



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 29 : Facilitation

#### QUESTIONS LIÉES À LA FACILITATION

(Présenté par l'Association internationale du transport aérien — IATA)

##### SOMMAIRE

Ce mémoire présente le point de vue de l'industrie du transport aérien concernant plusieurs décisions importantes prises durant la 12<sup>e</sup> session de la Division de facilitation, notamment celles concernant : 1) les personnes inadmissibles; 2) les renseignements préalables concernant les voyageurs; 3) les renseignements préalables sur le fret; et 4) les données biométriques et les documents de voyage lisibles à la machine.

Le paragraphe 3.1 énonce les actions à prendre par l'Assemblée.

#### 1. DONNÉES DE BASE

1.1 Lors de la 12<sup>e</sup> session de la Division de facilitation, les participants ont été invités à se pencher sur plusieurs questions et à évaluer une série de recommandations et de propositions. Dans chaque cas, les décisions à prendre à l'égard des différentes recommandations et des changements suggérés à l'Annexe 9 devaient avoir un impact important et immédiat sur la facilitation du transport aérien international.

1.2 Dans certains domaines, de divergences de vue se sont manifestées quant au meilleur moyen d'aller de l'avant. Cependant, dans la plupart des cas, on a atteint de larges consensus.

1.3 En général, l'industrie aérienne est satisfaite des résultats obtenus par la Division, en particulier dans le domaine des échanges électroniques de données et des responsabilités à l'égard des passagers inadmissibles ou expulsés. Nous croyons toutefois qu'il reste du travail à faire pour fournir aux États les éléments d'orientation appropriés.

<sup>1</sup> Tous les versions linguistiques sont fournies par l'IATA.

## 2. QUESTIONS PRÉCISES À EXAMINER

2.1 **Personnes inadmissibles et personnes expulsées** : l'IATA appuie les décisions prises par la Division quant au Chapitre 5 de l'Annexe 9. Le texte adopté respecte les intérêts nationaux tout en étant équitable quant à la responsabilité des compagnies aériennes transportant des personnes qui sont refoulées à l'arrivée. Nous comprenons que certaines dispositions de ce texte causent quelques problèmes à certains États, mais nous appuyons fortement l'idée que les transporteurs ne devraient pas être imputables lorsqu'ils n'ont enfreint aucune réglementation nationale. Cette position est maintenant bien énoncée dans les normes 5.9 et 5.9 bis.

L'IATA endosse la demande de la Division auprès de l'OACI en vue de créer un comité de rédaction sous l'égide du Groupe d'experts de la facilitation, avec pour mission d'élaborer des éléments d'orientation à inclure dans le Manuel de facilitation, en utilisant le matériel existant déjà approuvé par d'autres instances.

2.2 **Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et accès aux dossiers passagers (PNR)** : l'IATA se réjouit de voir que la Division a approuvé une nouvelle norme qui vise à restreindre les exigences en données des systèmes RPCV aux éléments disponibles dans les formulaires lisibles à la machine des documents officiels de voyage. Nous approuvons aussi la recommandation à l'effet de demander aux États d'harmoniser les exigences de leurs systèmes en fonction du cadre établi par l'OACI, l'Organisation mondiale des douanes et l'IATA.

Concernant les régimes d'accès aux dossiers passagers, nous sommes préoccupés par un certain nombre de questions qui restent en suspens, même après que la Division ait adopté une nouvelle norme à verser au Chapitre 3 concernant les limites à imposer aux États qui veulent obliger l'accès aux dossiers passagers en plus des systèmes RPCV. L'IATA appuie l'OACI qui veut assumer dès que possible un rôle de leader dans la rédaction de lignes directrices et de normes internationales pour réglementer cette pratique de plus en plus répandue.

2.3 **Renseignements préalables concernant le fret** : comme au début de la mise en place du système RPCV, les États qui cherchent à définir des exigences en matière de renseignements préalables sur le fret font face à un vide juridique, puisque les lignes directrices et les normes n'existent pas encore. Nous appuyons les deux recommandations adoptées par la Division, à savoir : 1) demander à l'OACI de travailler avec les autres parties prenantes à l'élaboration de principes universels pour les programmes de renseignements préalables sur le fret; et 2) demander aux États de rendre leurs systèmes de renseignements préalables sur le fret conformes à ces principes.

2.4 **Technologie biométrique et documents de voyage lisibles à la machine (MRTD)** : L'IATA encourage l'OACI à poursuivre ses efforts pour imposer aux États des délais à l'intérieur desquels ils devront émettre des documents de voyage lisibles à la machine. Étant donné l'essor des régimes de RPCV et les volumes de données que ces régimes supposent, il est essentiel au bon fonctionnement des compagnies aériennes que ces données puissent être saisies électroniquement avant ou durant l'enregistrement des passagers. Par conséquent, l'IATA appuie toute initiative qui encouragerait les États à émettre dès que possible des MRTD conformes aux normes du Document 9303. Cela devrait certainement se faire bien avant la date limite du premier avril 2010.

3. **SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

3.1 L'IATA invite l'Assemblée à :

- a) prendre note des quatre questions soulevées dans ce mémoire à la lumière des décisions prises lors de la 12<sup>e</sup> session de la Division de facilitation;
- b) appuyer les recommandations de la Division en réponse à la lettre aux États de l'OACI qui réclamait des commentaires; et
- c) encourager les administrations nationales à appliquer, dès que possible, les amendements à l'Annexe 9, tels qu'adoptés par le Conseil.

— FIN —