



A42-WP/644
EX/280
25/9/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 12 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

Point 12 : Programmes de facilitation

12.1 À ses deuxième et troisième séances, le Comité exécutif a examiné la question des programmes de facilitation à la lumière du rapport du Conseil sur la mise en œuvre de la stratégie du Programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), du Répertoire des clés publiques de l'OACI (RCP) et des faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — *Facilitation* (WP/15). Il a passé en revue les résultats du débat ministériel de la Conférence sur la facilitation tenue à Doha (Qatar) (WP/14), ainsi que les priorités pour la prochaine période triennale en matière d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, au vu notamment des résultats du colloque organisé sur ce thème en novembre 2024 (WP/16). Il s'est également penché sur des propositions de mise à jour de résolutions de l'Assemblée, à savoir : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation* (texte remplaçant la résolution A41-17), *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (texte remplaçant la résolution A41-14), *Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation* (texte remplaçant la résolution A41-13), *Accessibilité en aviation civile internationale* (texte remplaçant la résolution A41-15) et *Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes* (texte remplaçant la résolution A41-16). Trente-six notes de travail [WP/58, 59, 72 (révision n° 1), 104 (révision n° 1), 105, 127, 156, 158, 161, 182, 184, 185, 244, 264, 276, 285, 290, 319, 320, 323, 325 (révision n° 1), 354, 372, 386, 416, 433, 439 (révision n° 1), 447, 449, 460, 461 (révision n° 1), 466, 469, 471, 475, 526) et 18 notes d'information (WP/128, 130, 186, 247, 286, 299, 302, 356, 357, 397, 402, 414, 450, 488, 509, 555, 563, 564)] ont en outre été présentées par des États et des observateurs.

Facilitation du transport aérien - questions stratégiques

12.2 Dans sa note de travail WP/14, le Conseil a rendu compte du débat ministériel de haut niveau de la Conférence de l'OACI sur la facilitation (17 avril 2025, à Doha), qui a adopté la Déclaration de Doha conformément au nouvel objectif stratégique de l'OACI « *L'aviation assure une mobilité fiable, accessible et sans faille pour tous* ». L'Assemblée a été invitée à réaffirmer ses engagements pris au titre de cette Déclaration, à promouvoir celle-ci et à appuyer l'intégration de dispositions de la Déclaration dans les propositions de révision des résolutions A41-17 et A41-14. Le Comité a recommandé que l'Assemblée approuve les mesures proposées dans la note.

12.3 Dans la note de travail WP/15, le Conseil a fait le point sur l'évolution des travaux menés par l'OACI en matière de facilitation depuis la dernière Assemblée, en mettant plus particulièrement l'accent sur l'Annexe 9 — *Facilitation*, sur la Stratégie TRIP de l'OACI et sur le RCP. La note a proposé des priorités et a indiqué les résultats attendus pour la période triennale 2026-2028, a pris acte de la résolution A41-17 (2022), et a recommandé d'apporter des modifications à l'annexe E. Le Comité a constaté le fort soutien apporté à la note et a recommandé que l'Assemblée approuve et adopte la résolution 12/1, en remplacement de la résolution A41-17 de l'Assemblée.

12.4 Dans la note de travail WP/58, le Qatar a rendu compte des résultats de la Conférence de 2025 sur la facilitation et de l'adoption de la Déclaration de Doha, soulignant qu'il était important de considérer la facilitation comme une priorité, au même titre que la sécurité, la sûreté, la durabilité et les droits des passagers. Le Comité a exhorté les États à réaffirmer leur engagement à respecter les dispositions de l'Annexe 9, à appuyer la Déclaration, à renforcer les programmes nationaux de facilitation et à participer aux activités axées sur la facilitation. Il a encouragé également l'OACI à donner des orientations en matière de supervision et à offrir son assistance à cet égard. Le Comité a recommandé que l'Assemblée approuve les points visés par la suite à donner proposée dans la note.

12.5 Dans la note de travail WP/319, le Sénégal a souligné l'importance vitale de la facilitation pour assurer l'efficacité et la durabilité du transport aérien, relevant sur ce point les progrès accomplis dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, et a insisté sur la nécessité de faire face à la croissance du trafic. La note a proposé d'élaborer un Plan mondial de la facilitation (GFALP), de définir un cadre d'auto-évaluation volontaire pour le suivi des SARP, et d'organiser une conférence mondiale sur la facilitation tous les trois ans. Le Comité a approuvé le point a) de la suite à donner et a recommandé à l'Assemblée de renvoyer les points b) et c) de la note au Conseil, en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents. Le Comité n'a pas approuvé la proposition visant à convoquer une conférence de haut niveau sur la facilitation tous les trois ans, en soulignant les contraintes de ressources de l'OACI et des États, qui rendent cette option impraticable. Le Comité a encouragé l'OACI à envisager d'autres moyens de maintenir la dynamique, notamment en tirant parti des plateformes régionales et des événements existants de l'OACI, tout en continuant d'évaluer la faisabilité de tenir de futures conférences de haut niveau sur la facilitation à des intervalles plus longs.

12.6 Dans la note de travail WP/72 (révision n°1), le Royaume-Uni et l'Association du transport aérien international (IATA), avec le coparrainage du Conseil international des aéroports (ACI) ont mis en exergue la complexité de la facilitation sous l'angle de l'Annexe 9 et ont proposé un plan stratégique de facilitation à long terme afin d'améliorer le respect des SARP, de coordonner les ressources y afférentes, d'harmoniser leur mise en œuvre au niveau mondial et de rationaliser les réglementations pour faire en sorte que les voyages aériens soient prévisibles et sans entrave. Le Comité a noté que plusieurs délégations appuyaient fortement une approche stratégique plus ciblée à l'égard du travail de facilitation, et a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

~~A41-17~~Résolution 12/1 : 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 44^e 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^e 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), *tel qu'amendé en 2014, en 2022 et en 2024*, à l'attitude à adopter et aux interventions en cas d'urgences de santé publique, en plus de leurs besoins relatifs à l'administration du fret et des passagers et aux avancées technologiques liées à cette administration ;

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 processus et les protocoles de délivrance de documents par les autorités compétentes à des détenteurs autorisés, et les contrôles pour lutter contre le vol, la falsification et la perte ;
- d) les systèmes et outils d'inspection pour une lecture et une vérification efficaces et sûres des DVLM aux frontières, y compris l'utilisation du répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI ;
- e) les applications interopérables qui assurent un rapprochement opportun, sûr et fiable des DVLM et de leur titulaire avec les données disponibles et pertinentes au cours des opérations d'inspection ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considérant que les ~~titres de voyage délivrés conformément à la Convention sont des~~ documents de voyage des réfugiés, prévus à l'article 28 de ~~que les États parties à 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 ~~délivrent~~ 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 (DVLM-e), y compris les passeports électroniques, renforçant ainsi leur sûreté et l'intégrité des contrôles aux frontières,

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

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

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

7. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303 ;
8. *Rappelle* aux États membres de veiller à ce que les passeports non lisibles à la machine soient retirés de la circulation ;
9. *Prie instamment* les États membres qui ont décidé de délivrer des DVLM-e de respecter les spécifications du Doc 9303 ;
10. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les documents de voyage délivrés aux réfugiés et aux personnes apatrides ~~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 efficaces afin de mettre en œuvre la transmission de données à la base de données SLTD et sa consultation ;

23. *Prie instamment* tous les États membres de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux dispositions du Doc 9303 et de respecter les délais de mise en œuvre prévus pour les passeports émis avec un indicateur de type de document secondaire ;

24. *Encourage* les États membres qui délivrent des DVLM-e à veiller à leur pleine conformité avec les normes de l'OACI et, dans la mesure du possible, à y intégrer des authentifiants de voyage numériques ;

25. *Prie instamment* tous les États membres qui délivrent des DVLM-e d'abandonner le contrôle d'accès de base (BAC) et de mettre en œuvre l'établissement de connexion avec authentification par mot de passe (PACE), ainsi que de mettre à jour le codage de leurs images faciales et de préparer les systèmes d'inspection à décoder le nouveau codage lors des contrôles aux frontières, et ce, dans les délais respectifs ;

~~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 d'autres organisations de l'aviation intergouvernementales ;

3. *Prie instamment* les États membres de prendre toutes les dispositions nécessaires pour garantir l'élaboration d'un programme national de facilitation du transport aérien et la création de comités nationaux de facilitation du transport aérien ou d'autres moyens appropriés :

- a) pour assurer une mise en œuvre efficace en temps voulu des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
- b) pour attirer régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :
 - 1) de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;
 - 2) de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;
 - 3) de promouvoir une culture de la facilitation ;
 - 4) d'assurer la coordination entre tous les organismes et ministères compétents, notamment les autorités de santé publique et les parties prenantes dans le cadre de la mise en place de comités nationaux de facilitation du transport aérien ;
- c) pour prendre l'initiative des mesures d'application nécessaires ;

- d) pour faire en sorte qu'une coordination appropriée soit en place en vue de la mise en œuvre effective de la stratégie TRIP OACI ;
4. *Prie instamment* les États membres d'encourager l'étude des problèmes de facilitation par leurs programmes et comités nationaux de facilitation et d'autres programmes et comités de facilitation, et de coordonner leurs conclusions avec celles des autres États membres avec lesquels ils ont des liaisons aériennes ;
5. *Prie instamment* les États membres limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu'ils seraient susceptibles d'avoir à résoudre dans le domaine de la facilitation, chaque fois qu'il apparaît qu'une telle consultation pourrait permettre de trouver une solution uniforme à ces problèmes ;
6. *Prie instamment* les États membres, les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports de continuer de coopérer intensivement en vue de :
- a) repérer les problèmes de facilitation et y trouver des solutions ;
 - b) concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l'immigration illégale, de la propagation de maladies transmissibles et des autres menaces aux intérêts nationaux ;
7. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs et d'aéroports et les associations regroupant ces exploitants à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en vue d'acheminer avec le maximum d'efficacité les marchandises aux aéroports internationaux ;
8. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 en vue de faciliter l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment en faisant en sorte que les exploitants d'aéronefs et d'aéroports élaborent des plans adaptés visant à porter assistance en temps voulu aux victimes d'accidents d'aéronefs et à leurs familles, sachant que les plans des exploitants d'aéroports peuvent faire partie intégrante des plans d'urgence d'aérodrome exigés à l'Annexe 14 ;
9. *Prie instamment* les États et les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l'acheminement et le dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement internationale ;
10. *Demande* aux États membres d'envisager de désigner une autorité ou un mécanisme de coordination compétent pour la facilitation, et de veiller à ce que des mécanismes de financement durables, dotés d'effectifs correspondants, soient disponibles pour appuyer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la facilitation et des activités connexes ;
11. *Demande* aux États membres de ratifier et mettre en œuvre le Protocole de Montréal de 2014 et de prendre en considération les recommandations du Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs (Doc 10117) de l'OACI ;
12. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, afin d'encourager la sensibilisation des passagers au caractère inadmissible et aux conséquences juridiques possibles d'un comportement indiscipliné ou perturbateur aux aéroports et à bord des aéronefs afin de dissuader et de prévenir de tels comportements ;

13. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, afin de garantir que les membres intéressés de leur personnel sont formés à la détection et à la gestion des situations concernant des passagers indisciplinés ou perturbateurs ;

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

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 A42-XX : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*, A42-XX : *Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — lutte contre la traite des personnes*, A42-XX : *Accessibilité en aviation civile internationale*, A42-XX4 : *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, A41-12 : *Protéger la santé et préserver le caractère sûr du transport aérien international pendant des urgences de santé publique touchant les voyages aériens*, et A41-11 : *Déclaration sur la facilitation du transport aérien affirmant la détermination de la communauté internationale à permettre une relance sûre et efficace de l'aviation après la pandémie de COVID-19 et à rendre l'aviation plus résiliente à l'avenir*, qui consacrent l'engagement mondial des États membres et de l'OACI à renforcer la facilitation du transport aérien ;

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

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

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

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

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

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

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

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

Consciente de l'importance d'un cadre efficace d'intervention en cas de crise pour de futures crises de santé publique, qui s'appuie sur les orientations, les meilleures pratiques, les approches de gestion intégrée des risques et les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 pour permettre à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise de santé publique et d'accroître la résilience face à de semblables épidémies dans le futur,

1. *Demande* aux États membres de renforcer les mécanismes permettant de nouer des partenariats solides avec les services chargés de l'immigration et des contrôles aux frontières, les douanes, les autorités de santé publique et toutes les parties prenantes intéressées par la gestion du franchissement des frontières, afin de favoriser une approche unifiée et globale de la facilitation du transport aérien ;

2. *Demande* aux États membres de définir une vision d'avenir assortie de stratégies et de priorités qui tiendra compte des nouvelles tendances, des avancées technologiques et des impératifs mondiaux tels que la circulation fluide des personnes et des biens, l'inclusion et la durabilité ;

3. *Prie instamment* les États membres de participer activement à l'élaboration de cadres juridiques et administratifs internationaux pertinents qui répondent à l'évolution des besoins de l'aviation civile internationale et de la facilitation, en particulier dans les domaines de l'enregistrement des faits d'état civil, de l'identité numérique, de la reconnaissance biométrique, des renseignements préalables concernant les

voyageurs, des données relatives aux dossiers passagers et de l'accueil fluide des passagers et des équipages ;

4. *Demande* aux États membres d'envisager des mécanismes de financement durables qui garantissent la viabilité à long terme des programmes de facilitation et l'amélioration continue du transport aérien ;

5. *Demande* aux États membres de participer activement à des activités et prendre des mesures à l'appui de la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) applicables des Nations Unies ;

6. *Prie instamment* les États membres de collaborer étroitement pour aller dans le sens de la valeur et de l'importance de l'objectif stratégique « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI, qui vise à aider les États en mettant à leur disposition une expertise et des moyens par la fourniture ciblée et efficace d'une assistance et d'un appui au renforcement des capacités en matière de facilitation du transport aérien à ceux qui en ont besoin ;

7. *Prie instamment* les États membres de donner aux missions humanitaires pleinement accès à l'espace aérien et aux aéroports ;

8. *Demande* au Conseil d'examiner et de renforcer les dispositions de l'OACI afin de faciliter les opérations des vols humanitaires ;

9. *Prie instamment* les États membres et l'OACI de faire une priorité de l'inclusion et de l'accessibilité aux services de transport aérien pour les personnes en situation de handicap visible et non visible et à mobilité réduite, en assurant leur participation aux processus décisionnels, en assurant la coopération multipartite et l'engagement de la société civile, en facilitant la collecte et l'échange de données et en appuyant la formation standardisée du personnel, entre autres démarches, de manière à établir un système de transport aérien qui réponde à leurs besoins particuliers ;

10. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures afin de veiller à ce que les procédures en place pour lutter contre la traite des personnes, reposent sur une politique globale et comprennent des systèmes de compte rendu et des points de contact auprès des autorités compétentes concernées, et pour recommander une formation appropriée du personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs en contact direct avec le public ;

11. *Demande* aux États membres d'améliorer l'expérience de voyage des passagers et la facilitation du fret en renforçant l'efficacité des mouvements des aéronefs, des passagers, des équipages et du fret ;

12. *Demande* aux États membres de promouvoir l'interopérabilité dans toutes les opérations de traitement des passagers, qu'il s'agisse de processus manuels ou automatisés ou d'une combinaison des deux ;

13. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures pour s'attaquer aux problèmes de facilitation du transport aérien liés aux réfugiés et aux personnes apatrides en nouant des partenariats avec des organismes nationaux et internationaux en matière de droits humains ;

14. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures pour améliorer de façon collaborative la manière de traiter les situations impliquant des personnes inadmissibles entre les autorités nationales et l'industrie des compagnies aériennes, et en conformité avec les dispositions de l'Annexe 9 ;

15. *Prie instamment* les États membres d'adopter une approche stratégique, proactive et collaborative à la mise en œuvre de technologies novatrices susceptibles d'améliorer tous les aspects de la facilitation du transport aérien, notamment le contrôle aux frontières, en s'assurant que les technologies approuvées sont dûment mises en œuvre, largement déployées et correctement utilisées dans tous les aspects de la facilitation, afin de renforcer les processus d'accueil des passagers, des équipages, des aéronefs, du fret et de la poste, et en envisageant l'adoption et l'intégration de technologies innovantes permettant de remédier aux problèmes actuels dans le domaine de la facilitation ;

16. *Rappelle* aux États membres d'encourager de solides partenariats avec les services chargés de l'immigration et des contrôles aux frontières, les douanes et les autorités de santé publique afin d'optimiser l'efficacité et l'efficience des flux de passagers et de biens ;

17. *Demande* aux États membres de se concentrer sur les activités de recrutement et de formation ;

18. *Prie instamment* les États membres de travailler à attirer la prochaine génération de professionnels et de professionnelles de la facilitation, tout en favorisant des politiques et des initiatives qui renforcent la diversité, l'équité et l'inclusion, notamment les mesures qui visent à réduire les disparités entre les sexes dans le secteur de l'aviation ;

19. *Demande* au Conseil de renforcer le rôle de tutelle de l'OACI dans la mise en œuvre et l'évolution continues de la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP), y compris l'élaboration, pour les documents de voyage et les authentifiants numériques, de spécifications techniques avancées qui soient propres à garantir l'interopérabilité des données, et la mise en place des mécanismes requis aux fins de leur validation efficace ;

20. *Demande* au Conseil d'appuyer le Répertoire OACI de clés publiques (RCP) et son utilisation active à l'échelle internationale, en préconisant son emploi dans les secteurs public et privé afin de soutenir la vérification des documents de voyage et des authentifiants numériques connexes dans le monde entier ;

21. *Prie instamment* les États membres de travailler en collaboration avec le secteur de la santé publique et d'autres acteurs concernés dans le but d'élaborer, en prévision de la flambée d'une maladie transmissible posant un risque pour la santé publique, un plan national pour l'aviation de nature à garantir le maintien des activités du transport aérien dans de bonnes conditions de sécurité et de manière efficace en toutes circonstances ; ce plan devrait être élaboré conformément au Règlement sanitaire international de l'Organisation mondiale de la Santé ;

22. *Prie instamment* les États membres de communiquer en temps utile aux voyageurs et à toutes les parties prenantes de la communauté aéronautique leurs conditions d'entrée liées à la santé publique, d'évaluer régulièrement la possibilité de menaces imminentes pour la santé publique et d'appliquer rapidement leurs mesures d'urgence ;

23. *Prie instamment* les États membres de participer activement aux activités organisées dans le cadre de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) ;

24. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-17.

— — — — —

Annexe 9 — Facilitation

12.7 Dans la note de travail WP/323, coparrainée par l'IATA et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), le Canada a mis en avant les problèmes que pose la délivrance limitée de certificats de membre d'équipage (CMC) et a appelé à une collaboration plus étroite entre les groupes d'experts de l'OACI chargés de la sûreté de l'aviation, de la cybersécurité et de la facilitation afin de parvenir à un équilibre entre la sécurité aux frontières et l'efficacité des déplacements, conformément à la Déclaration de Doha. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.8 Dans la note de travail WP/447, appuyée par 15 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), la Colombie a fait part de son expérience en matière de réglementation du transport aérien d'animaux de compagnie, d'animaux destinés à apporter un soutien émotionnel et de chiens d'assistance et de service, en proposant qu'elle serve de base pour la formulation de recommandations à l'intention des États dans un but de normalisation. Soulignant l'augmentation du nombre de propriétaires d'animaux de compagnie et l'accroissement de la demande en la matière, la note a insisté sur la nécessité de veiller à ce que les SARP assurent un transport sûr, efficace et centré sur les passagers. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.9 Dans la note de travail WP/461 (révision n°1), coparrainée par le Conseil consultatif international pour l'industrie (IBAC) et appuyée par 14 États membres de la CLAC, la Colombie a exposé les problèmes que posent les interventions en cas de catastrophe et propose l'établissement de dispositions réglementaires et de mécanismes de coopération destinés à faciliter et à accélérer la circulation des aéronefs, des équipages et du personnel. La note a mis également l'accent sur la nécessité de disposer de systèmes d'information permettant aux États de repérer les sources d'assistance, et encourage les bureaux régionaux de l'OACI à mettre en place une plateforme dédiée. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.10 Dans la note de travail WP/466, la République dominicaine, avec l'appui de 18 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a fait état de l'adoption d'un vaste programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA) ainsi que de la mise en place de règlements d'application y afférents, de l'établissement d'un manuel d'inspection technique et de la constitution d'un Comité national de facilitation pour la coordination interservices. Soulignant les difficultés qu'ont les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9, la note a proposé à l'OACI de considérer cette structure comme un point de référence. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, tout en tenant compte de l'expérience de la République dominicaine comme exemple de meilleure pratique apte à être reproduire.

12.11 Dans la note de travail WP/104 (révision n°1), coparrainée par Singapour, l'Arabie saoudite a mis en exergue la nécessité d'optimiser la capacité aéroportuaire existante face à l'augmentation du trafic de passagers, relevant à cet égard les contraintes rencontrées lors de la réalisation de nouvelles infrastructures. La note a proposé un système d'examen des performances opérationnelles fondé sur des indicateurs quantitatifs, assorti d'une évaluation complémentaire des installations et services. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude

plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.12 Dans la note de travail WP/105, appuyée par Singapour, l'Arabie saoudite a présenté son approche coordonnée entre les autorités sanitaires et de l'aviation civile pour protéger les passagers et le personnel, en s'appuyant sur les centres de surveillance dans les aéroports internationaux et sur des améliorations continues en matière de capacité. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil la suite à donner figurant dans la note, en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.13 Dans la note de travail WP/386, l'Arabie saoudite a souligné le rôle de l'aviation dans l'intervention humanitaire, et fait état des obstacles – accès fragmenté, retards dans la délivrance des autorisations et application incohérente des redevances, notamment – qui entravent les vols de secours. La note propose des mesures pour accélérer l'acheminement de l'aide. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil la suite à donner c) en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, et adopte la résolution 12/2, en remplacement de la résolution A41-13 de l'Assemblée.

12.14 Dans la note de travail WP/156, les États-Unis ont mis en exergue les incohérences observées dans le traitement des membres d'équipage pendant la pandémie de COVID-19, incohérences qui ont créé des conditions dangereuses et généré des inefficacités opérationnelles. La note est revenue sur l'appel lancé par l'Assemblée en faveur de l'élaboration de normes harmonisées ainsi que sur les progrès réalisés dans la rédaction de nouvelles dispositions par le Groupe de travail du Groupe d'experts de la facilitation (WGA9) chargé de l'Annexe 9. Le Comité a recommandé que l'Assemblée appuie la proposition figurant dans la note de travail et soumette au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, afin de mener à bien les travaux consacrés à l'établissement de normes harmonisées relatives au traitement des équipages.

12.15 Dans la note de travail WP/161, les États-Unis ont examiné les SARP de l'Annexe 9 relatives aux personnes non admissibles et aux personnes expulsées, qui font obligation aux États de délivrer des documents de voyage destinés à faciliter le retour de ces personnes dans un délai de 30 jours. La note a relevé que de nombreux États ne respectent pas cette obligation et fait valoir qu'un tel délai n'a plus lieu d'être, compte tenu des progrès de la technologie moderne. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.16 Dans la note de travail WP/372, l'Uruguay, avec l'appui de 19 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a rendu compte des progrès accomplis par l'Amérique du Sud dans la lutte contre les passagers indisciplinés ou perturbateurs, et a fait notamment état d'une réunion tenue à Brasilia en 2024 au cours de laquelle l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) a présenté les initiatives prises en la matière au niveau de l'UE. La note a évoqué également le projet de résolution du Groupe d'experts sur les politiques, l'économie et les questions juridiques du transport aérien (GEPEJTA) établi par un groupe *ad hoc* et analysé par les délégations. Le Comité a recommandé que l'Assemblée approuve les suites à donner a) et b) proposées dans la note.

12.17 Dans la note de travail WP/285, l'IATA, l'IFALPA, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et l'Association internationale du fret aérien (TIACA) ont souligné la nécessité d'accélérer les mouvements transfrontaliers des équipages afin de concourir à un transport aérien efficient. Bien que les dispositions de l'Annexe 9 exigent de prévoir une exemption de visa pour l'entrée des membres

d'équipage détenant un CMC, la reconnaissance de cette obligation demeure limitée, de nombreux États se fondant sur d'autres documents. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, et en tenant compte des évolutions en matière de justificatifs numériques.

12.18 Dans la note de travail WP/439 (révision n°1), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) a souligné l'importance d'un transport aérien fiable des matières radioactives, en particulier des produits radiopharmaceutiques à courte durée de vie essentiels au diagnostic et au traitement du cancer. Malgré un cadre réglementaire international solide, les refus et retards d'expédition persistent. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.19 Le Comité a pris connaissance des notes d'information WP/563 et WP/564 présentées par la Chine, de la note WP/247 présentée par Cuba, de la note WP/509 présentée par l'Italie, de la note WP/450 présentée par l'Afrique du Sud et de la note WP/302 présentée par l'IATA.

~~A41-13~~ Résolution 12/2 : Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Prie instamment* les États de reconnaître le rôle important de l'aviation dans le contexte de la réduction des risques de catastrophe au niveau national, notamment dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien ;
2. *Prie instamment* les États de prendre en compte les priorités en matière de réduction des risques de catastrophe qui sont indiquées dans le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 dans l'élaboration de leurs plans nationaux d'intervention d'urgence ainsi que dans les exigences en matière de plans d'intervention d'urgence destinées aux fournisseurs de services aéronautiques ;
3. *Charge* le Conseil d'établir une politique d'intervention en cas de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe aérienne qui institutionnaliserait et guiderait l'approche stratégique et les interventions tactiques de l'Organisation en cas de crises particulières à l'aviation risquant de toucher la sécurité ou la continuité de l'aviation civile internationale ;
4. *Charge* le Conseil d'aider les États à mettre en œuvre les stratégies de réduction des risques de catastrophe aérienne, en donnant la priorité aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement ;
5. *Charge* le Secrétaire général d'établir un réseau OACI de structures de coordination en cas de crise et de mécanismes de coordination connexes et de mettre en place un arrangement entre l'OACI, les régions, les États et le secteur, pour promouvoir des interventions politiques et opérationnelles coordonnées face aux crises, ainsi que des activités d'assistance, au niveau le plus adéquat ;
6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à travailler dans un esprit de collaboration au sein du système des Nations Unies pour faire en sorte qu'une assistance opportune, coordonnée et de haute qualité soit apportée à tous les États où les pertes dues à des catastrophes représentent une menace pour la santé et le développement de la population ;

7. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et conformément à ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis pour appuyer la mise en œuvre transversale du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 et le Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience ;
8. *Prie instamment* les États membres de donner aux missions humanitaires pleinement accès à l'espace aérien et aux aéroports ;
9. *Demande* au Conseil d'examiner et de renforcer les dispositions de l'OACI afin de faciliter les opérations des vols humanitaires ;
10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-13 de l'Assemblée.

— — — — —

Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et Répertoire OACI de clés publiques (RCP)

12.20 Dans la note de travail WP/475, l'Argentine, avec l'appui de plusieurs États de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a mis en avant les avantages du RCP de l'OACI et de l'utilisation des passeports électroniques en termes d'amélioration de la sûreté et de l'efficacité des contrôles aux frontières, tout en relevant l'existence de problèmes tels que les difficultés techniques, les contraintes d'interopérabilité et les mises à jour irrégulières des certificats. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures liées à la mise en œuvre et au renforcement des capacités figurant dans la note, en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.21 Dans la note de travail WP/325 (révision n°1), coparrainée par le Kazakhstan, le Conseil international des aéroports (ACI) a mis en avant le fait que le trafic de passagers devrait atteindre, selon les prévisions, 18,7 milliards de personnes d'ici 2045 et a insisté sur l'importance que peut avoir le recours à l'identité numérique et à la biométrie pour lutter contre l'encombrement des aéroports et améliorer la sûreté ainsi que l'expérience des passagers. La note a plaidé pour une accélération de la mise au point des authentifiants de voyage numériques (DTC), pour une coordination des politiques et pour une collaboration active avec le secteur aéronautique. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, comme le Groupe consultatif technique sur le Programme d'identification des voyageurs (TAG/TRIP).

12.22 Le Comité a pris connaissance des notes d'information suivantes : WP/286 (présentée par le Kazakhstan), WP/397 (présentée par l'Arabie saoudite), WP/357 (présentée par la Thaïlande) et WP/186 (présentée par l'Uruguay).

Accessibilité en aviation civile internationale

12.23 Dans la note de travail WP/460, appuyée par 14 États membres de la CLAC, la Colombie a fait part de son expérience en matière de réglementation du transport d'animaux de compagnie, d'animaux destinés à apporter un soutien émotionnel et de chiens d'assistance et de service, en proposant qu'elle serve de référence pour la formulation de recommandations à l'intention d'autres États dans un but de

normalisation. La note a préconisé l'adoption de SARP pour assurer la sécurité, le confort et l'accessibilité tout en maintenant l'efficacité opérationnelle. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.24 Dans la note de travail WP/184, le Danemark, au nom des États membres de l'Union européenne (UE) et des États de la Conférence de l'aviation civile européenne (CEAC), et avec le parrainage de l'Australie, du Canada, du Japon et de l'ACI, a proposé de renforcer l'engagement de l'aviation mondiale en faveur de l'accessibilité, rappelant la résolution A41-15 relative à la dignité et à la non-discrimination. Le Comité a recommandé que l'Assemblée adopte la résolution 12/3 destinée à remplacer la résolution A41-15 de l'Assemblée et soumette au Conseil la suite à donner b) figurant dans la note, avec le concours des organes techniques compétents, pour qu'elles soient examinées parallèlement à ses travaux en cours.

12.25 Dans la note de travail WP/471, coparrainée par l'ACI, la République dominicaine, avec l'appui de 18 États membres de la CLAC, a proposé une stratégie régionale en matière d'accessibilité universelle dans l'aviation civile, alignée sur la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, sur l'Annexe 9 – *Facilitation*, sur la résolution A41-15 de l'Assemblée, et sur le Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*. La note a mis l'accent sur l'accessibilité, considérée comme une priorité sous l'angle des droits de l'homme et du développement durable. Le Comité a recommandé que l'Assemblée approuve les suites à donner proposées dans ladite note.

12.26 Dans la note de travail WP/416, l'Uruguay, avec l'appui de 19 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a présenté un exposé consacré à la définition du handicap, qui esquisse une approche réglementaire et fournit des données statistiques permettant de mieux comprendre la situation mondiale des personnes handicapées. Le Comité a recommandé que l'Assemblée approuve les suites à donner proposées dans ladite note.

12.27 Dans la note de travail WP/354, coparrainée par l'ACI, l'IATA a mis l'accent sur l'augmentation du nombre de personnes âgées et de personnes handicapées au sein de la population, et a insisté sur la nécessité de disposer d'un système de transport aérien qui tienne compte des personnes handicapées. Rappelant la résolution A41-15, la note a lancé un appel pressant à harmoniser les réglementations, normes et procédures afin d'améliorer l'accessibilité. Le Comité a recommandé que l'Assemblée approuve les suites à donner proposées qui figurent dans ladite note.

12.28 Dans la note de travail WP/264, l'ONG International Partners for Aviation Development, Innovation and Sustainability (iPADIS), se référant à la résolution A41-15, a souligné que l'accessibilité était une priorité sociale et économique. La note a présenté une stratégie à trois piliers intitulée « Accessible Air Travel for All » [Programme d'évaluation et de promotion de l'accessibilité pour les voyages aériens et le tourisme (ACCEPT), Politiques et orientations modèles en matière d'accessibilité (MPGA), et Soutien technique et de formation (TTS)] qui soutient les priorités énoncées dans la note de travail A42-WP/15 et dans l'Annexe E du projet de résolution. Elle a appelé à renforcer la coordination, l'engagement communautaire, la formation et le renforcement des capacités. Le Comité a recommandé que l'Assemblée approuve les suites à donner a), b) et c) figurant dans la note et adopte l'amendement à l'Annexe E du projet de résolution présenté dans la note de travail A42-WP/15.

12.29 Dans la note de travail WP/433, l'Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA) s'est intéressée à la perspective multidimensionnelle de la vulnérabilité des passagers en Amérique latine, en mettant l'accent sur les voyageurs handicapés ou à mobilité réduite. La note a souligné

que le handicap, qu'il soit temporaire ou permanent, nécessite des aménagements spéciaux et donne un aperçu réglementaire consacré au handicap dans l'aviation civile internationale. Le Comité a recommandé que l'Assemblée approuve les suites à donner proposées qui figurent dans ladite note.

12.30 Le Comité a pris connaissance des notes d'information suivantes : WP/509 présentée par l'Italie, WP/555 présentée par l'Éthiopie, WP/299 présentée par le Kazakhstan, WP/130 présentée par l'Arabie saoudite, WP/526 présentée par le Royaume-Uni et WP/488 présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA).

Résolution A41-13/12/3 : Accessibilité en aviation civile internationale

L'Assemblée,

Considérant que les personnes handicapées et à mobilité réduite représentent une proportion importante et croissante de la population mondiale,

Considérant que la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées et son protocole facultatif ont pour objet de promouvoir, de protéger et d'assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits humains et des libertés fondamentales par toutes les personnes handicapées, y compris le droit de circuler librement et le droit de choisir,

Rappelant la Stratégie des Nations Unies pour l'inclusion du handicap qui offre une base pour favoriser l'accomplissement de progrès durables et de transformations dans la prise en compte de la question du handicap dans toutes les composantes de l'action des Nations Unies,

Rappelant que la résolution A/RES/76/154 adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 2021 a reconnu l'importance que revêt pour les personnes handicapées l'accessibilité à tous les aspects de la vie et la nécessité de mettre en évidence et d'éliminer les préjugés, la discrimination et les obstacles qui limitent leur accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et aux communications,

Notant avec préoccupation que, malgré ces instruments et ces initiatives, les personnes handicapées et à mobilité réduite continuent à rencontrer des obstacles à leur participation sur un pied d'égalité à la vie sociale, y compris la liberté de circuler,

Reconnaissant que la communauté aéronautique doit prendre en compte la demande croissante du secteur de l'aviation pour des services destinés à un grand nombre de personnes souffrant de handicaps visibles et invisibles, ainsi qu'à des personnes à mobilité réduite et à des personnes âgées, et que l'évolution des tendances sociétales bouleverse la nature et la prévalence des besoins en matière d'accessibilité,

Constatant l'importance pour le gouvernement et l'industrie de travailler de concert pour répondre aux besoins de voyage des personnes handicapées et à mobilité réduite, tout en accordant, en toutes circonstances, la priorité à la sécurité,

Affirmant que la diversité et l'inclusion sociale sont des concepts essentiels pour la croissance durable de l'aviation civile internationale,

Reconnaissant le caractère crucial des services de transport aérien et la nécessité d'assurer l'accès égal de tous les passagers à ces services,

Reconnaissant en outre que la numérisation et l'innovation créent de nouvelles possibilités ainsi que de nouvelles difficultés pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, et les personnes âgées,

Soulignant de nouveau les normes et pratiques recommandées pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation*, ainsi que les procédures et les principes contenus dans le Doc 9984 — *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*,

1. *Décide* que la dignité et la non-discrimination sont des droits universels de tous les êtres humains, y compris les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite voyageant par avion ;
2. *Demande* au Conseil :
 - a) de veiller à ce que l'OACI exerce son leadership permanent en ce qui concerne la durabilité, y compris les impératifs en matière de durabilité sociale que sont l'inclusion et l'accessibilité ;
 - b) d'élaborer, en coopération avec toutes les parties prenantes, une stratégie et un programme de travail efficaces sur l'accessibilité pour les passagers handicapés et à mobilité réduite, y compris des actions visant à suivre les effets des changements sociétaux et démographiques sur le secteur aéronautique et à évaluer leur incidence sur la mise à disposition de services d'accessibilité, dans le but d'assurer la pérennité de ces services, afin de tendre vers un système de transport aérien inclusif pour les personnes handicapées ;
 - c) d'assurer que les SARP de l'Annexe 9 — *Facilitation* reconnaissent le caractère crucial de l'accessibilité des services pour les personnes handicapées et à mobilité réduite et appuient la poursuite du développement de ces services en fonction de l'évolution des besoins en matière d'accessibilité ;
3. *Prie instamment* les États membres d'accorder la priorité à l'inclusion et à l'accessibilité aux services de transport aérien pour les personnes handicapées et à mobilité réduite ;
4. *Encourage* tous les États membres à s'efforcer d'uniformiser autant que possible leurs règlements, normes et procédures d'accessibilité au transport aérien et à travailler en étroite collaboration avec les associations de personnes handicapées et les autres parties prenantes ;
5. *Encourage* les États membres à veiller à ce que le secteur du transport aérien coordonne son approche avec l'industrie et la société civile afin de fournir des services de bout en bout aux personnes handicapées et à mobilité réduite, et à travailler en étroite collaboration avec les associations de personnes handicapées et les autres parties prenantes ;
6. *Encourage* les États membres à soutenir les activités de l'OACI avec des ressources à la fois financières et en nature, pour garantir la mise en œuvre réussie des mesures convenues en vue de soutenir le transport aérien des personnes handicapées et à mobilité réduite.
7. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A 41-15.

— — — — —

Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

12.31 Dans la note de travail WP/16, le Conseil a examiné les progrès réalisés depuis l'adoption des résolutions A39-27, A40-16 et A41-14 en vue de soutenir l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment pour ce qui concerne la mise en œuvre des 30 recommandations issues du Colloque sur ladite assistance tenu en 2021 et des résultats du même Colloque organisé en 2024. La note a exposé les mesures en cours, les lacunes et les priorités pour 2026-2028. Le Comité a recommandé que l'Assemblée approuve le programme, exhorte les parties prenantes à redoubler d'efforts pour le mettre en œuvre, et adopte la résolution 12/4 qui remplace la résolution A41-14 de l'Assemblée.

12.32 Dans la note de travail WP/59, le Qatar a souligné que l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles nécessitait de s'y préparer, et a indiqué les conséquences que pouvait avoir une préparation insuffisante et les difficultés que rencontraient encore certains États à cet égard. La note a proposé des mesures destinées à remédier aux faibles taux de conformité aux questions de protocole du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) relatives à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment en réalisant des enquêtes, en y participant et en mettant au point des stratégies régionales. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil suites à donner figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.33 Dans la note de travail WP/290, coparrainée par le Kazakhstan, la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) a proposé d'appuyer davantage l'organisation de futurs colloques consacrés à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, rappelant les engagements pris à cet égard dans le cadre des résolutions A39-27, *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, A40-16, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*, et A41-14, ainsi que les contributions des colloques tenus sur cette question en 2021 et 2024. Le Comité a recommandé que l'Assemblée prenne note du cadre politique existant de l'OACI relatif aux colloques, demande au Conseil de continuer à promouvoir une large mobilisation des parties prenantes et encourage l'organisation de colloques consacrés à l'assistance précitée, conformément aux procédures de l'OACI, aux décisions pertinentes du Conseil et aux accords avec les États hôtes.

Résolution A41-14/12/4 : Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

L'Assemblée,

Considérant que, même si le transport aérien international est le moyen de transport le plus sûr, on ne peut garantir l'élimination totale de la possibilité d'accidents graves,

Considérant que les mesures prises par l'État d'occurrence devraient répondre aux besoins les plus critiques des personnes victimes d'un accident d'aviation civile, s'agissant notamment de veiller à ce que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport élabore et mette en œuvre un plan global d'assistance aux familles, et rappelant l'insertion, en 2005, de dispositions dans l'Annexe 9 destinées à faciliter l'entrée dans le territoire de l'État d'occurrence des membres des familles des victimes d'un accident d'aviation,

Considérant que la politique de l'OACI devrait viser à faire en sorte que le bien-être mental, physique et spirituel des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles soit pris en compte et assuré par l'OACI et ses États membres, notamment grâce à la mise en place de réseaux nationaux d'aide aux victimes,

Considérant qu'il est essentiel que l'OACI et ses États membres reconnaissent l'importance d'une notification rapide des membres de la famille des victimes d'accidents d'aviation civile, de la récupération rapide et de l'identification précise des dépouilles des victimes, du retour des effets personnels des victimes et de la communication de renseignements précis aux membres de leurs familles,

Reconnaissant le rôle des gouvernements des personnes victimes d'accidents d'aviation civile dans la notification et l'assistance de leurs familles,

Rappelant les dispositions de l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 (*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*) ainsi que la résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal, qui préconisent le versement d'avances de fonds, sans retard, aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, prenant acte que l'absence de ratification universelle de la Convention de Montréal entrave l'amélioration et la normalisation des régimes d'indemnisation, et soulignant la nécessité d'une ratification et d'une mise en œuvre universelles de la Convention de Montréal de 1999,

Rappelant l'adoption de l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI qui transforme la pratique recommandée 8.46 en la norme 8.47, obligeant ainsi les États à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

Reconnaissant l'importance de la décision du Conseil de déclarer officiellement le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, pour se souvenir des victimes et faire preuve de solidarité envers leurs familles, et pour continuer de renforcer la sécurité de l'aviation et d'éviter que ces drames ne se reproduisent,

Prenant acte que le Conseil a approuvé la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) en mars 2013 et la publication du *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) en décembre 2013,

Prenant acte qu'un examen de la liste de vérification de conformité (CC) du système de notification électronique des différences (EFOD) a révélé un faible taux de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, et invitant instamment les États membres à accroître la fréquence des rapports afin d'améliorer la conformité,

Considérant qu'il est essentiel de soutenir les membres des familles des victimes d'accidents d'aviation civile où qu'ils se produisent, et que les leçons apprises des fournisseurs de soutien, notamment les procédures et les politiques efficaces, soient diffusées rapidement aux autres États membres et à l'OACI afin d'améliorer les opérations de soutien aux familles menées par les États,

Considérant que l'harmonisation de la réglementation sur le traitement des besoins des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles est en outre un devoir humanitaire et une fonction facultative du Conseil de l'OACI visée par l'article 55, alinéa c), de la Convention de Chicago, et reconnaissant la nécessité d'améliorer les mécanismes d'échange d'informations et les ressources de formation dont les États et les exploitants ont besoin pour procéder à des évaluations approfondies des risques et mettre en œuvre des stratégies d'atténuation,

Considérant que les États devraient suivre une démarche homogène dans le traitement des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles,

Reconnaissant que le transporteur aérien en cause est souvent le mieux placé pour prêter assistance aux familles immédiatement après un accident d'aviation civile,

Prenant acte des résultats du Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021), notamment des 30 recommandations reproduites dans le rapport du colloque,

Rappelant les initiatives utiles prises par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) pour aider les membres des familles de victimes,

Notant qu'indépendamment du lieu de l'accident et de l'origine nationale des victimes, les membres de leurs familles ressentent tous certains besoins et émotions humains fondamentaux,

Reconnaissant que l'attention du public continuera à se centrer sur les actions d'investigation des États ainsi que sur les aspects d'intérêt humain des accidents d'aviation civile,

1. *Appelle* les États membres à réaffirmer leur engagement à soutenir les victimes d'accidents d'aviation civile et leurs familles, et à veiller à ce que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport élabore et mette en œuvre un plan global d'assistance aux familles,

2. *Invite instamment* les États membres à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, comme le prescrit la norme 8.46 de l'Annexe 9 de l'OACI, et conformément à l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 et à la résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal,

3. *Encourage* les États qui ont des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles à les examiner, selon les besoins, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et des éléments indicatifs figurant dans le Doc 9973,

4. *Invite instamment* les États membres à ~~informer~~ rendre compte régulièrement à l'OACI, au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD), de leur niveau de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 associées aux plans d'assistance aux familles, et d'accroître la transparence et la fréquence des rapports pour améliorer la conformité,

5. *Prie instamment* les États membres de proclamer le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, d'organiser des cérémonies nationales en souvenir de leurs ressortissants victimes de catastrophes touchant l'aviation civile,

6. *Invite instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait à ratifier et à mettre en œuvre la Convention de Montréal de ~~du 28 mai 1999 (Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international)~~,
~~du 28 mai 1999 (Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international)~~,

7. *Accueille favorablement* les recommandations du colloque et charge le Conseil d'intégrer dans le plan d'activités du prochain triennat les recommandations du colloque qui nécessitent une consultation plus poussée avec des groupes d'experts, et en particulier de soutenir les besoins des États membres en matière de renforcement des capacités, ~~notamment en renforçant les activités de formation et en~~

augmentant les ressources nécessaires à l'atténuation des risques en zone de conflit,

8. *Charge* le Conseil d'assurer un suivi actif et rapide auprès des groupes d'experts compétents de l'OACI au sujet des recommandations découlant du colloque, selon les besoins,

9. *Charge* le Conseil, au cours de son évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles, d'examiner plus avant l'élaboration de normes et de pratiques recommandées pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, notamment en renforçant les dispositions concernant la rapidité de la notification et de la diffusion d'informations exactes auprès des familles,

10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A39-27~~A41-14.

— — — — —

Supervision de la facilitation et renforcement des capacités en matière de facilitation

12.34 Dans la note de travail WP/320, l'Arabie saoudite a souligné que l'Annexe 9 — *Facilitation*, inscrite dans la Convention de Chicago, obligeait les États à réduire au minimum les retards en se conformant aux normes et pratiques recommandées en matière de contrôles aux frontières. Bien qu'elles aient été adoptées en 1949, ces SARP n'ont pas été aussi rapidement mises en œuvre que les dispositions des Annexes relatives à la sécurité et à la sûreté. Elle a proposé des cadres nationaux de supervision et un manuel de supervision. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, en prenant en considération, en particulier, les besoins en ressources et l'ordre de priorité des travaux.

12.35 Dans la note de travail WP/244, les Émirats arabes unis ont présenté l'initiative intitulée « Année de la facilitation (FAL2024) », qui encourage le renforcement des capacités grâce aux activités de formation et d'assistance afin d'améliorer le respect des obligations à l'échelle mondiale. La note rappelle qu'un Groupe de travail sur le renforcement des capacités de facilitation a été chargé par le Groupe d'experts de définir une stratégie globale en la matière. Le Comité a recommandé que l'Assemblée approuve les suites à donner figurant dans ladite note.

12.36 Dans la note de travail WP/158, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a présenté, au nom de 54 États africains, le cadre juridique de l'Angola pour la certification des inspecteurs et des instructeurs en facilitation, qui illustre comment une approche nationale peut renforcer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9. La note a encouragé les États à adopter des modèles analogues. Le Comité a recommandé que l'Assemblée invite instamment les États à mettre en œuvre des programmes nationaux de facilitation, prenne note du modèle présenté par l'Angola à titre de référence et soumette au Conseil la suite à donner visée au point c) en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.37 Dans la note de travail WP/127, la CAFAC, au nom de 54 États africains, a mis en exergue le rôle des systèmes de données sur les passagers (renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et dossiers passagers (PNR) pour la sécurité aux frontières et la facilitation, et a proposé d'établir un cadre d'assistance mondial en la matière. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, encourage la coopération des

États, le renforcement des capacités et les partenariats, et invite instamment le Conseil à charger le Secrétaire général de promouvoir la coopération régionale, de mettre à jour les informations concernant le financement desdites mesures et de favoriser des solutions rentables.

12.38 Le Comité a pris connaissance des renseignements fournis dans les notes WP/128 et WP/356 présentées par l'Arabie saoudite.

Traite des personnes et migration irrégulière

12.39 Dans la note de travail WP/185, le Danemark, au nom de l'UE et de ses États membres, et des États membres de la CEAC, et avec le parrainage de l'Australie, du Japon et de l'IBAC, a abordé la question de l'utilisation du transport aérien commercial par les réseaux de trafic de migrants qui profitent des régimes d'exemption de visa et de la migration de main-d'œuvre. La note a mis l'accent sur le renforcement de la coopération entre les pouvoirs publics et les acteurs du secteur aéronautique, sur la mise en œuvre du Doc 10171, *Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite des êtres humains dans le secteur de l'aviation*, et sur les modifications qui pourraient être apportées à l'Annexe 9 et au Doc 10184, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)*. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents et en consultation avec les institutions des Nations Unies concernées.

12.40 Dans la note de travail WP/469, la République dominicaine, avec l'appui de 17 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a mis en avant le fait que la traite des personnes est un crime transnational dont sont victimes 25 millions d'êtres humains et que l'aviation en est le principal facilitateur. Tout en relevant que l'OACI a élaboré des instruments en la matière, la note a souligné que leur mise en œuvre est inégale en raison de leur caractère non contraignant. Le Comité a recommandé que l'Assemblée approuve les mesures proposées et prenne acte de ce que les dispositions 8.49 et 8.50 de l'Annexe 9 ont été élevées au rang de normes aux termes de l'Amendement n° 30 de l'Annexe, applicable depuis le 11 juillet 2025.

12.41 Dans la note de travail WP/276, la Jamaïque a indiqué que le trafic de migrants a de plus en plus recours à des exploitants non réguliers et à l'aviation générale, et que, bien souvent, les données sur les passagers de ces vols ne sont pas communiquées. La note a suggéré de mettre à jour l'Annexe 9 et le Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, de procéder à des évaluations du risque plus rigoureuses, et d'étendre les obligations en matière de renseignements préalables sur les voyageurs/dossiers passagers (RPCV/PNR) à l'aviation générale. Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil la suite à donner visée au point a) figurant dans la note, en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, et invite instamment les États à collaborer avec les autorités compétentes, et encourage la coopération régionale et mondiale pour lutter contre le trafic de migrants.

12.42 Dans la note de travail WP/449, le Mexique a mis en évidence l'augmentation du trafic de migrants par voie aérienne et ses répercussions sur la sécurité et les systèmes migratoires. La note a appelé instamment à constater que le trafic de migrants par voie aérienne est un problème mondial et demande au Conseil de répertorier les pratiques des États, de promouvoir la coopération en la matière et d'envisager d'élaborer des orientations ou des SARP ; elle a préconisé également un renforcement des capacités dans le cadre de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB). Le Comité a recommandé que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner figurant dans la note, en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.43 Dans la note WP/182, les États-Unis ont souligné que la traite des êtres humains est un crime dont sont victimes 27,6 millions de personnes dans le monde, et met en avant le rôle de l'aviation dans la prévention et l'atténuation de ce fléau. La note a rappelé la résolution A41-16 relative à la lutte contre la traite. Le Comité a noté que la résolution A41-16 actuelle de l'Assemblée – *Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes* traite de la question de la lutte contre la traite des êtres humains. Par conséquent, le Comité est convenu que la résolution présentée dans l'appendice de la note de travail devrait être intégrée dans la résolution A41-16 et a recommandé que l'Assemblée adopte la résolution 12/5 qui remplace la résolution A41-16.

12.44 Le Comité a pris connaissance des notes d'information WP/402 (présentée par l'Arabie saoudite), et WP/414 (présentée par les États-Unis).

Résolution A41-16 12/5 : Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes

L'Assemblée,

Considérant que le Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, adopté en novembre 2000 par l'Assemblée générale des Nations Unies et entré en vigueur le 28 janvier 2004²⁵ décembre 2003, fournit un cadre international qui a été ratifié par la majorité des pays,

Considérant que la Circulaire 352, *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes*, publiée conjointement en mai 2018 par l'OACI et le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme souligne le rôle important de l'aviation internationale dans la lutte contre la traite des personnes,

Considérant que dispenser aux employés et aux autres membres du personnel aéronautique qui sont en contact avec la clientèle une formation pour les aider à identifier les cas soupçonnés de traite des personnes et y réagir peut aider à arrêter ce crime,

Considérant que la pratique recommandée 8.49 norme 8.45 figurant dans l'Annexe 9 — *Facilitation* encourage les États contractants qu'ils prennent à prendre des mesures pour veiller à la mise en place de s'assurer que les des procédures de lutte contre la traite des personnes sont mises en place, reposent sur une stratégie globale et comprennent notamment des systèmes de notification signalement clairs et des points de contact pertinents des autorités compétentes pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs auprès d'autorités compétentes,

Considérant que la pratique recommandée 8.49 norme 8.46 figurant dans l'Annexe 9 encourage oblige les États contractants à prendre des mesures pour veiller à ce que le personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs qui est en contact direct avec le public voyageur reçoive une formation de sensibilisation à la traite des personnes,

Considérant que la réalisation de campagnes de sensibilisation auprès du personnel aéronautique et du public voyageur peut aider à accroître la détection et la notification des cas soupçonnés de traite des personnes,

Considérant que l'OACI devrait favoriser l'élaboration de lignes directrices claires sur la traite des personnes à mettre en œuvre par chaque État, notamment des modèles de protocole de notification et un mode d'application de la loi centré sur les victimes et tenant compte des traumatismes subis,

Considérant que le Doc 10171 mis au point par le Groupe d'experts de la facilitation (FALP), ~~*A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector*~~ *Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation*, adopté par le FALP en juillet 2021 et par le Comité du transport aérien (ATC) en septembre de la même année, renforce les politiques et les cadres de procédure nationaux en matière de lutte contre la traite et fournit aux États, aux autorités et organisations de l'aviation civile, aux exploitants d'aéronefs et aux aéroports des orientations et recommandations destinées à éclairer l'élaboration de stratégies globales de lutte contre la traite, dans le droit fil de la résolution ~~A41-17-A42/XX~~ de l'Assemblée de l'OACI, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*,

Considérant que l'adoption d'une stratégie globale intégrant la législation, la volonté politique, les politiques, les protocoles de notification et les mécanismes d'intervention, les partenariats, la formation, la sensibilisation du public, la collecte de données, l'échange d'informations, y compris des recommandations et des perspectives éclairées par l'expérience des rescapés de la traite, et l'aide aux victimes et aux rescapés peut aider les autorités et organisations d'aviation civile, les exploitants d'aéronefs et les aéroports à mettre un terme à ce crime,

Considérant que la circulaire 362 de l'OACI, *Lignes directrices pour la lutte contre la traite des personnes dans la chaîne d'approvisionnement des exploitants aériens*, fournit aux autorités de l'aviation civile et aux exploitants aériens des orientations et des recommandations pour éclairer l'élaboration de politiques visant la prise en compte de la diligence raisonnable et de la transparence dans la gestion de la chaîne d'approvisionnement,

Considérant que l'adoption de la circulaire 362 de l'OACI, *Lignes directrices pour la lutte contre la traite des personnes dans la chaîne d'approvisionnement des exploitants aériens*, ainsi que de politiques, de procédures, et d'activités de sensibilisation et de formation des employés, peut aider les autorités de l'aviation civile et les exploitants aériens à mettre fin à ce fléau ;

1. *Prie instamment* les États membres de veiller à adopter et à mettre en œuvre rapidement les ~~pratiques recommandées 8.49 et 8.50~~ *normes 8.45 et 8.46* figurant dans l'Amendement n° ~~29-30~~ de l'Annexe 9 ;
2. *Demande* aux États membres de prêter l'attention voulue à la Circulaire 352 — *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes*, lorsqu'ils mettent en œuvre les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;
3. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents relatifs à la question de la lutte contre la traite des personnes soient actuels et adaptés aux besoins des États membres ;
4. *Demande* aux États membres de prêter l'attention voulue au Doc 10171, ~~*A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector*~~ *Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation*, lorsqu'ils mettent en œuvre les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;

5. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte de la circulaire 362, *Lignes directrices pour la lutte contre la traite des personnes dans la chaîne d'approvisionnement des exploitants aériens*, au moment de mettre en œuvre des dispositions pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;

6. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A 41-16.

— FIN —