



A40-WP/594
EX/254
30/9/19

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 14 DE L'ORDRE DU JOUR

Le rapport ci-joint sur le point 14 de l'ordre du jour est présenté pour examen par le Comité exécutif. Les Résolutions 14/1, 14/2 et 14/3 sont recommandées pour adoption par la Plénière.

Point 14 : Programmes de facilitation

14.1 À sa sixième séance, le Comité exécutif examine l'évolution intervenue relativement au Répertoire de clés publiques (RCP), à la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP), à l'Annexe 9 — *Facilitation*, ainsi qu'à l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*, en se fondant sur les rapports du Conseil présentés dans les notes WP/5, 6, 8, 60 et 61 respectivement. De plus, 11 notes sont présentées par des États et des observateurs : WP/127, 134, 284, 297, 301, 305, 322, 346, 389, 399 et 471. Les notes d'information suivantes sont également été présentées au titre du présent point de l'ordre du jour : WP/7, 462, 509, 524, 530, 533 et 550.

14.2 Le Comité exécutif examine les notes de travail relatives au présent point de l'ordre du jour correspondant aux sujets ci-après.

Répertoire OACI de clés publiques

14.3 Le Conseil, dans la note WP/6, rend compte des faits nouveaux concernant le répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et son utilisation depuis la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, et propose les priorités du programme des travaux sur le RCP de l'OACI au cours du prochain triennat en en précisant les résultats escomptés.

14.4 Le Comité fait l'éloge de l'OACI pour ses travaux visant à élaborer le RCP dont la note de travail rend compte, et approuve avec enthousiasme le programme des travaux relatif à ce répertoire, tel qu'il est présenté dans la note. Il prie instamment tous les États membres d'adhérer au RCP et de le mettre en œuvre pour la validation et l'authentification des passeports électroniques. Une délégation indique notamment qu'il importe d'améliorer le processus d'échange du RCP dans le cadre de la stratégie TRIP de l'OACI.

Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP)

14.5 Dans la note WP/8, le Conseil, mettant en évidence le mandat et les priorités actuelles de la stratégie TRIP de l'OACI, rend compte des faits nouveaux concernant le Programme intervenus depuis la dernière session de l'Assemblée. Il conclut en proposant les priorités des travaux concernant la stratégie TRIP de l'OACI en en précisant les résultats attendus au cours du prochain triennat.

14.6 S'agissant du paragraphe 2.6 de la note WP/8 qui porte sur l'élaboration d'une feuille de route pour l'établissement d'une norme sur les passeports électroniques, certaines délégations estiment que la mise en place d'un passeport électronique pourrait ne pas être viable sur le plan économique pour certains petits États. Une correction technique est apportée à l'Appendice B de la note WP/8. À l'issue des délibérations, le Comité approuve les priorités proposées pour les travaux concernant la stratégie TRIP de l'OACI et les résultats attendus au cours du triennat 2020-2022, qui figurent à l'Appendice A de la note WP/8.

14.7 Dans la note WP/301, l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI) rendent compte de leur projet conjoint One ID, qui tend vers une expérience sans papier, reposant uniquement sur l'utilisation de données biométriques, qui permettra aux passagers de voyager en toute sécurité.

14.8 S'agissant de la proposition présentée dans la note WP/301, le Comité approuve le projet One ID de l'IATA, qui met en avant les avantages de la reconnaissance biométrique pour sécuriser et faciliter le processus de contrôle des passagers, et certaines délégations soulignent l'importance de mettre en place des politiques rigoureuses en matière de protection des données. Une délégation attire l'attention sur les informations présentées dans la note WP/533 sur la coopération bilatérale entre le Canada et les Pays-Bas sur le projet du Forum économique mondial (FEM) appelé « identité numérique des voyageurs dignes de confiance » (Known Traveller Digital Identity ou KTDI).

Annexe 9 — Facilitation

14.9 Le Conseil, dans la note WP/5, rend compte des progrès réalisés depuis la 39e session de l'Assemblée, dans le cadre de la collaboration avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS), sur l'élaboration d'orientations sur la prévention de la propagation, par l'aviation internationale, de maladies causées par les moustiques et autres vecteurs, et sur la mise en œuvre de la Résolution A39-28. Le Comité note que la note WP/5, *Rapport sur les mesures de désinsectisation des aéronefs et de lutte antivectorielle*, présenté au titre des points 14 et 26 de l'ordre du jour, sera examinée au titre du point 14.

14.10 À la suite de la discussion sur ce sujet, le Comité, prenant acte des travaux en cours sur la question, notamment de la coopération en place entre l'OACI et l'OMS, convient de présenter la résolution ci-après pour adoption par la Plénière, en remplacement de la Résolution A39-28 :

Résolution 14/1 : Atténuation de la propagation des maladies, notamment par la désinsectisation des aéronefs et la lutte antivectorielle, et importance du CAPSCA [Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA)] pour la mise en œuvre

L'Assemblée,

Considérant que l'Article 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale demande aux États membres de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation de maladies transmissibles la navigation aérienne,

Considérant que l'Annexe 9 — *Facilitation* contient des dispositions relatives aux flambées de maladies transmissibles, aux plans nationaux pour l'aviation, à la désinsectisation des aéronefs, à la mise en œuvre du Règlement sanitaire international et aux installations nécessaires pour la mise en œuvre des mesures de santé publique, et que le *Manuel de la facilitation* (Doc 9957) donne des orientations sur la désinsectisation des aéronefs, les mesures de santé publique et les programmes de facilitation,

Considérant que les flambées les plus récentes de maladies à transmission vectorielle ont poussé les États contractants à imposer des exigences de désinsectisation chimique des aéronefs,

Considérant que l'Organisation mondiale de la santé n'a pas formulé de recommandations sur les méthodes de désinsectisation non chimiques,

Considérant qu'il existe de solides éléments probants montrant que les produits chimiques deviennent de plus en plus inefficaces contre les maladies à transmission vectorielle, à mesure de l'accroissement de la résistance des insectes à ces produits,

Considérant qu'en l'absence de méthodes de désinsectisation non chimiques recommandées par l'Organisation mondiale de la santé, les États continuent de n'exiger que des méthodes chimiques de désinsectisation,

Considérant que, malgré le fait qu'à ses sessions antérieures, l'Assemblée ait encouragé, de concert avec l'Organisation mondiale de la santé, l'établissement de critères basés sur les performances pour les exigences de désinsectisation, les progrès enregistrés à cet égard sont insuffisants,

Considérant qu'il y a un risque accru de propagation mondiale de maladies transmissibles,

Considérant que diverses réunions et conférences internationales ont indiqué que la prévention et la gestion des urgences de santé publique nécessitent un échange d'informations et une collaboration entre secteurs,

1. *Charge* le Conseil de continuer à solliciter la collaboration de l'Organisation mondiale de la santé afin d'établir :

- a) des critères basés sur les performances pour l'évaluation de toutes les méthodes de désinsectisation, notamment les moyens de désinsectisation non chimiques ;
- b) des recommandations sur les méthodes de désinsectisation non chimiques ;
- c) des orientations sur les éléments d'un modèle d'évaluation de risques à base scientifique que les États contractants pourront utiliser pour déterminer s'il convient d'appliquer des mesures de lutte antivectorielle incluant, sans s'y limiter, la désinsectisation des aéronefs ;

2. *Invite instamment* les États contractants :

- a) à adhérer à l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) ;
- b) à participer au programme CAPSCA et à tout autre programme lié que pourrait lancer l'OACI ;
- c) à soutenir l'OACI et l'OMS dans la mise en œuvre de la présente résolution en prenant en considération les recommandations contenues dans les publications et les éléments indicatifs de l'OACI, de l'OMS et du CAPSCA ;

2. d) à exiger la mise en place de programmes de lutte antiparasitaire aux alentours des aéroports et des installations connexes, afin de réduire la nécessité d'imposer la désinsectisation des aéronefs ;

3. e) à encourager les aéroports à communiquer des informations au Registre OACI de lutte antivectorielle dans les aéroports et de les tenir à jour ;

4.3. *Demande* au Conseil de lui rendre compte, à sa prochaine session, de la mise en œuvre de la présente Résolution ;

5.4. Déclare que la présente Résolution remplace la Résolution ~~A37-14~~ ~~A39-28~~.

14.11 Le Conseil, dans la note WP/60, rend compte des faits nouveaux concernant l'Annexe 9— *Facilitation* intervenus depuis la dernière session de l'Assemblée et fait état des priorités actuelles des travaux sur l'Annexe 9 du programme FAL. En conclusion, il propose des priorités pour les travaux relatifs à l'Annexe 9, en précisant les résultats attendus au cours du prochain triennat.

14.12 Le Comité approuve les priorités proposées pour le Programme FAL qui concernent l'Annexe 9 — *Facilitation* et les résultats attendus au cours du triennat 2020-2022, tels qu'ils figurent à l'Appendice A de la note WP/60. Un délégué exprime des réserves sur l'ajout éventuel de normes à l'Annexe 9 sur les aspects des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) liés à la facilitation.

14.13 L'ACI, dans la note WP/399, qui fournit des informations sur les domaines dans lesquels l'industrie aéronautique mène des initiatives technologiques, telles l'automatisation et la reconnaissance biométrique, attire l'attention sur les domaines qui offrent aux autorités nationales d'importantes possibilités d'encourager l'innovation et suggère qu'il serait possible de progresser en décloisonnant la sûreté de l'aviation (qui fait l'objet de l'Annexe 17) et la gestion des frontières (qui est traitée dans l'Annexe 9).

14.14 Le Comité n'appuie pas les propositions formulées dans la note WP/399 ; un État notamment évoque le fait que les éléments des passeports et des procédures frontalières relatifs à la sûreté ne sauraient être séparés des aspects liés aux frontières et aux passeports qui font l'objet de réglementations dans l'Annexe 9. Commentant les notes d'information présentées, une délégation indique que la note WP/462 contient un certain nombre de propositions qui revêtent une grande importance pour les travaux futurs de l'OACI dans le domaine de la facilitation ; plusieurs délégations attirent l'attention sur les travaux que mène actuellement l'Union européenne (UE) sur le PNR, dont fait état la note WP/530 ; et une autre délégation signale la note WP/509, qui présente des avis sur des questions relatives aux SARP de l'Annexe 9 concernant les « mineurs non accompagnés ».

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

14.15 Dans la note WP/127, l'Espagne, au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), et EUROCONTROL soulignent qu'il est hautement souhaitable d'assurer une mise en œuvre accrue des plans d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et d'aller vers l'harmonisation des pratiques des États en la matière.

14.16 Dans la note WP/297, la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et de leurs familles (ACVFFI) note que depuis que l'OACI a commencé, en 2001, à diffuser des éléments indicatifs sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, le traitement accordé aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles a fait beaucoup de progrès, qui ne sont pas reflétés dans les données compilées dans le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

14.17 Faisant siennes les propositions exposées dans les notes WP/127 et 297, l'écrasante majorité du Comité convient : a) que la Résolution A39-27 de l'Assemblée soit rappelée aux États et que ceux-ci soient priés instamment de prendre les mesures adaptées afin de mettre en œuvre dans les meilleurs délais, les dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation*, de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et, ce faisant, de tenir dûment compte des Docs 9998 et 9973 ; b) que les États soient priés instamment, quand ils adoptent ces mesures, d'inclure une formation psychosociale adaptée et spécialisée des exploitants d'aéronefs et d'aéroports, ainsi que de tous les intervenants dans l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ; c) qu'il soit demandé au Conseil d'envisager l'élévation de la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 au rang de norme internationale et d'envisager d'introduire une nouvelle pratique recommandée dans l'Annexe 9 afin que les exploitants d'aéronefs et d'aéroports élaborent des plans adaptés destinés à porter assistance en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles et d'en faire part à l'OACI. Afin de souligner l'importance de cette transposition de la pratique recommandée 8.46 en norme, une délégation rappelle la manifestation tenue en marge de la treizième Conférence de navigation aérienne, qui a mis en évidence le large consensus parmi les États pour que l'OACI fasse progresser tout ce qui contribue à sa mise en œuvre mondiale, tandis qu'un autre État fait remarquer qu'une telle norme internationale viendrait étayer l'engagement de la communauté internationale auprès des personnes concernées. S'agissant de la note d'information WP/297, à la suite d'une demande verbale de l'ACVFFI, le Comité estime aussi que le Conseil devrait proclamer une journée spéciale de l'année (par ex. le 20 février) « Journée internationale des victimes d'aviation et de leurs familles ».

14.17.1 Si elle appuie la note WP/127, une délégation fait observer au sujet du paragraphe 4.1, alinéa b), que l'OACI devrait prier instamment les États d'élaborer des programmes complets, au-delà de la formation psychosociale, pour tenir compte des préoccupations fondamentales des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, et de la manière dont différents organismes et organisations peuvent collaborer pour répondre à ces préoccupations. Il est aussi mentionné qu'une formation initiale et une formation périodique devraient être prévues. Une autre délégation remarque que cette question concerne plusieurs Annexes et qu'elle devrait être examinée par un groupe distinct. Une organisation internationale, à l'appui de cette dernière intervention, invite l'Assemblée à prendre acte des orientations disponibles à ce sujet, et indique que les aéroports sont d'ores et déjà soumis à l'obligation d'élaborer des plans d'intervention en cas d'urgence, lesquels contiennent des dispositions concernant l'assistance aux victimes.

Traite des personnes dans l'aviation

14.18 Dans la note WP/305, les États-Unis font remarquer que le personnel aéronautique et les voyageurs peuvent jouer un rôle important dans la détection et la fin de la traite des personnes si on leur fournit les moyens d'en reconnaître les indices et si on les informe de la façon de notifier les cas suspects aux autorités compétentes. L'Assemblée est ainsi invitée à appuyer une résolution, figurant dans l'Appendice A de la note, qui souligne le rôle de l'aviation dans la lutte contre la traite des personnes et encourage l'OACI à poursuivre ses efforts pour aider les États dans leurs initiatives en la matière.

14.19 Le Comité convient de présenter la résolution ci-après pour adoption par la Plénière :

Résolution 14/2 : 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 2004, 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 stopper ce crime,

Considérant que la pratique recommandée 8.47 de l'Annexe 9 encourage les États contractants à prendre des mesures pour veiller à la mise en place de procédures de lutte contre la traite des personnes, notamment des systèmes de notification clairs et des points de contact pertinents des autorités compétentes pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs,

Considérant que la pratique recommandée 8.48 de l'Annexe 9 encourage 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,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller à adopter et à mettre en œuvre rapidement les pratiques recommandées 8.47 et 8.48 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 traite des personnes soient actuels et adaptés aux besoins des États membres.

14.20 Dans la note WP/134, l'ACI et l'IATA, détaillant le travail accompli pour soutenir leurs membres dans la lutte contre la traite des personnes, font remarquer que les cas suspects devraient être communiqués aux autorités compétentes à temps pour qu'elles puissent intervenir. Les États devraient s'assurer que des systèmes de signalement clairs soient en place et indiquer aux aéroports et aux exploitants aériens les points de contact au sein desdites autorités. Une délégation mentionne le travail remarquable mené par l'OACI et l'IATA en matière d'intégration de la formation dans les programmes de formation opérationnelle.

14.21 Le Comité, prenant note du travail accompli par ces organisations sur la question de la traite des personnes, fait sienne la proposition selon laquelle les États devraient être encouragés à mettre en œuvre la pratique recommandée 8.47 de l'Annexe 9 — *Facilitation* dans les meilleurs délais.

Personnes handicapées/Accessibilité en aviation

14.22 Dans la note WP/389, la République dominicaine, rendant compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la politique permanente de l'OACI en matière de facilitation du transport aérien et des dispositions connexes dans des domaines comme l'accessibilité et la conception universelle de ses aéroports, invite l'Assemblée à prier instamment l'OACI de tenir compte des recommandations du Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*, et de la section H du chapitre 8 de l'Annexe 9 – *Facilitation*, et de les traduire en normes.

14.23 La République dominicaine présente également la note WP/471, qui fait état de plusieurs initiatives relatives à l'accessibilité et à la conception universelle qu'elle a engagées en vue de mettre en œuvre de la Résolution A39-20 et ainsi de se conformer au Doc 9984, et qui invite en outre l'Assemblée : a) à prier instamment l'OACI de conduire des études et de compiler des informations de base utiles aux États pour déterminer s'il serait utile de mettre à jour le Doc 9984 ; et b) à prier instamment l'OACI d'intégrer une partie du contenu du Doc 9984 dans l'Annexe 9 sous forme de normes ou de pratiques recommandées.

14.24 Dans son examen des notes WP/389 et WP/471, le Comité convient qu'il devrait être demandé au Conseil d'envisager d'entreprendre une étude en vue de la mise à jour du Doc 9984. Pour ce qui est de la recommandation selon laquelle le Conseil devrait envisager l'intégration de certains éléments du Doc 9984 dans l'Annexe 9 — *Facilitation* sous forme de normes ou de pratiques recommandées, le Conseil estime qu'il est prématuré de déterminer s'il est nécessaire d'aller plus loin en ce qui concerne les SARP, et que ce n'est qu'après une approche au cas par cas et après des délibérations entre spécialistes qu'il conviendra de proposer d'élever des pratiques recommandées de l'Annexe 9 au rang de normes.

14.25 Dans la note WP/284, le Canada, au nom de l'Australie, de l'ACI et de l'IATA, note que les progrès de la médecine et l'émergence de nouvelles technologies d'assistance et autres facilitent de plus en plus les déplacements des personnes handicapées, notamment par voie aérienne, et que des services aériens exempts d'obstacles jouent un rôle important en ce qu'ils permettent à ces personnes

de vivre dans l'indépendance et la dignité. Afin de réduire ces obstacles, l'Assemblée est invitée : a) à reconnaître l'importance de renforcer la sensibilisation et de poursuivre la collaboration afin de promouvoir l'accessibilité en aviation ; et b) à encourager les États membres à fournir à l'OACI des informations pour appuyer l'établissement d'un recueil de règlements, de statuts et de politiques portant sur l'accessibilité en aviation.

14.26 Le Comité, reconnaissant l'importance de renforcer la sensibilisation et de poursuivre la collaboration afin de promouvoir l'accessibilité en aviation, fait sienne la proposition selon laquelle les États membres devraient être encouragés à fournir à l'OACI des informations pour appuyer l'établissement d'un recueil de règlements, de statuts et de politiques portant sur l'accessibilité en aviation.

14.27 Dans la note WP/322, le Brésil, au nom des États membres de la CLAC, fait part de son Manuel de procédures normalisées pour l'assistance aux passagers handicapés ou à mobilité réduite (MPN-PHMR), axé sur les expériences qui ont eu cours dans les principaux aéroports du Brésil lors des Jeux paralympiques de 2016 à Rio.

14.28 Le Comité, prenant note des informations fournies par le Brésil sur son expérience relative à la mise en œuvre de mesures d'accessibilité fondées sur le Doc 9984, convient des propositions selon lesquelles : a) les États membres devraient être encouragés à soumettre au Groupe d'experts de la facilitation leurs procédures concernant l'accessibilité, en vue d'une publication ultérieure ; et b) il devrait être demandé au Conseil de promouvoir, s'il y a lieu, l'échange d'expériences et de pratiques optimales aux fins de l'application du Doc 9984.

14.29 Dans la note WP/346, l'IATA fait part du fait que le secteur aéronautique constate la prolifération constante de politiques nationales et régionales en matière de handicap qui ne sont pas harmonisées ou qui sont en contradiction entre elles, en dépit des dispositions de l'Annexe 9 en la matière, et indique qu'elle a formulé un ensemble de principes de base (figurant dans l'Appendice A de la note), qui soutient la mise en œuvre harmonisée des mesures et des textes législatifs relatifs au handicap.

14.30 Dans son examen de la note WP/346, le Comité reconnaît qu'une approche harmonisée des travaux portant sur l'accessibilité en aviation contribue à la poursuite des objectifs de développement durable de l'ONU (ODD) et convient que, le cas échéant, les États membres devraient être invités à tenir compte des principes de base de l'IATA concernant les passagers handicapés lors du développement et de la mise en œuvre de réglementations dans ce domaine. Cependant, bien que le Comité appuie les objectifs mondiaux présentés dans la note WP/346, il n'approuve pas la proposition selon laquelle les SARP de l'Annexe 9 devraient reposer sur une référence unique, comme l'indique l'alinéa b) de la suite à donner, car elle est trop restrictive et contre-productive. L'approche proposée dans la note WP/284 est privilégiée (voir les paragraphes 14.25 et 14.26 ci-dessus).

14.31 À l'issue de ses délibérations sur ce point de l'ordre du jour, le Comité examine les propositions de révision de *l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation* présentées dans la note WP/61, qui contient une version révisée d'un projet de résolution soumis à l'Assemblée pour adoption (Résolution 14/2).

14.32 Après examen de la version révisée du projet de résolution, et amendement de l'Appendice D, le Comité convient de recommander à la Plénière l'adoption de la résolution ci-après, qui devrait remplacer la Résolution A39-20 :

Résolution 14/3 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées 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 et de leurs bagages, du fret et de la poste, et 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,

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 des contrôles aux frontières et la sécurité 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 40^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 la sûreté et 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

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 A39-20, Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques 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 les documents de voyage lisibles à la machine 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 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 a été élaboré pour répondre au besoin d'un moyen plus efficace de compte rendu 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),

Rappelant le Communiqué de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal en 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. *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 ;
3. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — *Facilitation*, soit d'actualité et réponde aux exigences contemporaines des États membres et à leurs obligations pertinentes à l'égard des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies en ce qui concerne la gestion du contrôle aux

frontières et la sécurité des documents de voyage, en plus de leurs exigences relativement à l'administration du fret et des passagers, ainsi que les avancées technologiques liées à cette administration, la facilitation du fret, l'attitude à adopter et les interventions en cas d'événements d'ordre médical ou autres événements perturbateurs pour l'aviation, et les mineurs non accompagnés ;

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

5. *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*, soient mutuellement compatibles et complémentaires ;

6. *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 ;

7. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que tous les services et 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 ;

8. *Réaffirme* que l'OACI et ses États membres doivent continuer à traiter les programmes de facilitation comme une question de la plus haute priorité et qu'ils devraient accorder à cette question des ressources appropriées ;

9. *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 ;

10. *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.

APPENDICE B

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

Considérant que les États membres des Nations Unies ont résolu, dans la résolution 70/1 entérinée le 25 septembre 2015, d'adopter le Programme de développement durable à l'horizon 2030, qui comprend un ensemble de 17 objectifs de développement durable (ODD) 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 des Nations Unies, dans les résolutions 1373 (2001), 2178 (2014) et 2396 (2017), oblige 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 documents de voyage lisibles à la machine (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 INTERPOL (Organisation internationale de police criminelle) 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 une norme de l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI,

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 falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

Considérant que les États membres des Nations Unies 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 activités criminelles à l'échelle mondiale s'orientent de plus en plus de la fraude concernant les documents de voyage vers la fraude en matière d'identité,

Considérant que les titres de voyage prévus par la Convention (CTD) sont des documents de voyage que les États parties à la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés (« la Convention de 1951 ») et à la Convention de 1954 relative aux statuts des apatrides (« la Convention de 1954 ») délivrent aux réfugiés ou aux apatrides résidant régulièrement sur leur territoire (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 vérifier, valider et authentifier les passeports lisibles à la machine (PLM) biométriques, appelés aussi passeports électronique, 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 intéressées 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, par la vérification d'au moins deux sources différentes de données, que le postulant est lié à l'identité et est unique pour le système, par l'établissement de la fiabilité de son « empreinte sociale », c'est-à-dire la façon dont la personne interagit avec les parties prenantes de la société durant le cycle de vie, et la vérification d'un dossier d'agence ou l'association du 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 passeports électroniques, en particulier par la lecture de leurs signatures électroniques et la vérification de leur validité ;
5. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de tenir 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 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 ;

10. *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 ;

11. *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 ;

12. *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 ;

13. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs processus de gestion des contrôles aux frontières comme l'ont demandé également les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies, en mettant en œuvre les normes connexes de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;

14. *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 répertoire de clés publiques de l'OACI lorsqu'ils vérifient les passeports électroniques ;

15. *Demande* au Secrétaire général 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 ;

16. *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 ;

17. *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 ;

18. *Prie instamment* tous les États membres de s'inscrire au RCP de l'OACI et d'utiliser les informations disponibles sur ce répertoire pour valider les DVLM électroniques aux points de contrôle ;

19. *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) ;

20. *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) ;

21. *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 ;

22. *Prie instamment* les États membres d'établir entre toutes les parties prenantes concernées un système efficace de partage de l'information et de collaboration dans la prévention de la traite de personnes ;

23. *Demande* au Secrétaire général d'assurer l'élaboration d'éléments indicatifs pertinents sur les procédures à mettre en œuvre pour lutter 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 intéressées par les questions de facilitation, a été 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, et des demandes croissantes des autorités de contrôle frontalier relatives à 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 couvre la facilitation de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

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 ;

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, par le truchement de programmes et comités nationaux de facilitation du transport aérien ou par d'autres moyens appropriés :

a) 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 ;

b) pour prendre l'initiative des mesures d'application nécessaires ;

c) 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'aéroport 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 ;
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. *Prie instamment* les États membres d'établir un dialogue et une coopération entre les organismes nationaux, régionaux et internationaux 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 des Nations Unies ;
11. *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 des Nations Unies (ONU), comme le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC).

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 doivent, 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 renforceront 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'Organisation des Nations Unies 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), et prie instamment l'OACI de collaborer avec ses États membres pour établir une norme en matière de collecte, d'utilisation, de traitement et de protection des données des dossiers passagers ;

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 renseignements préalables concernant les voyageurs et de se doter des moyens de recueillir, traiter et analyser, en application des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale, les données contenues dans le dossier passager 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 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. *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 ;

4. *Demande* aux États membres qui ne l'ont pas déjà fait de renforcer leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser les données des dossiers passagers (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.

— FIN —