



A41-WP/667  
P/62  
6/10/22

## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 13 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par la Présidente du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 13 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. Il est recommandé à la Plénière d'adopter les résolutions 13/1, 13/2, 13/3 et 13/4.

*Note : Prière d'insérer la présente note en bonne et due place dans le dossier de rapport, après en avoir retiré la page de couverture.*

**Point 13 : Programmes de facilitation**

13.1 À sa sixième séance, le Comité exécutif a examiné la question des programmes de facilitation à la lumière des rapports du Conseil sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la stratégie du programme TRIP de l'OACI (WP/10), sur les principales activités relatives au Répertoire OACI de clés publiques (RCP) (WP/9), sur les faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — *Facilitation* (WP/19), sur les résultats du colloque sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (1<sup>er</sup> – 3 décembre 2021) (WP/21), et sur l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation (WP/18). Le Comité a aussi examiné la proposition du Conseil relative à l'actualisation des résolutions intitulées *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation* (en remplacement de la résolution A40-16 de l'Assemblée) et *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (en remplacement de la résolution A39-27 de l'Assemblée), ainsi qu'une nouvelle résolution de l'Assemblée intitulée *Accessibilité en aviation*. En outre, 35 notes ont été présentées par des États et des observateurs : WP/142, WP/81, WP/315, WP/176, WP/345, WP/143, WP/76 révision n° 1, WP/77 révision n° 1, WP/182, WP/313, WP/145, WP/312, WP/204 révision n° 1, WP/146, WP/358, WP/257, WP/390, WP/397 révision n° 1, WP/259, WP/194, WP/73 révision n° 1, WP/82, WP/339, WP/272, WP/88, WP/98, WP/359, WP/185, WP/79 révision n° 1, WP/340, WP/54, WP/412, WP/318, WP/420 et WP/144. Les notes d'information suivantes ont aussi été présentées au titre du présent point de l'ordre du jour : WP/494, WP/533, WP/141, WP/527, WP/544 et WP/461.

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

13.2 La note WP/10, présentée par le Conseil, appelle l'attention sur le mandat et les priorités actuelles de la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP), rend compte des faits nouveaux concernant le Programme survenus depuis la dernière session de l'Assemblée et énumère les priorités proposées pour la stratégie ainsi que les résultats attendus de ses travaux au cours du prochain triennat. Le Comité a approuvé les priorités proposées pour la stratégie TRIP de l'OACI et les résultats attendus au cours du triennat 2023-2025, qui figurent à l'appendice A de la note WP/10. Les activités visées dans la note de travail en question seront entreprises sous réserve des ressources disponibles dans le budget-programme ordinaire 2023-2025 et/ou de contributions extrabudgétaires.

13.3 Dans la note WP/9, le Conseil s'intéresse à la pertinence croissante du Répertoire OACI de clés publiques (RCP) alors que les documents électroniques sont de plus en plus utilisés en aviation et pour voyager, présente les faits nouveaux concernant le programme RCP survenus depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée et propose des priorités pour le triennat 2022-2025. Le Comité a pris note des faits nouveaux présentés et approuvé les priorités proposées à la section 5 de la note WP/9. Il a invité les États à adhérer au RCP et à l'utiliser activement.

13.4 Dans la note WP/142, le Japon présente une nouvelle procédure d'embarquement basée sur la technologie de reconnaissance faciale, qui permettra non seulement d'améliorer le confort des passagers mais aussi d'augmenter la productivité et de permettre des voyages sans face-à-face ni contact. Le Comité est convenu qu'il faudrait tâcher de déterminer s'il est du ressort de l'OACI de mettre au point des normes relatives à la biométrie.

13.5 Dans la note WP/81, l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI) soulignent que l'adoption de processus sans contact lors des voyages se généralise, favorisée par la pandémie de COVID-19. Relevant les avantages en matière de facilitation que présentent les processus de vérification préalable au voyage, le Comité a souligné que la relation avec les

processus de sûreté devait être prise en compte. Il a aussi approuvé les mesures que l'OACI est invitée à prendre dans le résumé analytique de la note.

13.6 Le Comité a pris connaissance de la note d'information WP/494, révision n° 1, présentée par la Chine.

### ***Annexe 9 — Facilitation***

13.7 Dans la note WP/19, le Conseil rend compte des faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — *Facilitation* survenus depuis la dernière session de l'Assemblée et présente les priorités actuelles du Programme FAL en ce qui concerne l'Annexe 9. Dans l'appendice A, il propose des travaux prioritaires et les résultats attendus pour le prochain triennat (2023-2025). Le Comité a approuvé les priorités proposées pour le Programme FAL concernant l'Annexe 9 ainsi que les résultats attendus pour le triennat 2023-2025, présentés dans l'appendice de la note. Après avoir pris note des incidences sur les ressources, il demande au Conseil de veiller à ce que des mécanismes de financement durables et des ressources soient disponibles à l'appui des travaux prioritaires et des résultats en question.

13.8 Dans la note WP/315, le Bangladesh souligne l'importance d'établir une politique unifiée en matière de durée de validité des documents de voyage afin de faire face aux défis de demain dans le domaine de la facilitation des mouvements de passagers. Le Comité est convenu que la durée de validité des documents de voyage restait à la discrétion de chaque État, conformément à ses lois et politiques nationales.

13.9 Dans la note WP/176, le Bangladesh rend compte de la difficulté d'assurer une collaboration et une coordination interorganisations efficaces en temps de crise de santé publique. À l'issue des délibérations, le Comité approuve les mesures indiquées dans le résumé analytique de la note.

13.10 Dans la note WP/345, le Chili, appuyé par 16 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), explique que l'un des changements principaux amenés par la pandémie dans le secteur a été la mise en place de processus sanitaires dans des aéroports qui n'ont pas été conçus à cet effet. Le Comité a noté l'augmentation du nombre de formulaires à remplir et de la quantité de données sur l'état de santé des passagers demandées par les États dans le contexte de la pandémie de COVID-19. S'agissant de l'accès aux informations, le Comité a noté qu'il était important de partager les informations relatives aux voyages et aux conditions d'entrée afin de faciliter les mouvements de passagers, et il a insisté sur la nécessité de respecter scrupuleusement la législation des États en matière de protection des données et de la vie privée.

13.11 Dans la note WP/143, la Chine souligne l'importance de la protection des données personnelles des passagers aériens internationaux et précise que les différentes lois et réglementations relatives aux données personnelles dans les différents États nuisent au flux ordonné et à la protection de ces données et augmentent les coûts pour les exploitants. À l'issue des délibérations, le Comité a noté que l'Annexe 9 — *Facilitation* contenait des normes et pratiques recommandées (SARP) sur les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et sur les données des dossiers passagers (PNR) qui constituent une base de référence en matière de protection des données. Il a encouragé les États à intensifier leurs efforts visant à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 relatives aux RPCV et aux PNR. Il a aussi noté que les dispositifs de protection des données avaient des incidences sur l'aviation, mais que le mandat de l'OACI ne couvrirait peut-être pas toutes ces questions. Par conséquent, le Comité a indiqué que la question devrait faire l'objet d'un examen plus approfondi en tenant compte des conclusions de la note WP/73 présentées au paragraphe 13.26 ci-dessous.

13.12 Dans la note WP/76, révision n° 1, présentée au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), de la Bolivie, du Costa Rica, de la République bolivarienne du Venezuela, de Singapour, de l'Uruguay et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), avec le parrainage du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Tchéquie résume les enseignements tirés, notamment la nécessité d'officialiser le rôle de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA). À l'issue des délibérations, le Comité s'est prononcé en faveur de l'élaboration d'un cadre concernant les épidémies et d'une trousse d'outils associée. Il demande au Conseil de veiller à ce que des mécanismes de financement durables et des ressources soient disponibles à l'appui du CAPSCA et des programmes de facilitation.

13.13 Dans la note WP/77, révision n° 1, présentée au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), de Singapour, du Brésil, du Chili, du Costa Rica, de l'Uruguay, du Venezuela (République bolivarienne du) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), la Tchéquie insiste sur le fait qu'il est important que l'OACI prenne les mesures qui s'imposent pour que le cadre juridique et pratique nécessaire soit en place dès que possible, et elle propose que le Groupe d'experts de la facilitation (FALP) se réunisse plus régulièrement. À l'issue des délibérations, le Comité est convenu d'adopter les principes de haut niveau dont la présente note faisait état et a indiqué qu'ils étaient déjà traités dans une certaine mesure dans les notes WP/18 et WP/20 présentées par le Conseil.

13.14 Dans la note WP/182, présentée au nom d'Aruba (Royaume des Pays-Bas), de l'Éthiopie, du Kazakhstan et de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), le Groupe de la Banque mondiale et le Comité aéronautique inter-États (CAI), avec le parrainage du Belize, de la Fédération de Russie, du Conseil international des aéroports (ACI), du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et de l'Union postale universelle (UPU), l'Inde donne un aperçu de la chaîne d'approvisionnement mondiale et du réseau logistique qui s'y rapporte, et elle propose de mettre sur pied une « équipe spéciale multidisciplinaire sur la numérisation du fret aérien » chargée d'élaborer des solutions de numérisation communes. À l'issue des délibérations, le Comité est convenu que différents systèmes, dont le RCP, pouvaient être envisagés. Il est aussi convenu que la question de la création d'une équipe spéciale et des travaux de l'OACI sur le sujet devrait être renvoyée au Groupe d'experts de la facilitation et aux groupes consultatifs techniques concernés, auxquels devraient participer des experts des États et du secteur, pour un examen plus approfondi.

13.15 Dans la note WP/313, le Panama, avec l'appui de l'Argentine, du Paraguay, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), invite le Groupe d'experts de la facilitation à examiner et à renforcer l'utilisation du certificat de membre d'équipage (CMC) et à mettre à jour les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9, ainsi que le Doc 9957, *Manuel de facilitation*. Le Comité a noté l'importance d'éléments indicatifs pertinents pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 et demande instamment au Conseil de veiller à ce que des éléments indicatifs pertinents soient mis à la disposition des États. Sur la question des CMC, le Comité a noté que l'Annexe 9 contient des dispositions qui sont conditionnelles et applicables uniquement aux États qui délivrent des CMC.

13.16 Dans la note WP/145, le Qatar expose ses mesures d'intervention en matière de secours et de relance suite à l'incidence de la pandémie persistante de COVID-19 et appelle à la création de groupes de travail FAL et CAPSCA appuyés par les États membres pour aider les États membres vulnérables. À l'issue de ses délibérations, le Comité a pris note du rôle et de la portée du CAPSCA et du Groupe

d'experts de la facilitation et encourage le Conseil à étudier la possibilité d'inclure ces activités dans les activités existantes des groupes de travail CAPSCA et FAL, en tenant compte des ressources disponibles.

13.17 Dans la note WP/312, le Qatar souligne la grande variété de sujets multidisciplinaires traités dans l'Annexe 9 — *Facilitation* et son interrelation avec d'autres annexes, affirmant ainsi la nécessité d'accorder une attention et une importance accrues à la facilitation, notamment pendant la pandémie. La note de travail met également en avant la nécessité d'aider les États membres à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9, de mieux faire connaître l'importance de la coordination interinstitutions, d'établir des programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA) et des comités nationaux de facilitation du transport aérien (CNFTA), et de créer un mécanisme national de supervision de la facilitation. Le Comité a appuyé les mesures proposées dans le résumé analytique de la note de travail et il prie instamment le Conseil de s'assurer de la disponibilité de ressources suffisantes.

13.18 Dans la note WP/204, révision n° 1, parrainée par le Brésil et la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite propose d'« harmoniser le transport aérien » pour soutenir la relance du secteur du transport aérien au sortir de la pandémie de COVID-19 et mettre au point un cadre harmonisé et universellement reconnu de conditions sanitaires. À l'issue de ses délibérations, le Comité est convenu de demander au Conseil d'accorder la priorité à l'élaboration d'un tel cadre, en tenant compte des conditions liées à l'octroi de ressources et de la disponibilité de celles-ci. Il a en outre encouragé le Conseil à continuer de jouer un rôle de premier plan dans ce domaine en collaboration avec les États et les organisations internationales, notamment l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et l'Organisation mondiale du tourisme (OMT).

13.19 Dans la note WP/146, parrainée par l'Association du transport aérien international (IATA), le Bhoutan, les Îles Cook, les États fédérés de Micronésie, les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), les Fidji, la Malaisie, la Nouvelle-Zélande, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République de Corée, le Samoa, la Thaïlande, et l'Union européenne et ses États membres, Singapour souligne la nécessité de planifier, de coordonner et de mettre en œuvre des politiques et des mesures visant à faciliter le bon déroulement des opérations aéroportuaires et les mouvements des passagers alors que les voyages aériens dans le monde se remettent de la pandémie de COVID-19. Le Comité a noté le rôle de premier plan joué par l'OACI dans la relance de l'aviation civile internationale après la pandémie, et appuie l'élaboration d'un cadre de gestion des crises robuste. En ce qui concerne les conditions d'entrée liées à la santé publique, le Comité prie instamment les États d'examiner les conditions et les procédures d'entrée afin de renforcer la facilitation du transport aérien.

13.20 Dans la note WP/358, l'Afrique du Sud indique que les interdictions de voyager à l'étranger imposées pendant la pandémie de COVID-19 ont mis en évidence le besoin de revoir la réglementation sanitaire à l'échelle mondiale à la lumière des nouvelles connaissances en matière de santé publique, ainsi que la nécessité de baser les décisions sur des principes scientifiques et sur les orientations de l'OMS, ainsi que sur une meilleure harmonisation entre l'OACI et l'OMS, chacune menant des activités relevant de son mandat. À l'issue de ses délibérations, le Comité a appuyé les mesures présentées et prié instamment le Conseil de s'assurer de la disponibilité d'orientations pertinentes pour aider les États et de charger le Groupe d'experts de la facilitation d'examiner l'opportunité d'élever la pratique recommandée 2.4.1 de l'Annexe 9 au rang de norme. Le Comité a également exhorté les États à faire en sorte que les décisions prises en temps de pandémie, y compris les interdictions de voyager, s'appuient sur des données scientifiques et soient appliquées conformément aux prescriptions de l'OMS et aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*.

13.21 Dans la note WP/257, parrainée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et ses États membres, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), l'Union européenne et ses États membres, et les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), les États-Unis appellent à la reconnaissance universelle des équipages d'aéronefs en tant que travailleurs essentiels et demandent au Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI, en coordination avec l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) et le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), d'élaborer une norme et des orientations connexes sur le traitement des équipages. Le Comité a noté le rôle essentiel des équipages d'aéronefs pendant la pandémie et il invite instamment le Conseil à renvoyer les discussions sur l'élaboration d'une norme et d'orientations connexes sur le traitement des équipages aux groupes d'experts et de travail compétents de l'OACI. Il exhorte également les États à mettre en œuvre des pratiques de traitement équitable des équipages d'aéronefs conformes aux orientations internationales.

13.22 Dans la note WP/390, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui du Chili, du Costa Rica, de la République dominicaine, de l'Équateur, du Panama, du Paraguay, du Pérou et de l'Uruguay, indique que l'Annexe 9 — *Facilitation* ne comprend pas de définition du terme « facilitation ». Le Comité demande au Conseil, par l'intermédiaire du Groupe d'experts de la facilitation, de discuter plus avant d'une définition du terme « facilitation ».

13.23 Dans la note WP/397, révision n° 2, la République bolivarienne du Venezuela rend compte de son programme national de supervision qui lui permet de suivre la manière dont les exploitants aériens nationaux s'acquittent de leur mission. À l'issue de ses délibérations, le Comité a demandé aux États membres d'établir et de mettre en œuvre des mécanismes nationaux de supervision appropriés et efficaces pour surveiller la mise en œuvre des dispositions contenues dans les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI* ainsi que la conformité à ces dispositions.

13.24 Dans la note WP/259, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), au nom de 54 États africains, rend compte de la nécessité de mettre en place un système national de supervision de la facilitation, de créer un département responsable de la facilitation sous la houlette des autorités de l'aviation civile (AAC), et de concevoir des cours de formation pour les inspecteurs et inspectrices chargés de superviser la facilitation, afin d'améliorer la conformité des États aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Le Comité a pris note de la diversité et de la portée de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et demande instamment au Conseil, par l'intermédiaire des groupes d'experts et des groupes de travail de l'OACI compétents, de continuer à réfléchir à un mécanisme de supervision de la facilitation et à des orientations à ce sujet, ainsi qu'au matériel de formation destiné à aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9. Le Comité a également exhorté les États à redoubler d'efforts pour mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9.

13.25 Dans la note WP/194, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), au nom de 54 États africains, attire l'attention sur l'évolution des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* et sur la nécessité de mettre à jour le Manuel de facilitation (Doc 9957) pour assurer leur mise en œuvre effective. Le Comité a noté que le Doc 9957 est actuellement en cours de mise à jour et a instamment demandé au Conseil de veiller à ce que le manuel mis à jour soit disponible au cours du prochain triennat, afin d'aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Il également exhorté les États à appuyer le Groupe d'experts de la facilitation en présentant des candidatures d'experts.

13.26 Dans la note WP/73, révision n° 1, l'Association du transport aérien international (IATA) rend compte des liens entre le transport aérien international et les lois sur la protection des données, dans le contexte de l'absence d'un cadre reconnu et cohérent de protection des données pour l'aviation civile qui tient compte des caractéristiques propres à celle-ci. La pandémie de COVID-19 a exacerbé les difficultés causées par l'incohérence entre les différentes lois de protection des données. De nombreux délégués sont convenus que les questions complexes relatives à la législation et au respect des lois dépassent les limites des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* et devraient retenir l'attention. À l'issue de ses délibérations, le Comité est convenu que les mesures présentées dans le résumé analytique de la note devraient être examinées et analysées par les groupes d'experts et de travail compétents de l'OACI.

13.27 Dans la note WP/82, parrainée par le Brésil, le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (ICCAIA), le Conseil international des aéroports (ACI) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) estiment qu'il faut un cadre mondial de réponse aux crises pour la facilitation du transport aérien en cas de menace sanitaire majeure. Le Comité a noté les travaux en cours à l'OACI sur le sujet, ainsi que la nécessité de ressources extrabudgétaires, et a prié instamment le Conseil de collaborer avec les États et les organisations internationales compétentes à l'élaboration d'un tel cadre afin de favoriser l'efficacité du transport aérien durant les cas d'urgence de santé publique de portée internationale.

13.28 Le Comité a pris note des notes d'information WP/527, présentée par l'Arabie saoudite, WP/533, présentée par le Brésil, et WP/141, présentée par le Pakistan.

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

13.29 Dans la note WP/21, révision n° 1, le Conseil rappelle que la résolution A39-27 de l'Assemblée, sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, demande aux États de réaffirmer leur engagement à soutenir les victimes d'accidents d'aviation civile et les membres de leurs familles, notamment en établissant des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes et à leurs familles. La résolution A40-16 de l'Assemblée prie instamment les États membres de mettre en œuvre les dispositions connexes de l'Annexe 9 destinées à faciliter l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Le Comité a approuvé les priorités pour le triennat 2023-2025, qui sont présentées au paragraphe 3 de la note, et il a encouragé les États, l'industrie et les autres parties prenantes à intensifier leurs efforts pour donner suite aux recommandations du symposium qui leur ont été adressées. Il est aussi convenu de recommander l'adoption par la Plénière de la résolution 13/1 en remplacement de la résolution A39-27.

#### **Résolution 13/1 : 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, 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'Organisation de l'aviation civile internationale (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,

*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 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, et prenant acte que le défaut de ratification universelle de la Convention de Montréal entrave l'amélioration et la normalisation des régimes d'indemnisation,

*Rappelant* l'adoption de l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI qui transforme la pratique recommandée figurant au paragraphe 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,

*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,

*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,

*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,

*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* 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 ;
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 figurant au paragraphe 8.47 de l'Annexe 9 de l'OACI, et conformément à l'article 28 de la Convention de Montréal du 28 mai 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 régulièrement 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 ;
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 et d'organiser des cérémonies nationales en souvenir de leurs ressortissants victimes de catastrophes touchant l'aviation civile ;
6. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de ratifier et de mettre en œuvre la Convention de Montréal 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'inclure dans le plan d'activités du prochain triennat les recommandations du colloque qui nécessitent une consultation plus approfondie des groupes d'experts, et en particulier de soutenir les besoins des États membres en matière de renforcement des capacités ;
8. *Charge* le Conseil d'assurer un suivi actif et rapide des groupes d'experts de l'OACI au sujet de ces 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 ;

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

-----

13.30 Dans la note WP/339, la Bolivie, appuyée par la Colombie, l'Équateur et l'Uruguay, rend compte de la mise en œuvre du Protocole/Plan d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, qui cherche à éviter le dédoublement des efforts et le chevauchement des responsabilités immédiatement après un accident. Le Comité a encouragé les États et l'industrie à intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les lois, règlements, politiques et plans appropriés pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

13.31 Dans la note WP/272, la République de Corée rend compte de sa législation relative à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et demande aux États de s'impliquer activement et d'élaborer des mesures pour accroître le niveau d'assistance. Le Comité a prié instamment les États et l'industrie d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* concernant l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Il a noté que l'OACI prévoit de tenir un second symposium sur le sujet au cours du prochain triennat, et il encourage les États, l'industrie et les autres parties prenantes à y participer à fond.

13.32 Dans les notes WP/88 et 98, la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) invite l'Assemblée à demander à l'OACI de désigner ou de créer une section ou un groupe du Secrétariat chargé de la question de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, de renforcer les dispositions des Annexes 14 et 19 en la matière, et de prier les États et le secteur de collaborer avec l'ACVFFI. Le Comité est convenu de renvoyer les propositions d'amendement des Annexes aux groupes d'experts et groupes de travail compétents de l'OACI pour des plus amples examens, tout en notant que le Groupe d'experts de la conception et de l'exploitation technique des aéroports avait déjà entamé des travaux dans ce sens. Il est aussi convenu de renvoyer au Secrétaire général la proposition de désignation ou de création d'un groupe à l'OACI afin d'en définir précisément le rôle, la structure et les ressources associées. Le Comité n'a pas approuvé l'alinéa b) de la suite à donner de la note WP/98.

### ***Accessibilité en aviation***

13.33 Dans la note WP/359, la Bolivie (État plurinational de), appuyée par le Belize, le Brésil, le Costa Rica, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, la République dominicaine et l'Uruguay, rend compte de ses activités de mise en œuvre du Protocole sur l'assistance aux passagers à mobilité réduite en ce qui concerne la facilitation du transport aérien, et elle invite l'Assemblée à examiner les pratiques exemplaires de l'État bolivien pour la mise en œuvre de mesures similaires dans d'autres États membres. Le Comité a prié instamment les États et l'industrie de mettre en œuvre les dispositions des Annexes pertinentes de l'OACI et d'accroître leurs efforts pour assurer l'accessibilité au transport aérien des personnes handicapées.

13.34 Dans la note WP/185, le Brésil fait valoir qu'il est essentiel de donner aux prestataires de services une référence pour les aider à prendre en charge les voyageurs handicapés et leur assurer une expérience de voyage prévisible, agréable et respectueuse de la dignité tout au long du parcours, ainsi que de promouvoir une plus large compréhension des processus établis par le secteur conformément aux règles et règlements en la matière. À l'issue des délibérations, le Comité a noté les travaux en cours à l'OACI sur cette très importante question et est convenu que le Conseil, par l'intermédiaire des groupes d'experts

et groupes de travail compétents de l'OACI, examinerait les pratiques en matière d'accessibilité en tenant compte des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19.

13.35 Dans la note WP/79, révision n° 1, la Tchéquie, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), du Canada, de la Bolivie, du Brésil, du Costa Rica, de Singapour, du Venezuela (République bolivarienne du), du Conseil international des aéroports (ACI) et de l'Association du transport aérien international (IATA), indique qu'il faut trouver et éliminer les obstacles et les écueils qui limitent l'accès des personnes handicapées au transport aérien et présente un projet de nouvelle résolution sur l'accessibilité au transport aérien pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, pour adoption par l'Assemblée. À l'issue des délibérations, le Comité a souligné qu'il fallait tenir compte des questions de sécurité dans les travaux futurs concernant l'accessibilité et qu'il importait que les États appliquent les SARP de l'Annexe 9 à ce sujet. Il est convenu de recommander à la Plénière l'adoption de la résolution 13/2, avec quelques modifications proposées au cours des débats et signalées ci-après.

### **Résolution A13/2 : 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 a 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 de 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 d'un nombre croissant de personnes souffrant de handicaps visibles et invisibles, ainsi que les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées ;

*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 afin de tendre vers un système de transport aérien inclusif ;
  - 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 ;
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, en collaborant étroitement 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.

-----

13.36 Dans la note WP/340, la République dominicaine, appuyée par Aruba (Royaume des Pays-Bas), le Belize, la Bolivie (État plurinational de), le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, Panama, le Paraguay, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), rend compte des initiatives de son

autorité de l'aviation civile (JAC) visant à faire mieux connaître et à promouvoir les bonnes pratiques en matière d'accessibilité au transport aérien, notamment l'élaboration de lignes directrices visant à l'humanisation du traitement des passagers à mobilité réduite. À l'issue des délibérations, le Comité a noté les initiatives de la République dominicaine, et il prie instamment l'OACI et les États d'accroître leurs efforts concernant des dispositions appropriées pour le transport aérien des personnes handicapées.

13.37 Le Comité a pris note des notes d'information WP/544, présentée par le Brésil, et WP/461, présentée par les Partenaires internationaux pour le développement, l'innovation et la durabilité de l'aviation (iPADIS).

#### ***Traite des personnes et trafic d'espèces sauvages***

13.38 L'Argentine, le Paraguay et l'Uruguay, dans la note WP/54, parrainée par le Belize, le Brésil, le Chili, la Colombie, la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), le Costa Rica, Cuba, El Salvador, l'Équateur, l'État plurinational de Bolivie, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Panama, les Pays-Bas, le Nicaragua, le Pérou et le Suriname, et la République bolivarienne du Venezuela, dans la note WP/412, rendent compte de la situation actuelle dans les États de la région Amérique du Sud en ce qui concerne la traite des personnes, et ils ont invité l'Assemblée à envisager, entre autres, de renforcer la coopération internationale et la collaboration intersectorielle et d'encourager les États à incorporer les questions liées à la traite des personnes à leurs campagnes sur la culture de la sûreté de l'aviation et de la facilitation. À l'issue des délibérations, le Comité prie instamment les États de tenir compte de la traite des personnes dans leurs campagnes sur la culture de la sûreté et de la facilitation de l'aviation, de promouvoir des protocoles et des mécanismes de réponse pour le signalement des cas, ainsi que pour le partage de statistiques entre points de contact (PoC), y compris des séminaires et des ateliers dans les bureaux régionaux de l'OACI.

13.39 Dans la note WP/318, parrainée par la Thaïlande, les États-Unis indiquent que le personnel aéronautique en contact avec le public et les voyageurs peuvent jouer un rôle important dans la détection et le blocage de la traite des personnes si on leur fournit les moyens de reconnaître les cas suspects et de les notifier aux autorités compétentes, lorsqu'une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes est adoptée. La note invite l'Assemblée à soutenir une résolution sur l'importance d'une stratégie globale. À l'issue des délibérations, le Comité a noté que les résolutions de l'Assemblée A40-15, *Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes*, et A40-16, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*, contiennent des dispositions sur la traite des personnes, et il est convenu que le dispositif du projet de résolution figurant dans l'appendice à la note devrait donner lieu à des modifications de la résolution A40-15, selon les besoins, plutôt qu'à la création d'une nouvelle résolution.

#### **Résolution 13/3 : 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 arrêter ce crime,

*Considérant* que la pratique recommandée 8.49 figurant dans l'Annexe 9 — *Facilitation* 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 8.50 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,

*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* [Stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur aéronautique], 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-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,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller à adopter et à mettre en œuvre rapidement les pratiques recommandées 8.49 et 8.50 figurant dans l'Amendement n° 29 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* [Stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur aéronautique], lorsqu'ils mettent en œuvre les dispositions pertinentes de l'Annexe 9.

-----

13.40 Dans la note WP/420, la République bolivarienne du Venezuela, appuyée par l'Argentine, la Bolivie (État plurinational de), le Panama, le Paraguay et l'Uruguay, fait valoir que la lutte contre la traite des personnes bénéficierait de protocoles supplémentaires fondés sur l'expérience acquise dans la détection et la gestion de situations anormales, tels qu'ils sont appliqués dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Le Comité, durant l'examen de la note, prie instamment les États d'accroître leurs efforts pour mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, de tenir compte des éléments indicatifs de l'OACI, et de collaborer avec toutes les parties prenantes.

13.41 Dans la note WP/144, le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA) indiquent que le transport aérien est souvent utilisé par les trafiquants d'espèces sauvages et proposent un amendement de la résolution A40-16 de l'Assemblée. À l'issue des délibérations, le Comité est convenu de modifier la résolution de manière à y ajouter des dispositions concernant le trafic d'espèces sauvages.

#### ***Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation***

13.42 Dans la note WP/18, le Conseil rend compte des faits nouveaux et de l'orientation future des travaux de l'OACI en ce qui concerne la facilitation, l'Annexe 9 — *Facilitation*, la Stratégie du programme d'identification des voyageurs (TRIP) et le Répertoire de clés publiques (RCP), et il a invité l'Assemblée à adopter le projet de résolution figurant dans l'appendice à la note. Après examen de la note, le Comité est convenu de recommander à la Plénière d'adopter la résolution 13/4, en remplacement de la résolution A40-16. Il a noté la position d'une délégation concernant la ratification unilatérale du Protocole de Montréal de 2014.

#### **Résolution 13/4 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation**

*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,

*Reconnaissant* 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, 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 de l'ONU soulignent que les travaux de l'OACI sur la gestion du contrôle aux frontières et la sûreté des documents de voyage dans la lutte continuent d'être importants pour la lutte contre le terrorisme ;

1. *Décide* que les appendices joints à la présente résolution et énumérés ci-après constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI en matière de facilitation, telle que celle-ci se présente à la clôture de la 41<sup>e</sup> 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 A40-16, *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 constitue une contribution clé à la réalisation des objectifs de développement durable 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'Assemblée de l'OACI, à sa 38<sup>e</sup> session, en 2013, a décidé que les États membres devraient être encouragés à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) qui avait été élaboré pour répondre au besoin d'un moyen plus efficace de notification et de recherche des différences par rapport aux normes et pratiques recommandées (SARP) et remplacer les mécanismes existants sur support papier,

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

*Reconnaissant* l'importance de la facilitation et la nécessité de disposer 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 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. *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. *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 des Nations Unies en ce qui concerne la gestion du contrôle aux frontières et la sécurité des documents de voyage et du Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), à l'attitude à adopter et aux interventions en cas d'urgences de santé publique, en plus de leurs besoins relatifs à l'administration du fret et des passagers et aux avancées technologiques liées à cette administration;
6. *Demande* au Secrétaire général de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents soient à jour et répondent aux besoins des États membres ;
7. *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 ;
8. *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. *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. *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. *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. *Reconnaissant* le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la facilitation, demande au Conseil et au Secrétaire général d'assurer la durabilité à long terme des programmes de facilitation de l'OACI, en prenant des mesures pour tenir compte des exigences de financement dans le budget programme ordinaire, au plus tôt et dans la mesure du possible et garantir la disponibilité d'effectifs suffisants, dans les meilleurs délais.

## APPENDICE B

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Considérant* que les titres de voyage délivrés conformément à la Convention sont des documents de voyage 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 faciliter l'authentification des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM électroniques), 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 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 documents de voyage électroniques lisibles à la machine, 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 documents de voyage électroniques lisibles à la machine 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 électroniques ;
16. *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 ;
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 électroniques 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 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* 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. *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 8.47 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 ;

2. *Prie instamment* les États membres de participer à des programmes régionaux et sous-régionaux de facilitation du transport aérien et d'autres organisations de l'aviation intergouvernementales ;

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

- a) pour assurer une mise en œuvre efficace en temps voulu des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
- b) pour attirer régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :
  - i) de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;
  - ii) de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;
  - iii) de promouvoir une culture de la facilitation ;
  - iv) 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. *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. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les installations aéroportuaires soient adaptées aux besoins des personnes handicapées, que des mécanismes de levage et des dispositifs appropriés soient largement disponibles, que les emplacements désignés pour la prise en charge et le débarquement des personnes handicapées soient situés aussi près que possible des entrées et sorties principales des aérogares et que des emplacements de stationnement automobile adéquats et accessibles soient réservés pour les personnes ayant des besoins en matière de mobilité, y compris pendant une urgence de santé publique ;

14. *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. *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. *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 (ONUDD) ;

17. *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 données RPCV, 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.