitation ;
- approuver le programme des travaux de l'Organisation et ses priorités concernant l'Annexe 9, le programme TRIP et le RCP pour le triennat 2026-2028 ;
- adopter la résolution révisée sur l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*, présentée à l'appendice E, qui remplacera la résolution A41-17.

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fiable, accessible et sans faille pour tous</i> .                                                                                                                      |
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2026 – 2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2026-2028. |
| <i>Références :</i>             | Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i><br>Annexe 9 – <i>Facilitation</i> , [Amendement n° 30, 17 <sup>e</sup> édition]<br>Doc 9303, <i>Documents de voyage lisibles à la machine</i>                                                 |

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le principal objectif de la facilitation est la gestion efficace des processus de contrôle aux frontières pour accélérer le congé des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage, des bagages et du fret. Les travaux de l'OACI dans le domaine de la facilitation s'articulent autour de trois programmes distincts mais étroitement liés, à savoir l'Annexe 9 – *Facilitation*, la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et le Répertoire OACI de clés publiques (RCP).

1.2 L'Annexe 9 – *Facilitation* s'inspire de dix articles de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) qui font obligation aux États membres de se conformer aux textes de loi qui encadrent l'inspection des aéronefs, du fret et des passagers par les autorités compétentes pour les questions douanières, l'immigration, l'agriculture et la santé publique, afin de limiter autant que faire se peut les retards opérationnels. Pour mener à bien cette mission, le Programme de facilitation de l'OACI s'appuie sur les normes et pratiques recommandées (SARP) que prévoit l'Annexe 9 – *Facilitation*, dont l'objectif est de permettre aux États d'optimiser l'efficacité de leurs opérations de congé aux frontières.

1.3 La Stratégie TRIP de l'OACI établit un cadre détaillé permettant aux États membres de mettre en place un processus robuste d'identification des voyageurs. Elle comprend cinq éléments ayant trait à la gestion de l'identification : la preuve d'identité ; les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) ; la délivrance et le contrôle des documents ; les systèmes et outils d'inspection, notamment le RCP OACI ; et les applications interopérables.

1.4 Le RCP est une composante intégrale de l'infrastructure internationale qui permet l'utilisation des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e), facilitant ainsi le partage des certificats de clé publique nécessaires dans le cadre de l'écosystème mondial des DVLM-e.

## 2. FAITS NOUVEAUX DANS LE DOMAINE DE LA FACILITATION AU COURS DE LA PÉRIODE 2023-2025

2.1 Les travaux ont considérablement avancé dans les trois programmes depuis la dernière Assemblée. L'Annexe 9 – *Facilitation* a été mise à jour afin d'en garantir la pertinence et de tirer le meilleur parti des possibilités qui se présentent. De nouveaux formats de documents ont été définis dans le cadre de la Stratégie TRIP de l'OACI, tandis que d'importants travaux de renforcement des capacités se sont poursuivis. Le système RCP a évolué grâce à l'adhésion de nouveaux participants, à l'inclusion d'un plus grand nombre de données et à l'ajout de nouveaux services. Son éventuelle utilisation future par des acteurs du secteur privé est également à l'étude. Les appendices A, B et C contiennent des informations détaillées à ce sujet.

2.2 Au cours de la troisième séance de sa 230<sup>e</sup> session, le Conseil de l'OACI a réaffirmé l'importance de la facilitation du transport aérien et, dans ce contexte, a déclaré l'année 2024 Année de la facilitation (FAL2024). L'année 2024 a également marqué le 75<sup>e</sup> anniversaire de l'Annexe 9 – *Facilitation*. Cette date importante a été l'occasion pour l'OACI, en collaboration avec l'ensemble de la communauté mondiale, de faire connaître l'importance de la facilitation pour faire progresser les systèmes de transport aérien, de mieux faire comprendre les programmes de facilitation de l'OACI et de stimuler la motivation et l'élan nécessaires au renforcement de la mise en œuvre dans les années à venir. L'appendice D contient des informations détaillées sur l'Année de la facilitation 2024. De nombreuses manifestations ont eu lieu aux niveaux international, régional et national.

2.3 Les activités liées à l'Année de la facilitation se sont conclues par la Conférence sur la facilitation (FALC 2025), qui s'est tenue sur le thème « Faciliter l'avenir du transport aérien : collaboration, efficacité et inclusivité » à Doha (Qatar), du 14 au 17 avril 2025. Un débat ministériel a été organisé le

17 avril 2025 dans le cadre de la Conférence. Des ministres, des vice-ministres, des chefs de délégation et de hauts fonctionnaires d'organisations internationales y ont participé et ont examiné le projet de Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international. Le débat ministériel a abouti à l'adoption de la Déclaration de Doha, qui réaffirme l'engagement des États à renforcer la facilitation du transport aérien. La plupart des paragraphes du dispositif de la Déclaration de Doha sont regroupés dans un nouvel appendice E au projet de résolution sur l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*, qui remplacera la résolution A41-17 et sera soumis à l'examen de l'Assemblée au cours de sa 42<sup>e</sup> session, tel que présenté dans l'appendice E de la présente note de travail. D'autres paragraphes du dispositif ont été intégrés au projet d'amendements de la résolution A41-14 de l'Assemblée sur l'*Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* en vue de leur présentation à la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI (voir la note A42-WPxx).

### 3. PROGRAMME DES TRAVAUX PORTANT SUR L'ANNEXE 9 ET PRIORITÉS POUR LE TRIENNAT 2026-2028

3.1 À sa 41<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OACI a approuvé les priorités relatives à l'Annexe 9 pour le triennat 2023-2025, notamment le regroupement de ses travaux, l'examen des questions concernant la non-conformité aux SARP de l'Annexe 9 – *Facilitation*, l'élaboration de stratégies visant à aider les États à mettre en œuvre les dispositions de cette dernière, et le suivi des progrès technologiques se rapportant aux travaux du Programme FAL, notamment l'élaboration de mesures visant à répondre à des questions nouvelles et émergentes en matière de facilitation. L'appendice A de la présente note de travail contient des informations détaillées sur l'évolution des priorités pour le programme des travaux sur l'Annexe 9 approuvées par la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

3.2 Le tableau ci-dessous résume les priorités proposées pour le programme des travaux sur l'Annexe 9 et les résultats attendus pour le triennat 2026-2028 :

| Priorités : 2026-2028                                                                                                                                                                                                                                                                                | Résultats attendus                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Renforcement des dispositions relatives à la facilitation afin de rationaliser la procédure de congé des aéronefs, des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et de la poste, tout en s'attaquant aux défis liés aux contrôles aux frontières et aux processus de facilitation d'aéroport | a. rationalisation des SARP de l'Annexe 9 ;<br>b. actualisation du cadre réglementaire de la facilitation pour répondre à l'évolution des besoins de l'aviation, en le rendant conforme aux réglementations internationales pertinentes et en y intégrant les progrès technologiques dans le domaine du traitement du fret et de l'accueil des passagers.                                                                                                           |
| 2. Suivi du niveau de mise en œuvre nationale des dispositions de l'Annexe 9                                                                                                                                                                                                                         | Stratégies visant à aider les États membres à notifier les différences et la conformité par rapport aux SARP de l'Annexe 9 au moyen de la liste de vérification de conformité du système de notification électronique des différences (EFOD).                                                                                                                                                                                                                       |
| 3. Assistance aux États membres                                                                                                                                                                                                                                                                      | a. projets ciblés d'assistance aux États ;<br>b. élaboration et offre de cours de formation et de trousse de mise en œuvre (iPack) sur la facilitation ;<br>c. organisation de séminaires nationaux sur la mise en œuvre régionale de la facilitation ;<br>d. révision ou élaboration de nouveaux éléments indicatifs et politiques pertinents, ainsi que de modèles visant à rationaliser et à simplifier les procédures de congé aux frontières pour le transport |

| Priorités : 2026-2028                                                           | Résultats attendus                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                 | <p>aérien international, à améliorer l'efficacité et à assurer le respect des autres réglementations internationales en ce qui concerne : les procédures applicables aux passagers, aux bagages, au fret et à la poste ; la gestion de l'immigration et des douanes ; les systèmes de données sur les passagers ; les dispositions relatives aux questions sanitaires pour la gestion des urgences de santé publique ; les lignes directrices relatives aux documents de voyage et aux visas ; les installations et les services requis pour les formalités aux frontières ; les procédures de facilitation du fret ; et la coordination entre les parties prenantes en vue d'améliorer l'exploitation du transport aérien ;</p> <p>e. mécanisme de gestion simple des systèmes nationaux de supervision de la facilitation.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 4. Mesures visant à répondre à des questions nouvelles et émergentes            | <p>a. élaboration ou révision de SARP relatives à la santé, en étroite collaboration avec l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et d'autres parties prenantes concernées, afin de garantir la conformité au Règlement sanitaire international (nouveau ou révisé) de l'OMS ;</p> <p>b. soutien à l'élaboration d'un cadre unifié visant à améliorer l'efficacité de la gestion mondiale des risques de santé publique dans l'aviation, en collaboration avec les parties prenantes concernées ;</p> <p>c. suivi des faits nouveaux et collaboration avec les parties prenantes concernées pour poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs à l'appui de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la santé ;</p> <p>d. stratégie globale et programme des travaux de l'OACI visant à faciliter la réduction des obstacles qui limitent la capacité des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées à voyager en avion ;</p> <p>e. deuxième édition du <i>Manuel de facilitation</i> (Doc 9957) de l'OACI ;</p> <p>f. actualisation et affinement du cadre mondial de la politique de facilitation et des éléments indicatifs y afférents, grâce en particulier à la coordination des travaux des groupes d'experts en la matière.</p> |
| 5. Innovations d'ordre technologique ayant une incidence sur les SARP actuelles | <p>a. mise sur pied d'un cadre harmonisé pour la recherche de solutions interopérables à long terme utilisant des documents de voyage numériques, en tenant compte des solutions technologiques novatrices existantes ;</p> <p>b. suivi des avancées novatrices en matière de facilitation, facilitation du partage de connaissances relatives à l'innovation et définition de nouvelles dispositions réglementaires, orientations, spécifications et autres outils selon les besoins.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

#### **4. PROGRAMME DES TRAVAUX RELATIFS AU PROGRAMME TRIP DE L'OACI ET PRIORITÉS POUR LE TRIENNAT 2026-2028**

4.1 La stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) établit un cadre détaillé permettant aux États membres de mettre en place un processus robuste d'identification des voyageurs. Elle comprend cinq éléments ayant trait à la gestion de l'identification : preuve d'identité ; documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) ; délivrance et contrôle des documents ; systèmes et outils d'inspection, y compris le Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI ; et applications interopérables, telles que les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les données des dossiers passagers (PNR). Les progrès réalisés dans les travaux relatifs à la mise en œuvre des éléments du programme TRIP au cours du triennat 2023-2025 sont décrits à l'appendice B.

4.2 Comme l'indique le Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI, les travaux futurs liés au programme TRIP de l'OACI visent à renforcer les capacités des États à faciliter la circulation des personnes et des marchandises par voie aérienne, et à mettre en place une identification unique des personnes, notamment par la mise en œuvre d'innovations, ce qui permettra d'améliorer l'efficacité des opérations de gestion des frontières et de renforcer la résilience face aux défis futurs. Ces travaux porteront notamment et en priorité sur :

- a) l'élaboration et la mise à jour des spécifications relatives aux DVLM du Doc 9303, en particulier celles qui se rapportent aux authentifiants de voyage numériques (DTC) ;
- b) l'harmonisation des termes employés dans le Doc 9303 et l'Annexe 9 ;
- c) le soutien à l'expansion mondiale et au renforcement de la mise en œuvre des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (API) et de dossiers passagers (PNR) ;
- d) les initiatives visant à mieux faire connaître et à promouvoir la Stratégie TRIP de l'OACI aux niveaux mondial et régional ;
- e) les mesures visant à encourager la coordination et la coopération entre les États, les organisations régionales et internationales et le secteur privé pour assurer le niveau de compétences approprié dans les domaines liés au programme TRIP de l'OACI ;
- f) la fourniture d'une assistance aux États, selon les besoins, sous forme de webinaires, d'ateliers et de formations en vue de renforcer leurs capacités en matière d'identification des voyageurs, dans le cadre de l'objectif stratégique Aucun pays laissé de côté (NCLB).

4.3 Les résultats attendus de la Stratégie TRIP de l'OACI feront l'objet d'un suivi au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) en ligne des SARP ayant trait à l'Annexe 9 dans le Système de notification électronique des différences (EFOD).

#### **5. PROGRAMME DES TRAVAUX RELATIFS AU RCP OACI ET PRIORITÉS POUR LE TRIENNAT 2026-2028**

5.1 Le RCP OACI fait le lien entre les autorités gouvernementales du monde entier afin de faciliter l'échange efficace et économique des données nécessaires à l'authentification complète des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e). Il permet ainsi de renforcer la confiance dans les DVLM-e présentés par les voyageurs aux frontières étrangères, d'améliorer la sûreté et la facilitation et d'automatiser davantage le traitement transfrontalier des passagers et des membres d'équipage. L'appendice C décrit l'état d'avancement des travaux liés au RCP OACI au cours du triennat 2023-2025.

5.2 Si le nombre de participants a augmenté de manière spectaculaire, il convient de noter que plus de 160 États membres délivrent des passeports électroniques. Compte tenu du rôle important que jouera à l'avenir le RCP pour faciliter les voyages fluides pour tous, comme le prévoit le Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI, des efforts seront déployés pour continuer à accroître la participation effective. Il sera nécessaire de mener une action continue d'information et de sensibilisation par la participation à des réunions et à des conférences. La Commission du Répertoire de clés publiques révisé actuellement la portée et la structure de l'initiative « Data Quality Coach » (Mentorat pour la qualité des données) du RCP afin d'en assurer la pertinence et l'efficacité et de permettre au plus grand nombre possible de participants de s'en prévaloir. Le programme révisé sera mis en œuvre en priorité afin de garantir que les participants actuels et les futurs participants dans les années à venir deviennent actifs et tirent parti des avantages du programme aussi rapidement et pleinement que possible.

5.3 Un nouveau système RCP sera lancé au début de 2026 par un nouveau fournisseur. L'assurance de la continuité du service ainsi qu'une transition aussi harmonieuse que possible font partie des priorités essentielles du Groupe d'appui aux contrats créé par la Commission du Répertoire de clés publiques pour coordonner ces travaux. Le Secrétariat de l'OACI apportera un soutien crucial tout au long du processus d'essai et d'approbation du nouveau système, facilitera la transition par étapes des utilisateurs et fournira l'appui nécessaire pour que ceux-ci tirent pleinement parti du nouveau système.

5.4 Le nouveau système RCP intègre des services et des capacités qui sont d'une grande utilité pour les utilisateurs du secteur privé. La Commission du Répertoire de clés publiques, qui a reçu l'approbation du Conseil, prévoit de lancer en 2026 un programme payant à l'intention des utilisateurs du secteur privé. Alors que les efforts de numérisation s'accroissent, cette initiative permet d'innover dans la configuration des processus auxquels participent des acteurs des secteurs public et privé, et les recettes générées permettront de soutenir les initiatives liées au RCP, qui peuvent inclure le renforcement des capacités ou la prestation de nouveaux services. Le Secrétariat donnera la priorité au lancement du programme en apportant le soutien juridique, administratif et technique qui convient.

5.5 Le nouveau système RCP intègre également de nouveaux services pour le partage de types de données supplémentaires à des fins potentiellement nouvelles. Il comporte des capacités techniques de partage de données servant à l'authentification de documents d'identité numériques, de licences numériques du personnel et d'autres authentifiants de confiance. La fourniture d'un soutien adéquat en vue de définir des mécanismes organisationnels, techniques et financiers appropriés permettant d'intégrer ces données, ce qui garantira des économies d'échelle et des possibilités de mise en œuvre rapide, constitue une priorité du programme des travaux relatifs au RCP OACI.

-----

## **APPENDIX A**

### **DEVELOPMENTS PERTAINING TO ANNEX 9 — *FACILITATION* IN THE PRIORITIES ENDORSED FOR 2023-2025**

1.1 The Thirteenth Meeting of the Facilitation Panel (FALP/13) convened from 26 February to 1 March 2024 considered new and revised definitions, Standards and Recommended Practices (SARPs) related to definitions and general principles; entry and departure of aircraft; entry and departure of persons and their baggage; international airports' facilities and services for traffic; facilitation provisions covering specific subjects; Passenger Name Record (PNR) data; Advance Passenger Information (API); trafficking in persons; and health-related provisions, and made recommendation for inclusion in Amendment 30 to Annex 9 — *Facilitation*.

1.2 The ICAO Council, during the Seventh Meeting of its 233rd Session on 5 November 2024, adopted Amendment 30 (Seventeenth Edition) to Annex 9 — *Facilitation*, which became applicable on 18 July 2025. Amendment 30 incorporates new and revised provisions related to definitions and general principles; entry and departure of aircraft; entry and departure of persons and their baggage; international airports' facilities and services for traffic; facilitation provisions covering specific subjects; Passenger Name Record (PNR) data; Advance Passenger Information (API); trafficking in persons; and health-related provisions.

1.3 ICAO, to assist Member States in implementing the provisions of Annex 9 — *Facilitation*, developed the Second Edition of Doc 9957, *The Facilitation Manual*, which provides detailed explanation of Annex 9 SARPs up to Amendment 29 that included new and/or revised guidance throughout, and Guidelines on Advance Passenger Information. Additionally, ICAO published revised Doc 9944, *Guidelines on Passenger Name Record (PNR)*, and new guidelines on Advance Passenger Information. Further, to assist Member States develop capacity, ICAO developed specialized training course titled Managing Air Transport Facilitation that provides comprehensive knowledge of the provisions of Annex 9, and tools to manage Facilitation programme and related oversight activities to facilitate compliance with Annex 9 provisions.

1.4 The ICAO Facilitation Panel, to assist the Secretariat in undertaking its work in the area of Facilitation, established the following working groups:

Working Group on Accessibility in International Civil Aviation (WGAA): to develop a comprehensive strategy and work programme on accessibility for passengers with disabilities and reduced mobility; and

Working Group of Facilitation Capacity Building (WGFCB): to elaborate and propose a global strategy on Facilitation capacity building and propose new areas of capacity building and assistance to Member States.

1.5 Additionally, the Air Transport Committee, during its 232nd Session in considering a recommendation of the Facilitation Panel regarding the interaction of international carriage by air with data protection laws, reinstated the Passenger Name Record Task Force (PNR-TF). The mandate of the Task Force includes, reviewing States' implementation of the existing passenger data SARPs found in

Annex 9 — *Facilitation*, Chapter 9 and assess any gaps in implementing the API and PNR provisions. The PNR-TF is also tasked to prepare guidance material to help States develop their legislation or regulations concerning passenger data, including PNR data, API and how these data sets are collected, used, processed and protected. The Panel’s working groups continue to work to accomplish their mandates and subsequently submit their recommendations to the Facilitation Panel for consideration.

1.5 The Facilitation Panel, building on the outcomes of FALP/13, the Terms of Reference of its working groups and collaborating with ICAO’s Technical Advisory Group on Traveller Identification Programme (TAG/TRIP) and Public Key Directory (PKD) Board, convened an intersessional meeting from 12-13 April 2025 in Doha, Qatar. The meeting was convened to progress work emanating from FALP/13 and provided oral updates on matters relating to recent facilitation developments in ICAO, relevant United Nations organizations, and international organizations; TAG/TRIP programme and PKD programme. The Panel also received updates from its working groups and those of the TAG/TRIP and PKD Board. The Fourteenth Meeting of the Facilitation Panel (FALP/14) is planned for 8-12 December 2025.

— — — — —

## APPENDIX B

### DEVELOPMENTS PERTAINING TO THE ICAO TRIP STRATEGY IN THE PRIORITIES ENDORSED FOR 2023-2025

1.1 The Annex 9 — *Facilitation* provisions and the ICAO TRIP Roadmap continue to serve as key instruments supporting the implementation of secure and efficient traveller identification systems. The TRIP Roadmap, originally endorsed by the 40th Session of the ICAO Assembly in 2019, was designed with the understanding that it would not impose obligations on States beyond those contained in Annex 9. Following the adoption of Amendments 28 and 29 to Annex 9, the revised TRIP Roadmap was published on the ICAO public website. It incorporates updated and newly introduced Standards and Recommended Practices (SARPs) aligned with the ICAO TRIP Strategy, particularly addressing document security, border management, and traveller facilitation.

1.2 ICAO TRIP elements highlight the ICAO TRIP work programme actions taken and innovation implemented to support States in the safe restart of air transport operations. The new and updated ICAO TRIP guidance materials<sup>1</sup> are available and cover all the elements of the ICAO TRIP Strategy detailed below:

a) **EoI.** The Guide on Evidence of Identity was elevated to Annex 9 and referenced in a Recommended Practice noting that States regularly apply both the ICAO Guide for Assessing Security of Handling and Issuance of Travel Documents and the ICAO TRIP Guide on Evidence of Identity to ensure the integrity of their travel document issuing process, published in 2018 which included case studies and tools to aid States and agencies in the tracing, linkage and verification of identity against breeder documents to ensure the authenticity of identity was postponed to be aligned with the initiation of a work item on the feasibility of an electronic passport (ePassport) Standard Roadmap.

b) **MRTDs.** In terms of innovative developments, ICAO and the Technical Advisory Group on TRIP (TAG/TRIP) have continued to drive the modernization of Machine Readable Travel Documents (MRTDs) and promote innovation in identity management and border security. Since the last Assembly, significant progress has been achieved through the work of the New Technologies Working Group (NTWG) and ISO experts, notably with the introduction of standardized two-letter codes for passport type indicators, the mandatory adoption of Password Authenticated Connection Establishment (PACE) by 2027, and the migration to ISO/IEC 39794-5 biometric encoding formats. Readiness testing events held in 2024 and 2025 demonstrated good progress but also emphasized the need for ongoing compliance efforts. Preparations for the 9th Edition of Doc 9303, targeted for 2027, are underway, aiming to integrate recent technical reports and harmonize terminology with Annex 9, ensuring continued modernization without introducing fundamentally new standards at this stage.

In parallel, ICAO has advanced the development of the Digital Travel Credential (DTC), publishing the “Guiding Core Principles for the Development of Digital Travel Credentials (DTC)”. The DTC specifications enable a secure and globally interoperable extension of an ICAO-compliant passport onto a passenger’s mobile device, supporting a seamless travel experience with fewer touchpoints and promoting healthier and safer journeys. The DTC facilitates the use of facial recognition technologies, particularly when the digital representation of the eMRTD is validated prior to enrolment into passenger facilitation schemes. In addition, ICAO continues refining DTC transmission protocols, security mechanisms for mobile devices, and certification requirements, while coordinating with regional pilot initiatives to ensure global interoperability and security.

---

<sup>1</sup> <https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>

Currently, 160 Member States report the issuance of ePassports; however, not all are fully compliant with Doc 9303 specifications, which may create a false sense of security in documents otherwise perceived as the most secure form of travel identification. In support of enhanced document authentication, ICAO developed the ICAO Data Structure for Barcodes (IDB), harmonizing ICAO-related 2D barcodes to facilitate future document verification and potentially serve as an alternative to the Machine Readable Zone (MRZ). The current use cases for IDB barcodes include Visa stickers, Emergency Travel Documents, various Health Proofs and the Digital Travel Authorization (DTA). The DTA is a standardized solution developed to address the challenges of non-standardized travel authorizations. It enables verification of electronically issued non-physical visas using a 2D barcode with a digital signature, ensuring global interoperability and security. In parallel, ICAO is preparing for the migration to Post-Quantum Cryptography (PQC), developing mitigation strategies to ensure that future eMRTDs remain resilient against quantum-era threats, with a transition roadmap targeted for completion by 2035.

c) **DIC.** Progress has been made towards the establishment of a programme to validate a passport's compliance with the specifications of Doc 9303. The overall objective of the ICAO Doc 9303 Compliance scheme is to ensure global interoperability of a State's ePassport. This would enhance trust that States have issued their ePassports fully in line with Doc 9303 specifications, thereby making a substantial improvement to the integrity and efficiency of border management and paving the way for increased automation of air transport facilitation processes.

d) **IST.** Emphasis has been placed on strengthening border management engagement, standardizing secondary document identifiers to enhance the automated processing of passengers at border control and improving data quality for Advance Passenger Information (API), and improving States' compliance with Doc 9303 through non-compliance reporting mechanisms. ICAO, through the Implementation and Capacity Building Working Group (ICBWG), has expanded its focus on engaging the Border Control communities. The Border and Law Enforcement Engagement Subgroup (BLES), was established to strengthen collaboration between travel document issuance authorities, border control agencies, and law enforcement bodies. The subgroup has prioritized updating the Border Management Guide to incorporate emerging practices, including traveller identity verification, forensic document examination, the use of INTERPOL databases, and the integration of API and PNR data into risk-based border decision-making. In partnership with agencies such as FRONTEX and INTERPOL, the subgroup is enhancing guidance to support States in authenticating travel documents and individuals at all stages of the journey. Workshops conducted in Bangkok and Egypt have further advanced practical cooperation, aiming to increase States' capacities to detect fraudulent travel documents, improve border inspection processes, and align border management practices with ICAO's Traveller Identification Programme (TRIP) objectives.

e) **IA.** As a core partner of the UN Countering Terrorist Travel Programme (UN CT Travel Programme), ICAO assists States in strengthening their capacities to prevent, detect, investigate, and prosecute terrorist offences and serious crimes related to travel, notably through the collection and analysis of API and Passenger Name Record (PNR) data. In this context, ICAO has actively contributed to deep dive missions and data exchange seminars organized jointly with the UN Counter-Terrorism Executive Directorate (CTED), providing technical expertise on API and PNR implementation. As of today, 99 Member States have implemented API systems, representing an 8 per cent increase since 2022, while 68 Member States have operationalized PNR programmes, marking a 13 per cent increase since 2022.

1.3 *Assistance in capacity building.* ICAO remains a key driver in assisting States with the implementation of TRIP Standards and Recommended Practices (SARPs) by delivering targeted capacity-building initiatives and updated guidance. The ICAO ICBWG has continued to organize workshops and regional meetings aimed at promoting best practices, strengthening regional networks, and supporting States in achieving full compliance with TRIP objectives. Between 2023 and 2025,

awareness-raising efforts were advanced through a series of major in-person events, including the annual TRIP Symposium, the Facilitation Conference (FALC 2025) in Qatar, Facilitation Summit in Saudi Arabia, the Global Facilitation Forum in Colombia and Cameroon, and the Regional TRIP Symposium in Kazakhstan. Over the same period, the TRIP Strategy Training Course was delivered six times, reaching approximately 200 participants from 27 countries, thereby reinforcing global capacity to implement ICAO's traveller identification framework and promoting stronger, more secure travel document issuance and verification systems worldwide. In addition, ICAO with the ICBWG completed a comprehensive review of Annex 9 travel document provisions, proposing updated definitions for "Travel Document," "Companion Document," "Visa," and introducing a clearer distinction for "Digital Travel Credentials." These updates aim to ensure that Annex 9 reflects modern realities, including the emergence of digital credentials and health-related travel proofs. ICAO has also established workstreams on DTC implementation guidance, expanding outreach activities, and promoting greater awareness of TRIP requirements among underrepresented regions.

— — — — —



## APPENDIX C

### DEVELOPMENTS PERTAINING TO THE ICAO PUBLIC KEY DIRECTORY (PKD) IN THE PRIORITIES ENDORSED FOR 2023-2025

1.1 As more States issue eMRTDs and as work proceeds towards anticipated use of the ICAO Digital Travel Credential (DTC) internationally – authentication of the DTC also relies upon data from the ICAO PKD – the PKD must be a cornerstone of global efforts in air transport facilitation in the years to come. As a result, existing recommendations of Annex 9 — *Facilitation* that those issuing eMRTDS, verifying eMRTDs and/or using Automated Border Control systems in their States should join the ICAO PKD remain very relevant. Annex 9 Standard 3.9.2, which requires States that participate in the PKD to upload all public key data necessary for ePassport authentication that they issue to the PKD, also remains important.

1.2 Participation in the PKD continued to grow at pace across the triennium, reaching a milestone 100 in 2024. In the course of 2023, 4 document-issuing entities joined (Bermuda (U.K.), Costa Rica, Jamaica and Namibia) joined the PKD; in 2024, 7 entities (Albania, Angola, Chile, Ethiopia, Saint Kitts and Nevis, South African Development Community and Yemen) joined; and in 2025, 3 Member States (Guyana, Jordan and San Marino) have joined. Currently, the PKD counts 104 participants.

1.3 The ICAO Master List, a compilation of the root of trust certificates obtained by ICAO through diplomatic exchange and offering the most critical data needed for eMRTD authentication, continued to grow as more countries undertook key import ceremonies. As of April 2025, the Master List has 504 certificates.

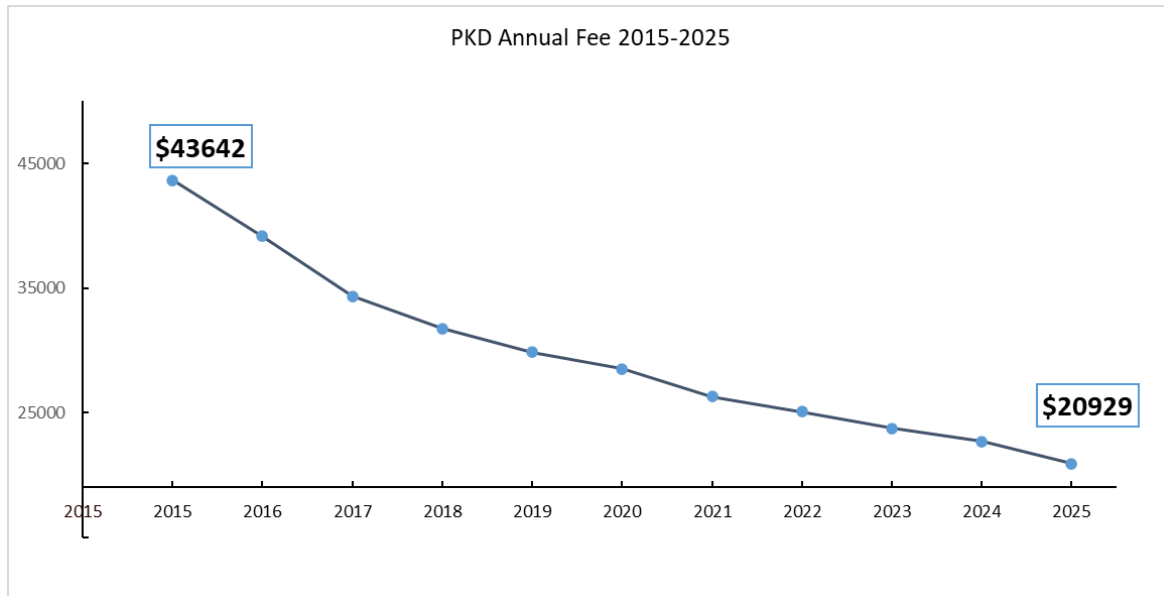
1.4 The current contract for delivery of the ICAO PKD system expires on 31 March 2026. A tender for new PKD service was launched in January 2024 and a contract signed with a new operator in March 2025. The new PKD service offers new services, is flexible to novel and unanticipated demands and guarantees continuity of service to all PKD participants without any cost increase.

1.5 A pilot program in which private sector entities engaged in the travel continuum are authorized to use data obtained from the PKD in their operations, first launched in December 2021, gathered pace. As more public-private partnerships emerge in support of seamless and facilitated travel initiatives, and as more needs for private sector authentication of DTCs in future cross-border processes are anticipated, interest has grown. Authorization for PKD data use has been provided to 49 companies. Council has been briefed on the pilot progress on two occasions during the triennium.

1.6 Mentoring of PKD participant authorities by experienced PKD community members continued under the umbrella of the ICAO PKD Data Quality Coach programme. Barbados, Cameroon, Mongolia and Uganda have all benefited from one-to-one coaching during this triennium, with the positive outcomes of the work benefiting the entire PKD community through improved data quality in the PKD system.

1.7 State Letter IND 24/06, dated 30 July 2024, was sent to Member States that issue ePassports but are not PKD participants, urging them to join in line with Annex 9 Recommended Practices or requesting information on their reasons not to participate. The 7 respondents indicated their reasons for not participating, including lack of knowledge, continued internal discussions on responsible authorities and cost issues.

**ANNUAL FEES FOR PARTICIPATION IN THE ICAO PKD PROGRAMME 2015 – 2025**



**LIST OF ICAO PKD PARTICIPATING STATES AND ENTITIES**

| <b>PKD Participant Number</b> | <b>PKD Participating States and Entities</b>              | <b>Joining Date</b> |  | <b>PKD Participant Number</b> | <b>PKD Participating States and Entities</b> | <b>Joining Date</b> |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------|--|-------------------------------|----------------------------------------------|---------------------|
| 1                             | <b>Australia</b><br>(PKD Board Member)                    | 19/03/2007          |  | 53                            | <b>Türkiye</b>                               | 30/09/2016          |
| 2                             | <b>New Zealand</b><br>(Vice Chairperson of the PKD Board) | 19/03/2007          |  | 54                            | <b>Iceland</b>                               | 30/09/2016          |
| 3                             | <b>Singapore</b>                                          | 19/03/2007          |  | 55                            | <b>Oman</b>                                  | 22/12/2016          |
| 4                             | <b>United Kingdom</b><br>(PKD Board Member)               | 19/03/2007          |  | 56                            | <b>Turkmenistan</b>                          | 13/02/2017          |
| 5                             | <b>Japan</b><br>(PKD Board Member)                        | 19/03/2007          |  | 57                            | <b>Peru</b>                                  | 28/02/2017          |
| 6                             | <b>Canada</b><br>(PKD Board Member)                       | 19/03/2007          |  | 58                            | <b>Barbados</b>                              | 29/03/2017          |
| 7                             | <b>United States of America</b><br>(PKD Board Member)     | 02/11/2007          |  | 59                            | <b>Panama</b>                                | 19/10/2017          |
| 8                             | <b>Germany</b>                                            | 01/11/2007          |  | 60                            | <b>European Union</b>                        | 07/11/2017          |
| 9                             | <b>Republic of Korea</b>                                  | 28/03/2008          |  | 61                            | <b>Mali</b>                                  | 28/06/2018          |
| 10                            | <b>France</b>                                             | 19/06/2008          |  | 62                            | <b>Côte d'Ivoire</b>                         | 19/07/2018          |
| 11                            | <b>People's Republic of China</b><br>(PKD Board Member)   | 26/11/2008          |  | 63                            | <b>Serbia</b>                                | 28/12/2018          |
| 12                            | <b>Republic of Kazakhstan</b>                             | 19/12/2008          |  | 64                            | <b>Italy</b>                                 | 26/03/2019          |
| 13                            | <b>India</b>                                              | 12/02/2009          |  | 65                            | <b>Croatia</b>                               | 01/04/2019          |
| 14                            | <b>Nigeria</b><br>(PKD Board Member)                      | 13/04/2009          |  | 66                            | <b>Uganda</b><br>(PKD Board Member)          | 12/06/2019          |
| 15                            | <b>Switzerland</b><br>(PKD Board Member)                  | 10/07/2009          |  | 67                            | <b>Bosnia &amp; Herzegovina</b>              | 08/07/2019          |
| 16                            | <b>Ukraine</b>                                            | 30/10/2009          |  | 68                            | <b>Egypt</b>                                 | 09/08/2019          |
| 17                            | <b>Latvia</b>                                             | 28/06/2010          |  | 69                            | <b>Indonesia</b>                             | 30/08/2019          |
| 18                            | <b>Czechia</b>                                            | 30/06/2010          |  | 70                            | <b>Belarus</b>                               | 01/10/2019          |

| PKD Participant Number | PKD Participating States and Entities                    | Joining Date |  | PKD Participant Number | PKD Participating States and Entities | Joining Date |
|------------------------|----------------------------------------------------------|--------------|--|------------------------|---------------------------------------|--------------|
| 19                     | <b>Macao SAR, China</b>                                  | 28/09/2010   |  | 71                     | <b>United Republic of Tanzania</b>    | 20/11/2019   |
| 20                     | <b>United Arab Emirates</b>                              | 25/10/2010   |  | 72                     | <b>Bangladesh</b>                     | 29/06/2020   |
| 21                     | <b>Hong Kong SAR, China</b>                              | 26/10/2010   |  | 73                     | <b>Togo</b>                           | 02/07/2020   |
| 22                     | <b>Slovakia</b>                                          | 23/11/2010   |  | 74                     | <b>Ecuador</b>                        | 17/07/2020   |
| 23                     | <b>The Netherlands</b><br>(Chairperson of the PKD Board) | 08/12/2010   |  | 75                     | <b>Rwanda</b>                         | 23/07/2020   |
| 24                     | <b>Morocco</b>                                           | 29/12/2010   |  | 76                     | <b>Sudan</b>                          | 12/01/2021   |
| 25                     | <b>Austria</b>                                           | 31/12/2010   |  | 77                     | <b>Lesotho</b>                        | 21/04/2021   |
| 26                     | <b>Hungary</b>                                           | 15/02/2011   |  | 78                     | <b>Mexico</b>                         | 14/06/2021   |
| 27                     | <b>Norway</b>                                            | 20/06/2011   |  | 79                     | <b>Ghana</b>                          | 13/10/2021   |
| 28                     | <b>Bulgaria</b>                                          | 12/10/2011   |  | 80                     | <b>Nepal</b>                          | 18/10/2021   |
| 29                     | <b>Luxembourg</b><br>(PKD Board member)                  | 30/11/2011   |  | 81                     | <b>VietNam</b>                        | 17/12/2021   |
| 30                     | <b>Sweden</b>                                            | 01/12/2011   |  | 82                     | <b>Mongolia</b>                       | 29/12/2021   |
| 31                     | <b>United Nations</b>                                    | 14/06/2012   |  | 83                     | <b>Cameroon</b><br>(PKD Board Member) | 15/06/2022   |
| 32                     | <b>Spain</b><br>(PKD Board Member)                       | 10/07/2012   |  | 84                     | <b>Zimbabwe</b>                       | 27/07/2022   |
| 33                     | <b>Russian Federation</b>                                | 31/08/2012   |  | 85                     | <b>Belize</b>                         | 12/08/2022   |
| 34                     | <b>Malaysia</b>                                          | 09/11/2012   |  | 86                     | <b>Vanuatu</b>                        | 13/10/2022   |
| 35                     | <b>Argentina</b>                                         | 13/12/2012   |  | 87                     | <b>Saudi Arabia</b>                   | 14/10/2022   |
| 36                     | <b>Thailand</b>                                          | 05/03/2013   |  | 88                     | <b>Bahrain</b>                        | 08/11/2022   |

| PKD Participant Number | PKD Participating States and Entities | Joining Date |  | PKD Participant Number | PKD Participating States and Entities               | Joining Date |
|------------------------|---------------------------------------|--------------|--|------------------------|-----------------------------------------------------|--------------|
| 37                     | Ireland                               | 08/03/2013   |  | 89                     | Kenya                                               | 07/12/2022   |
| 38                     | Republic of Moldova                   | 11/06/2013   |  | 90                     | Iraq                                                | 07/12/2022   |
| 39                     | Belgium                               | 31/10/2013   |  | 91                     | Costa Rica                                          | 13/06/2023   |
| 40                     | Brazil                                | 03/01/2014   |  | 92                     | Namibia                                             | 23/08/2023   |
| 41                     | Qatar                                 | 10/03/2014   |  | 93                     | Jamaica                                             | 02/11/2023   |
| 42                     | Seychelles                            | 14/03/2014   |  | 94                     | Bermuda (United Kingdom)<br>(PKD Board Member)      | 29/12/2023   |
| 43                     | Uzbekistan                            | 19/03/2014   |  | 95                     | Yemen                                               | 08/02/2024   |
| 44                     | Philippines                           | 21/03/2014   |  | 96                     | Southern African<br>Development Community<br>(SADC) | 27/03/2024   |
| 45                     | Iran (Islamic Republic of)            | 18/05/2014   |  | 97                     | Chile                                               | 19/07/2024   |
| 46                     | Colombia                              | 19/05/2015   |  | 98                     | Saint Kitts and Nevis                               | 05/09/2024   |
| 47                     | Romania                               | 03/02/2016   |  | 99                     | Albania                                             | 28/10/2024   |
| 48                     | Finland                               | 26/02/2016   |  | 100                    | Ethiopia                                            | 01/11/2024   |
| 49                     | Benin                                 | 03/03/2016   |  | 101                    | Angola                                              | 28/11/2024   |
| 50                     | Botswana                              | 05/04/2016   |  | 102                    | Jordan                                              | 14/02/2025   |
| 51                     | Kuwait                                | 20/04/2016   |  | 103                    | San Marino                                          | 28/03/2025   |
| 52                     | Georgia                               | 25/05/2016   |  | 104                    | Guyana                                              | 02/04/2025   |

-----



## **APPENDIX D**

### **MAIN ACTIVITIES AND OUTCOMES OF THE ICAO YEAR OF FACILITATION (FAL2024)**

1.1 The objectives of FAL2024 were to:

- a) recognize the milestone 75th Anniversary of Annex 9;
- b) raise awareness of the importance of air transport facilitation;
- c) strengthen global collaboration in facilitation; and
- d) enhance capacity building in facilitation globally.

1.2 FAL2024 was marked through coordination of an extensive awareness raising and outreach campaign administered by the ICAO Secretariat and involving stakeholders across the globe. Through provision and continuous update of a central website, preparation and dissemination of information brochures, consistent outreach through regular newsletters and implementation a carefully planned social media campaign, FAL2024 reached all interested parties to achieve the objectives of milestone recognition, awareness creation and strengthening of global collaboration. Enhancement of capacity building was achieved through the rollout of ICAO training across the globe and promotion of training activities by all facilitation stakeholders, public and private.

1.3 Numerous events took place internationally, regionally and nationally. International fora organized by ICAO in Colombia, Saudi Arabia and Qatar brought together participants from across the world to discuss all aspects of facilitation. Dedicated international events were also convened on priority topics such as passenger experience, assistance to aircraft accident victims and their families and accessibility in international civil aviation. They were complemented by events focused on regional and national challenges and priorities, including events convened in Cameroon for States in the Africa and the Indian Ocean regions and in Mongolia for States in the Asia and Pacific regions.

1.4 The Secretariat took advantage of its recently-enhanced catalogue of training in facilitation to roll out an extensive campaign of external training activities for FAL2024. A full calendar offered all six of the following ICAO Facilitation-related training courses:

- a) ICAO Annex 9;
- b) Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families;
- c) Control of the Authenticity and Validity of Travel Documents at Airport Borders;
- d) Managing Air Transport Facilitation;
- e) TRIP Strategy; and
- f) Visible Digital Seals for Travel-Related Public Health Proofs.

1.5 In an end of year assessment of the outcomes of this work, the Secretariat noted that:

- a) there were more than 5000 unique impressions for individuals reading about the role of and history of Annex 9 in website and social media posts, indicating that the milestone was recognized globally;
- b) there were some 47000 unique impressions for FAL2024 related social media posts, indicating positive awareness raising outcomes; and
- c) 149 State and non-State entities participated in FAL2024 events administered through the Secretariat, enhancing global cooperation in facilitation.

1.6 FAL2024 was a truly collaborative endeavour. Many States and governmental organizations organized their own events and training courses to mark the year. ICAO Regional Offices each organized a dedicated meeting on the Year of Facilitation in early 2024, encouraging the relevant authorities in their accredited States to engage actively in event organization, outreach, capacity-building work or other activities to mark the celebration and ensure that the year had lasting impact. They also hosted dedicated events on matters of particular interest to their accredited States, such as workshops on passenger data organized by the Middle East and African Regional Offices and an air cargo facilitation workshop organized by the South American Office. Industry parties and international industry organizations took advantage of the opportunity to raise awareness of facilitation matters amongst their stakeholders. ICAO worked closely with IATA and ACI, in particular, with parties participating in each others' meetings and events and sharing information to ensure the achievement of objectives amongst all relevant parties in the facilitation ecosystem.

1.7 A full report on the activities and outcomes of FAL2024 has been posted at <https://www.icao.int/Security/FAL2024/Pages/Final-Report.aspx>.

— — — — —

## APPENDICE E

### **Résolution A41-17/A42/xx : 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,

~~*Reconnaissant*~~ *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 41<sup>e</sup>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 d'échange 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 ~~A40-16~~A41-17, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*.

**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),

*Reconnaissant* *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 ;
- 3.4. *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 ;
- 4.5. *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 ;
- 5.6. *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), 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 ;

6.7. *Demande* au Secrétaire général de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents soient à jour et répondent aux besoins des États membres ;

7.8. *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 ;

8.9. *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 ;

9.10. *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 ;

10.11. *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 ;

11.12. *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 ;

12.13. *Reconnaissant* le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la facilitation, *demande* au Conseil ~~et au Secrétaire général~~ 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 procédures et 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 titres de voyage délivrés conformément à la Convention sont des documents de voyage des réfugiés, prévus à l'article 28 de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés, (« la Convention de 1951 ») et ceux des personnes apatrides, prévus à l'article 28 de la Convention de 1954 relative aux statuts des apatrides (« la Convention de 1954 »), seront délivrés aux réfugiés ou aux apatrides résidant régulièrement sur leur territoire des États (voir l'article 28 de chacune des conventions), 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 (DVLME), 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 ~~les « titres de voyage prévus par la Convention (TVC) »~~ 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 ~~Secrétaire général~~ 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 efficients 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 ;

23.26. *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 ;

24.27. *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 d'échange 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 l'échange 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 8.478.43 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 et 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 son personnel sont formés à la détection et à la gestion des situations concernant des passagers indisciplinés ou perturbateurs ;

~~12.~~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 ;

~~13.~~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 aérogares et que des emplacements de stationnement automobile adéquats et accessibles soient réservés pour les personnes ayant des besoins en matière de mobilité, y compris pendant une urgence de santé publique ;

~~14.~~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 ;

~~15.~~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 ;

~~16.~~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) ;

17.19. *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

### Systèmes d'échange 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 d'échange 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 d'échange 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 A41-17 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation, A41-16 : Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes, A41-15 : Accessibilité en aviation civile internationale, A41-14 : 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 de l'Assemblée de l'OACI, 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 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 facilitant la collecte et l'échange de données et en appuyant la formation 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).

— FIN —