

Organizația Internațională a Aviației Civile (ICAO)

- [Despre ICAO](#)
- [Studiu de caz: Machine Readable Travel Documents](#)

Despre ICAO

Istoric

Organizația Internațională a Aviației Civile (International Civil Organization – ICAO) este o agenție a Organizației Națiunilor Unite, înființată prin Convenția asupra Aviației Civile Internaționale, semnată de 52 de state, la 7 decembrie 1944, la Chicago și intrată în vigoare la 4 aprilie 1947.

Cel de-al Doilea Război Mondial a fost un catalizator al dezvoltării aeronauticii, dar dezvoltarea rutelor de transport aerian se lovea de multiple obstacole politice și tehnice. În urma unor studii inițiate de SUA și după consultări cu Alianții, guvernul SUA a transmis către 55 de state invitația de a participa la o Conferință Internațională asupra Alianței Civile. Deschiderea Conferinței a avut loc la 1 noiembrie 1944 la Stevens Hotel din Chicago. Venirea participanților la Chicago a presupus asumarea unor riscuri, întrucât războiul nu se terminase, iar unele țări se aflau încă sub ocupație. În final au fost prezenți la Conferință delegați din 54 de state, iar 52 au semnat Convenția asupra Aviației Civile Internaționale, la 7 decembrie 1944.

Pentru a da funcționalitate Convenției de la Chicago până la ratificarea ei, a fost semnat și un acord interimar care presupunea crearea unei agenții provizorii (Provisional ICAO – PICAQ) cu rol consultativ și de coordonare. PICAQ era formată dintr-un Consiliu Interimar și o Adunare Interimară; din iunie 1945 Consiliul Interimar s-a întrunit la Montreal, Canada și cuprindea reprezentanți din 21 de state. Prima reuniune a Adunării PICAQ a avut loc la Montreal în iunie 1946. Orașul Montreal ca sediu al organizației a fost ales în prima sesiune a Adunării Interimare PICAQ, la 6 iunie 1946, cu 27 de voturi. Celelalte opțiuni au fost: Paris (9 voturi), Geneva (4 voturi), un oraș din China (1 vot). Montreal a fost propunerea statului Chile, susținută de Peru, SUA, Australia și Marea Britanie, iar alegerea s-a datorat nu doar ospitalității canadiene și potențialului de dezvoltare aeronautică al țării gazde, ci și apropierii geografice de New York, orașul care fusese deja ales ca sediu al ONU.

Convenția de la Chicago a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947, după ratificarea acesteia de către un număr suficient de state (minim 26 de state, conform Convenției). Convenția de la Chicago înlocuia Convenția pentru Reglementarea Navigației Aeriene de la Paris (1919) și Convenția Pan Americană asupra Aviației Comerciale de la Havana (1928). PICAQ s-a dizolvat, iar instituțiile ICAO au intrat în funcțiune în 1947. Primul președinte al ICAO a fost americanul Eduard Warner (PICAQ 1945 – 1947, ICAO 1947 - 1957), personalitate remarcabilă a aviației civile postbelice. Actualul președinte, italianul Salvatore Sciacchitano, este al șaselea președinte al ICAO.

La redactarea Convenției, în 1944, a fost anticipată crearea unui organism internațional pentru prezervarea păcii (viitoarea ONU, aflată atunci în proces de negociere), de aceea a fost prevăzută posibilitatea pentru ICAO de a face parte dintr-o astfel de organizație. Prima Adunare ICAO întrunită în mai 1947 a aprobat colaborarea cu ONU, iar ICAO a devenit agenție specializată a ONU prin protocolul semnat la 3 Octombrie 1947. ICAO rămâne o agenție independentă și autonomă, dar este parte constitutivă a ONU, statut datorită căruia, multe state au beneficiat financiar prin Programul ONU de Asistență Tehnică. ICAO lucrează în principal cu Consiliul Economic și Social al ONU, dar și cu alte agenții specializate ONU și organizații internaționale: Uniunea Internațională pentru Telecomunicații (ITU), Agenția Internațională pentru Energia Atomică (IAEA), Organizația Internațională a Muncii (ILO), Organizația Maritimă Internațională (IMO), Uniunea Poștală Universală (UPU), Organizația Mondială pentru Meteorologie (WMO), Organizația Mondială pentru Sănătate (WHO) și cu Organizația Mondială pentru Turism (UNWTO).

De-a lungul timpului, numărul standardelor ICAO a crescut, odată cu progresul tehnologic, numărând astăzi 12.000 de standarde și practici recomandate (SARPs - Standards and Recommended Practices), cuprinse în anexele la Convenția de la Chicago, toate agreeate prin consensul membrilor, a căror număr a ajuns la 193 de state membre. În prezent sunt atașate Convenției de la Chicago, 19 Anexe: Anexele 1 - 15 adoptate în anii 1948 - 1952, Anexele 16-17 în anii 1972 - 1975, Anexa 18 în 1984, iar la o distanță de 30 de ani, Anexa 19 - Managementul Riscului, adoptată în 2013. Este evident că perioada anilor '50 este cea mai prolifică în elaborarea de standarde internaționale agreeate pentru navigația aeriană civilă. Trebuie însă reținut că aceste anexe sunt extinse și amendate periodic, iar ICAO publică anual manuale care să permită accesul statelor la standardele și procedurile actualizate.

ICAO nu trebuie confundat cu IATA (International Air Transport Association) care este o organizație de comerț pentru companiile aeriene, al cărei sediu este tot la Montréal.

Structură

Majoritatea statelor lumii sunt membre ale ICAO, iar organizarea acesteia se face prin intermediul următoarelor instituții:

- Adunarea (Assembly) formată din delegații statelor membre se întrunește la 3 ani și este convocată de Consiliu. Convocarea extraordinară se poate face oricând la cererea Consiliului sau la cererea unui număr de state care să reprezinte cel puțin o cincime din totalul statelor membre. Adunarea alege statele membre care să fie reprezentate în Consiliu, examinează rapoartele Consiliului și ia măsurile necesare, aprobă bugetul organizației. Adunarea se poate adresa oricând Consiliului, comisiilor și celorlalte organe, în orice chestiune. Analizează în detaliu activitatea organizației sub aspectele sale tehnice, administrative, legale și tehnice.

Adunarea are autoritatea de a aproba amendamentele la Convenția asupra Aviației Civile Internaționale (Chicago, 1944), care sunt supuse ratificării de către statele membre;

- Consiliul (Council) este organismul permanent de decizie al ICAO, responsabil în fața Adunării. Este format din 36 membri, aleși de Adunare pentru o perioadă de 3 ani. În alegerea reprezentanților se urmărește să fie reprezentate statele cu importanță majoră în transportul aerian și în facilitarea acestuia, asigurând de asemenea reprezentarea tuturor ariilor geografice. Consiliul urmează direcțiile trasate de Adunare, elaborează rapoarte anuale către Adunare și urmărește îndeplinirea obiectivelor Convenției de la Chicago. Consiliul formulează standarde și practici recomandate (SARPs) care privesc navigația aeriană internațională încorporate în Anexe la Convenție și poate amenda Anexele existente; definește protocoalele pentru investigarea accidentelor internaționale și generează soluții pentru facilitarea procedurilor de trecere a frontierei pentru aviația civilă. Consiliul administrează finanțele ICAO, definește atribuțiile și sarcinile Comitetului de Transport Aerian, ale Comitetului de Suport Comun a Serviciilor de Navigație Aeriană, ale Comitetului de Finanțe, ale Comitetului de Cooperare Tehnică și ale Comitetului de Resurse Umane. Numește Secretarul General, membrii Comisiei de Navigație Aeriană și membrii Comitetului Premiului Edward Warner. Consiliul poate acționa ca arbitru între statele membre în diferende legate de implementarea Convenției de la Chicago, cu anexele sale. Președintele actual al Consiliului este italianul Salvatore Sciacchitano ales la 25 noiembrie 2019 și investit în funcție la 1 ianuarie 2020, pentru un mandat de 3 ani;
- Comisia pentru Navigație Aeriană (Air Navigation Commission - ANC) se ocupă de aspectele tehnice, considerând și recomandând spre adoptare/aprobare Consiliului standarde și practici recomandate (SARPs) și Proceduri pentru Serviciile de Navigație (PANs). Comisia este formată din 19 membri care au „calificarea și experiența necesare în știința și practica aeronauticii” și care sunt propuși de statele membre și numiți de Consiliu, nu reprezintă interesele vreunui stat, ci acționează independent, în interesul întregii comunități a aviației civile internaționale. Membrii Comisiei sunt numiți de Consiliu pe o perioadă de 3 ani, iar președintele și cei 2 vicepreședinți, pe o perioadă de 1 an. În Comisie mai participă, cu statut de observator, reprezentanți ai statelor și ai industriei. Comisia a examinat și recomandat standardele și procedurile recomandate (SARPs) cuprinse în 17 dintre cele 19 Anexe ale Convenției, inclusiv cea mai recentă dintre acestea, Anexa 19 - Managementul Siguranței. ANC este convocată în trei sesiuni pe an, cu aprobarea Consiliului, fiecare sesiune desfășurându-se de-a lungul a 9 săptămâni, cu o pauză de 3 săptămâni în această perioadă. Provocarea ANC este de a continua îmbunătățirea standardelor de siguranță și eficiență aviatică, introducerea sistemelor avansate, identificarea proactivă a riscurilor actualei infrastructuri de navigație, elaborarea unor măsuri în acord cu Planul de Siguranță Aviatică Globală (Global Aviation Safety Plan - GASP) și Planul de

Navigație Aeriană Globală (Global Air Navigation Plan - GANP);

- Secretariatul (Secretariat) este condus de un Secretar General ales de Consiliu pe o perioadă de 3 ani, actualmente columbianul Juan Carlos Salazar, de la 1 august 2021. Secretariatul furnizează asistență administrativă reprezentanților naționali și este organizat în 5 secțiuni: Biroul de Navigație Aeriană (Air Navigation Bureau), Biroul de Transport Aerian (Air Transport Bureau), Biroul de Cooperare Tehnică (Technical Co-operation Bureau), Biroul Juridic și de Relații Externe (Legal Affairs and External Relations Bureau) și Biroul pentru Administrație și Servicii (Bureau of Administration and Services). Este responsabil față de Consiliu și îndeplinește sarcinile trasate de acesta, fiind format din funcționari specializați în aviație civilă internațională. Secretarul General este responsabil pentru management, productivitatea muncii, activități legate de finanțe, etică și comunicare, activitatea celor 7 birouri regionale din Paris, Bangkok, Cairo, Dakar, Nairobi, Lima și Mexico.

Obiective

Obiectivul principal al organizației este acela de a ajuta statele să ajungă la cel mai înalt grad de uniformizare a procedurilor, standardelor, normelor și organizării aviației civile, în condiții de siguranță și eficiență, asigurând accesul fiecărui stat la rutele internaționale de navigație aeriană.

Viziunea actuală a ICAO este „realizarea creșterii durabile a sistemului de aviație civilă globală”, iar acțiunile sunt canalizate spre următoarele obiective:

- consolidarea instituțiilor din aviația civilă: administrare, norme, studii, suport pentru implementarea standardelor și planuri de dezvoltare a aviației civile/a aeroporturilor;
- transfer de tehnologie și dezvoltarea resurselor umane: servicii de consultanță, centre de instruire, programul TRAINAIR, instruire din partea furnizorilor de echipamente;
- adaptare infrastructură și servicii: aerodromuri, echipament și sisteme de navigație aeriană, echipamente și sisteme de securitate, sisteme de management a aeroporturilor, update;
- promovarea standardelor și practicilor recomandate (SARPSs): promovarea uniformizării implementării SARPs, a politicilor și procedurilor, a proiectelor implementate prin TCB (Technical Cooperation Bureau) pentru conformarea la standarde, implementarea de acțiuni remediale pentru deficiențe identificate în procesele și infrastructura aviației civile, îndeplinirea cerințelor de instruire, dezvoltarea de planuri pentru acțiuni corective, pregătire pentru elaborarea

documentației necesare auditului pentru autentificarea conformării la standarde.

Activitatea ICAO include și investigarea accidentelor de aviație, licențierea personalului, activități legate de telecomunicații, meteorologie, echipament pentru navigația aeriană, facilități la sol pentru transportul aerian, misiuni de căutare și salvare, protecția mediului. ICAO promovează acorduri regionale și internaționale cu scopul de a liberaliza piața aviatică, ajută la stabilirea standardelor legale care să asigure că o creștere durabilă în transportul aerian nu se face în detrimentul siguranței.

Standardele noi sunt întotdeauna negociate cu statele membre și abia după un consens diplomatic, se ajunge la transpunerea acestora în cadrul reglementărilor naționale. Cele 7 Birouri Regionale servesc la coordonarea regională a acestei activități de uniformizare a standardelor, dezvoltă coaliții, conduc audit-uri, construiesc capacități și organizează instructaje. Standardele ICAO nu înlocuiesc automat standardele naționale, introducerea acestora la nivel național realizându-se prin proceduri legale specifice statelor, cu respectarea suveranității acestora. Agențiile ONU nu au autoritate asupra guvernelor naționale, ICAO nu este un legislator global sau un polițist al rutelor de transport aerian, nu poate restricționa accesul statelor în spațiul aerian, nu poate închide rute aeriene, nu poate condamna companii aeriene sau aeroporturi pentru servicii neconforme cu standardele internaționale de siguranță.

Preocupările globale actuale aduc pe agenda ICAO provocări noi: proceduri pentru reducerea emisiilor de carbon și soluții de relansare a navigației aeriene după pandemia Covid-19. În perioada pandemiei Covid-19, ICAO a susținut crearea de coridoare de transport prin pachetul (implementing Package) „Establishing a Public Health Corridor” - cu norme pentru aeroporturi și companii, material de support, instructaj, prin monitorizarea și coordonarea platformelor, a mecanismelor de feedback, cu scopul de a asista țările în stabilirea coridoarelor de transport aerian sigure. În contextual inițierii de către companii private a călătoriilor spațiale civile, reglementarea aviației spațiale civile de către ICAO devine o prioritate. ICAO a elaborat un manual de bune practice în 2015 și câteva proiecte tehnice în 2018, dar reglementarea aviației spațiale rămâne un obiectiv de realizat în viitorul apropiat.

Finanțare

ICAO este finanțat de guvernele celor 193 de state membre și de contribuitori externi (instituții financiare, parteneri privați etc.). Raportul prezentat de Secretarul General ICAO Consiliului, pentru exercițiul financiar 1 ianuarie - 31 decembrie 2018, a evidențiat un buget de 98.896.000 CAD (bugetele ICAO sunt realizate în dolari canadieni). În cadrul celei de-a XL-a Sesiuni a Adunării ICAO,

din iulie 2019, Consiliul a propus Comisiei Administrative un buget trienal (pentru 2020, 2021, 2022) de 322,7 mil. CAD, în baza sugestiilor și recomandărilor Comitetului Financiar, a propunerilor de buget făcute de Secretarul General și a bugetului anului în curs, 2019. Defalcăt pe ani, propunerea este următoarea: 103,3 mil. CAD pentru 2020, 106,3 mil. CAD pentru 2021, respectiv 112,4 mil. CAD pentru 2022. Cheltuielile bugetare sunt defalcate astfel: 73% obiective strategice, 14% management și administrare, 13% suport programe.

Programul de Cooperare Tehnică (Technical Co-operation Programme - TCP) acordă susținere financiară statelor pentru promovarea și implementarea Standardelor și Procedurilor Recomandate (SAPRs), Planurilor de Navigație Aeriană (ANPs), acțiunilor remediale rezultate din Programul de Audit pentru Supravegherea Siguranței (USOAP) și Programul de Audit pentru Securitate Universală (USAP), pentru restructurarea instituțiilor naționale de aviație, actualizarea infrastructurii și serviciilor din aeroporturi, facilitarea transferului de tehnologie și construirea de capacități. TCP a avut un buget de 170,6 mil. CAD în 2018: 105,6 mil. CAD fonduri furnizate de statele membre, 61,3 mil. CAD fonduri din alte surse. Beneficiarii acestor fonduri la nivel regional au fost: 122 mil. CAD Americile, 35,8 mil. CAD Africa, 6,8 mil. CAD Orientul Mijlociu, 5,3 mil. CAD Asia-Pacific, 0,5 mil. CAD Europa.

Co-finanțatori la programele ICAO mai pot fi: ONU, Banca Mondială, bănci regionale pentru dezvoltare, bănci comerciale, agenții guvernamentale, Comisia Europeană, IATA, alte organizații internaționale, companii private din domeniul aviației și al industriei aerospațiale.

Referințe

Abeyrante, R. (2015), *Regulation of Commercial Space Transport. The Astrocizing of ICAO*. Springer, New York.

ICAO (2019), *Doc. 10129, Financial Statements and Reports of the External Auditor for the Financial Year Ended 31 December 2018*. Disponibil la [Microsoft Word - Add.1.EN.FINAL.docx \(icao.int\)](#).

ICAO (2021), *Doc. 9303. Machine Readable Travel Documents (8th Edition)*. Disponibil la [Microsoft Word - Doc.9303.Pt.01.8th.Ed.alltext.en.INPROGRESS.CC.docx \(icao.int\)](#).

ICAO (2006), *ICAO MRTD Report. Optimizing Security and Efficiency through Enganced ID Technology*, Vol. 1, No. 1, Montreal. Disponibil la [ICAO MRTD Report vol 1.pdf](#).

Jakhu, R.S., Sgobba, T., & Dempsey, P.S. (Eds.), *The Need for an Integrated Regulatory Regim for Aviation and Space. ICAO for Space*. Springer, New York.

Mackenzie, D. (2010), *ICAO. A History of the International Civil Aviation Organization*, University of Toronto Press.

ICAO, *Istoricul Organizației*. Disponibil la [Milestones in International Civil Aviation \(icao.int\)](#).

UN (1944, Dec. 7), *Convention on International Civil Aviation*, intrată în vigoare la 4 april 1947. Disponibil la [UNTC](#).

ICAO (2017, Oct), *Anexa 9 - Facilitation* (15th edition). Disponibil la [Microsoft Word - Anx.09.15th Edition.alltext.en.docx \(icao.int\)](#).

ICAO (2019, Jul. 16), *Draft Budget of the Organization 2020-2021-2022 from the President of the Icao Council to the 40th Session of the Assembly (working paper, Agenda Item 49)*. Disponibil la [wp_034_en.pdf \(icao.int\)](#).

Studiu de caz: Machine Readable Travel Documents

Aparatele care verifică pașapoarte, vize și alte documente de călătorie (denumite generic MRTDs) sunt astăzi o realitate a oricărui aeroport internațional. Ele facilitează verificarea documentelor de călătorie, fluidizând activitatea de control la frontieră și sporind siguranța în aeroporturi. Implementarea lor este parte a Strategiei de Securitate ICAO (ICAO Comprehensive Aviation Security Strategy), în baza Anexei 9 la Convenția de la Chicago, denumită: "Standards and Recommended Practices - Facilitation". Anexa 9 a fost adoptată în 1949, dar este periodic extinsă și amendată.

Preocuparea ICAO pentru crearea de aparate care să citească documentele de identitate a început în 1968, prin crearea de către Comitetul de Transport Aerian a unui grup specializat pe siguranța pașapoartelor (Panel on Passport Cards). Acesta și-a început activitatea prin elaborarea unui set de recomandări făcute statelor pentru emiterea de carduri standardizate care ar putea fi citite de aparate și care ar accelera procesul de verificare a pașapoartelor la punctele de trecere a frontierei. În 1980, a fost publicat un material cu specificații în acest sens, denumit „Doc. 9303. A Passport with Machine Readable Capability” - care a devenit baza pentru implementarea primelor cititoare de documente în Australia, Canada și SUA. Actualizat de-a lungul a trei decenii, Doc. 9303 a ajuns, în 2021, la cea de-a opta ediție. În 1984 a fost înființat Grupul Tehnic de Asistență (Technical Advisory Group on Machine Readable Travel Documents - TAG/MRTD) format din oficiali guvernamentali specializați în emiterea și controlul pașapoartelor și a altor documente de călătorie, care au inclus în preocupările lor și citirea vizelor. Odată cu dezvoltarea de noi tehnologii, în 1998 grupul TAG/MRDT a început elaborarea unui sistem de identificare biometrică și a mijloacelor asociate pentru stocarea datelor. Activitatea TAG/MRTD a primit un imbold important după atacurile teroriste de la 11 septembrie 2001, odată cu creșterea interesului statelor pentru securitatea documentelor de identitate. TAG/MRTD și Comitetul de Transport Aerian au accelerat elaborarea de norme: rapoartele tehnice asupra folosirii tehnologiei biometrice și a chip-ului contactless, Logical Data Structure (LDS) și Public Key Infrastructure (PKI) au fost incorporate în edițiile Doc. 9303 din 2006 și 2008.

Inițiativa ICAO de a dezvolta standarde pentru pașapoarte și documente de călătorie, se înscrie în tradiția stabilită de conferințele privind pașapoartele, ale Ligii Națiunilor, în anii 1920 - când s-a

stabilit dimensiunea pașaportului respectată și astăzi, și cea a organizației succesoare acesteia, ONU, sub al cărei mandat funcționează ICAO. Din 2004, Adunarea ICAO a priorizat politica globală privind consolidarea securității și integrității documentelor de călătorie și necesitatea cooperării ICAO cu alte organizații precum: International Organization for Standardization (ISO), International Air Transport Association (IATA), Airport Council International (ACI) și International Criminal Police Organization (INTERPOL). În 2005, toate cele 188 state membre ICAO la acel moment au aprobat noile standarde pentru implementarea MRTDs, conform Doc. 9303, având termen limită anul 2010. Nivelul de cost pentru emiterea noilor documente MRTDs a fost estimat ca fiind sub cel al producerii documentelor convenționale, dar s-a estimat că acesta va crește considerabil prin introducerea documentelor electronice cu elemente de identificare biometrică. Dar, în contextul creșterii numărului de pasageri, va crește și interesul guvernelor pentru fluidizarea traficului la frontieră.

S-a implicat în proces și Directoratul Executiv al Comitetului Antiterorism (CTED) al Consiliului de Securitate al ONU. CTED a fost creat pentru a asista statele în implementarea rezoluțiilor 1273 (2001) și 1624 (2005), în cadrul cărora un element crucial este controlul la frontieră pentru a preveni circulația teroriștilor cu acte false și cooperarea statelor pentru a întări siguranța frontierelor internaționale: controlul eficient la frontieră este considerat prima linie de apărare împotriva terorismului și parte integrantă a strategiilor naționale de combatere a terorismului. Eforturile ICAO de implementare a aparatelor de citire a documentelor este activ susținut de CTED care devine un facilitator al asistenței tehnice pentru construirea capacității statelor și lucrează împreună cu ICAO pentru ca statele să-și îndeplinească obligațiile trasate de rezoluțiile Consiliului de Securitate.

MRTDs s-au impus rapid pe agenda globală a managementului identificării pasagerilor (traveller identification management), s-au organizat 10 simpozioane MRTD (2005-2014), seminarii, expoziții de produse și s-au publicat rapoarte anuale MRTD. La cea a XXXVIII-a Sesiune a Adunării ICAO, în 2013, statele membre au adoptat ICAO Travel Identification Programme Strategy (ICAO TRIP) care să consolideze sistemul global prin dialogul dintre reprezentanții statelor și cei ai industriei (noul TRIP va încorpora agenda MRTD și va continua simpozioanele, cu denumirea MRTD/TRIP în 2015, ulterior doar TRIP). Strategia ICAO TRIP se dorește a fi o abordare holistică și coerentă, în cadrul căreia sunt prezentate anual rapoarte, este editată o revistă și organizat un simpozion internațional, cu scopul de a găsi soluții pentru documente mai sigure, de a actualiza standardele existente, de a detecta defecțiuni ale sistemului sau ale aplicațiilor interoperaționale și de a aduce tehnologii noi de emitere și verificare a documentelor de călătorie. Rezoluțiile Consiliului de Securitate 2178 (2014) și 2396 (2017) au creat un nou cadru pentru acțiunea combinată a statelor de combatere a terorismului și au impus implementarea globală a sistemului de date API

(advanced passenger information) și PNR (passenger name record) pentru un management la controlului la frontieră mai sigur și mai eficient în combaterea terorismului.

Simpozionul TRIP2021 a reunit pentru prima dată ICAO și INTERPOL - „Passenger Data Forum Exchange”: un forum pentru schimbul de informații și strategii care să conducă la bune practici, proceduri, specificații și mecanisme adiționale conectate modului de implementare a sistemului de date API și PNR. Pe parcursul a 3 zile, au participat : miniștri de interne și de externe, reprezentanți ai agențiilor vamale, birourilor de imigrare, birouri juridice, oficii de stare civilă, personal diplomatic și consular, reprezentanți ai companiilor aeriene, aeroporturilor, consultanți de securitate aviatică, donatori, reprezentanți ai mediului academic, ai organizațiilor internaționale, ai companiilor private producătoare de echipamente, tehnologie și consumabile pentru emiterea și verificarea documentelor de călătorie cu citire automată (MRTDs). Companiile producătoare de tehnologii pentru securitatea documentelor de călătorie, sunt mari jucători globali, majoritatea implicați și în tehnologii pentru emiterea de bancnote și carduri bancare. Un astfel de simpozion nu are nevoie de finanțare din bugetul ICAO, ci este sponsorizat de marii actori globali de pe această piață: companiile americane HID Global și Entrust, compania franceză IN Groupe (cu o cifră de afaceri de 427 mil. E în 2020), Any Security Printing Company (fosta imprimărie de stat a Ungariei), companiile elvețiene SICPA sau OVD Kinegram, compania Regula Forensics din Bielorusia (cu birouri în 9 state, inclusiv în Rusia și Ucraina) sau compania germană Veridos (cel mai mare furnizor de soluții integrate de identificare, premiată în 2021 la o conferință de profil).

Malaezia este prima țară care a emis un pașaport electronic, în 1998. Normele ICAO apar abia în 2003, Belgia fiind prima țară care emite pașapoarte electronice conform normelor, în 2004, urmată de Suedia. USA a adoptat pașapoartele electronice în 2009. Din 2005 a crescut numărul țărilor care emit pașapoarte electronice, dar termenul de implementare 2010 s-a dovedit a fi nerealist ; numărul statelor care emit pașapoarte electronice este de 150 (din totalul de 193 de state membre) în 2019.