

**NOTE DE  
TRAVAIL**



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

A35-WP/325  
EC/50  
6/10/04

## **ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION**

### **PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 29 ET 30 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur les points 29 et 30 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission économique pour examen.

**Point 29 : Facilitation**

29:1 À ses deuxième et troisième séances, la Commission examine les faits nouveaux survenus dans le programme de facilitation depuis la dernière session de l'Assemblée, en se fondant sur trois rapports présentés par le Conseil : le premier concerne l'issue de la douzième session de la Division de facilitation (WP/43) ; le deuxième, la protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports et autres documents de voyage (WP/11) et le troisième, la prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes (WP/12 et Rectificatif n° 1). De plus, six notes de travail sont présentées par des États et des observateurs, à savoir les notes WP/65, 107, 159, 160, 180 et 202.

29:2 Pour en faciliter l'examen, les notes de travail sont classées sous les titres suivants : Résultats de la douzième session de la Division de facilitation et protection de la sûreté et de l'intégrité des passeports et autres documents de voyage ; Prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes ; Facilitation et qualité du service aux aéroports ; et Amélioration de la sûreté et de la facilitation.

**Résultats de la douzième session de la Division de facilitation et Protection de la sûreté de l'intégrité des passeports et autres documents de voyage**

29:3 La Commission examine trois notes de travail concernant la douzième session de la Division de facilitation (FAL/12), qui s'est tenue au Caire (Égypte) du 22 mars au 1<sup>er</sup> avril 2004, sous le thème « *Faire face aux défis de la sûreté pour faciliter l'exploitation du transport aérien* ».

29:4 Dans la note WP/43, le Conseil présente un rapport sur l'issue de FAL/12, laquelle a adopté seize recommandations de type A et seize recommandations de type B.

29:5 Les recommandations de type A proposent des amendements aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9. Elles visent à faciliter le passage des voyageurs par les contrôles frontaliers, à renforcer la sûreté de l'aviation et les contrôles touchant la fraude des documents de voyage et l'immigration clandestine et à améliorer la protection contre le vol d'identité. En mai 2004, le Comité du transport aérien a achevé l'examen préliminaire de toutes les propositions d'amendement de l'Annexe 9 et il a donné pour instruction qu'elles soient envoyées, avec ses observations, aux États contractants pour avis (Lettre SD 6/4-04/57 du 30 juillet 2004). Le Comité envisage d'examiner à nouveau les recommandations de type A en janvier 2005, en tenant compte des observations des États, et de les renvoyer ensuite au Conseil, accompagnées de recommandations concernant leur adoption.

29:6 Les recommandations de type B proposent d'autres mesures que les États contractants ou le Conseil doivent prendre dans le cadre du programme de facilitation. Suite à leur examen par le Comité du transport aérien, le Conseil a approuvé et adopté ces recommandations, en juin 2004.

29:7 La note WP/202, présentée par les Pays-Bas au nom de la Communauté européenne et de ses États membres, expose la position de la Communauté européenne relative à l'élaboration de normes pertinentes concernant le transfert des données relatives aux passagers aériens (PNR), provenant des systèmes des compagnies aériennes et adressées aux agences gouvernementales, pour améliorer la sûreté de l'aviation et faciliter les contrôles frontaliers. Cette note réitère le soutien de la Communauté européenne, déjà exprimé à la réunion FAL/12, à la prompt formulation de lignes directrices et de

pratiques uniformes de l'OACI pour le traitement des données PNR, et propose que les travaux entrepris par l'OACI portent sur le type des données, les exigences concernant leur traitement ou leur transfert et la structure des données comme il est indiqué dans la note présentée par la Communauté européenne à la réunion FAL/12.

29:8 Dans la note WP/65, l'IATA exprime les vues et l'appui de l'industrie du transport aérien aux résultats de FAL/12, notamment les décisions liées à l'échange automatisé de données et les personnes inadmissibles et refoulées.

29:9 Dans la note WP/11, le Conseil rend compte des progrès réalisés depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée en ce qui concerne les travaux entrepris pour aider les États à préserver l'intégrité et la sécurité de leurs passeports et autres documents de voyage.

20:10 Le Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine (TAG/MRTD) a actualisé les spécifications techniques du Doc 9303, intitulé *Documents de voyage lisibles à la machine*, pour permettre le recours à d'autres technologies de mémorisation des données telles que les circuits intégrés, afin de pouvoir accepter par exemple des images biométriques codées pour confirmation d'identité, selon les lignes prescrites dans le plan directeur mondial harmonisé qui a été entériné par le Comité du transport aérien en mai 2003. Les spécifications du passeport lisible à la machine (MRP) contiennent de plus une annexe décrivant les normes minimales de sécurité des documents de voyage lisibles à la machine (MRTD). Les nouvelles spécifications relatives aux visas (qui n'ont pas encore été publiées) prévoient des changements destinés à empêcher l'usage frauduleux d'un visa par une personne autre que son titulaire légitime.

29:11 La douzième session de la Division de facilitation (FAL/12) a formulé des recommandations visant à introduire dans l'Annexe 9 — *Facilitation* des dispositions nouvelles et améliorées qui renforceraient la sécurité des documents de voyage. Si elles sont adoptées par le Conseil, ces dispositions obligeront tous les États contractants à délivrer des MRP, à actualiser régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions de leurs documents de voyage pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection des falsifications, et à contrôler le processus de délivrance des documents de voyage pour se prémunir contre le vol de leurs stocks et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.

29:12 Au cours des délibérations des quatre notes, plusieurs délégations estiment que tous les États contractants devraient commencer dès que possible à délivrer des MRP, par exemple dès l'an 2008, c'est-à-dire avant la date recommandée par FAL/12. Elles estiment aussi que l'on devrait fixer une date limite au-delà de laquelle les passeports non lisibles à la machine ne seront plus valides. D'autres délégations indiquent que les décisions de FAL/12 sur des questions telles que la date de mise en œuvre des MRP ont été prises par consensus et devraient donc être maintenues. Des délégations ont aussi exprimé des vues, soit pour accepter soit pour contester la recommandation de la Division selon laquelle, en ce qui concerne les personnes non-admissibles, les transporteurs ne seront pas tenus responsables dans le cas où des documents de voyage en bonne et due forme ont été présentés. En ce qui concerne la proposition de normes sur l'accès aux données PNR, une délégation est d'avis qu'il appartiendra au Conseil de décider quelle forme prendront les conclusions du groupe d'étude.

29:13 La Commission convient que lorsqu'elle élaborera des lignes directrices pour l'accès aux données PNR, l'OACI devra prendre en compte les propositions pertinentes formulées par la Communauté européenne durant FAL/12.

29:14 Lors de l'examen du rapport présenté dans la note WP/43, la Commission note que les recommandations de type A ainsi que les observations du Comité du transport aérien ont été envoyées aux États contractants en sollicitant leurs avis avant le 31 octobre 2004, et que les recommandations de type B ont été adoptées par le Conseil en juin 2004.

29:15 La Commission convient que le Conseil et les États contractants devraient poursuivre leurs travaux, à titre de haute priorité, pour préserver l'intégrité et la sécurité des passeports et autres documents de voyage.

### **Prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes**

29:16 Dans la note WP/12, le Conseil rend compte des progrès réalisés dans l'application de la Résolution A33-18 : *Prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes*.

29:17 Afin de déterminer la mesure dans laquelle l'introduction non intentionnelle d'espèces étrangères envahissantes au moyen d'aéronefs civils constitue un problème pour les États contractants, le Secrétariat a mené une enquête, en 2002, pour réunir plus de renseignements en vue de réévaluer les possibilités d'une action multilatérale dans ce domaine. L'enquête a révélé que l'aviation civile internationale semble constituer un moyen important pour l'introduction non intentionnelle d'un type d'espèces se déplaçant en « passagers clandestins » sur d'autres espèces introduites intentionnellement d'un État dans un autre. D'autre part, l'aviation civile internationale n'est pas une voie importante pour les espèces qui s'introduisent par hasard à bord d'aéronefs et sont donc ainsi transportées non intentionnellement d'un État vers un autre.

29:18 Néanmoins, les réponses à l'enquête laissaient entendre que le fait que des espèces étrangères envahissantes sont introduites dans des États est important, le mode d'introduction (intentionnel ou pas) n'étant que secondaire. Des mesures devraient donc être prises aux frontières, quel que soit le mode d'entrée des espèces étrangères.

29:19 Le Conseil a donc conclu que puisque des espèces sont introduites par la voie de l'aviation civile internationale durant les opérations d'import/export, le mieux serait d'appliquer les mesures préventives aux frontières, point de convergence de l'intérêt de toutes les agences gouvernementales concernées. Il recommande donc que l'OACI élabore une stratégie pour prévenir l'introduction d'espèces étrangères envahissantes par la voie de l'aviation civile internationale et aussi que la Résolution A33-18 soit remplacée par une version actualisée.

29:20 Entérinant le plan d'action du Conseil, la Commission convient que :

- a) les États contractants et les organisations internationales intéressées devraient être informés des résultats de l'enquête mentionnée dans la lettre EC 6/21-02/78 concernant l'introduction d'espèces étrangères envahissantes par la voie aérienne ;
- b) les États contractants devraient être priés de faire parvenir à l'OACI les « meilleures pratiques » de leurs diverses agences (agriculture, horticulture, douanes, quarantaine,

santé) en matière de prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes par la voie aérienne, afin que l'Organisation puisse les publier sous forme d'éléments indicatifs ;

- c) les organes compétents de l'OACI devraient envisager de rédiger des normes et pratiques recommandées, selon le cas, pour tenir compte des procédures ou pratiques les plus courantes dans les États, en vue de leur introduction dans les Annexes pertinentes de la Convention de Chicago.

29:21 La Commission convient aussi de soumettre à l'Assemblée, pour adoption, la Résolution 29/1 qui annule et remplace la Résolution A33-18.

## **RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LA COMMISSION ÉCONOMIQUE ET RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION**

### **Résolution 29/1**

#### **Prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la communauté mondiale reconnaît de plus en plus la menace que les espèces exotiques envahissantes posent pour la diversité biologique,

*Considérant* que le transport international, et notamment le transport aérien civil, constitue une voie potentielle d'introduction d'espèces exotiques envahissantes,

*Considérant* que la Convention sur la diversité biologique, le Programme mondial sur les espèces envahissantes et d'autres organisations internationales intergouvernementales et non gouvernementales travaillent actuellement aux moyens d'évaluer et de gérer efficacement les espèces exotiques qui menacent des écosystèmes, habitats et espèces,

1. *Prie instamment* tous les États contractants de s'appuyer mutuellement dans les efforts déployés pour réduire le risque d'introduction, par le transport aérien civil, d'espèces exotiques potentiellement envahissantes dans des zones situées en dehors de leur aire naturelle ;

2. *Demande* au Conseil de l'OACI d'élaborer des éléments indicatifs et, s'il y a lieu, des normes et pratiques recommandées, pour aider les États contractants à réduire le risque d'introduction d'espèces exotiques potentiellement envahissantes dans des zones situées en dehors de leur aire naturelle, et de continuer à travailler avec les organisations appropriées à ce sujet ;

3. *Demande* au Conseil de l'OACI de faire rapport sur la mise en œuvre de cette résolution à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;

4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-18.

---

### **Facilitation et qualité du service aux aéroports et amélioration de la sécurité et de la facilitation**

29:22 La Commission examine la note WP/180 présentée par l'ACI, qui signale qu'en plus du contrôle aux frontières, la facilitation inclut aussi les activités qui encouragent les améliorations de la qualité du service, l'utilisation des ressources et la capacité. La Commission note que l'OACI devra éventuellement actualiser le Doc 9636 OACI/OMI, intitulé *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, et le Doc 9279 OACI, intitulé *Affichages publics actualisables relatifs aux vols*, sous réserve que des ressources seront disponibles.

29:23 La Commission examine la note WP/107 présentée par l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), qui souligne qu'il est nécessaire d'insister davantage sur l'intégration de la sécurité et de la facilitation pour les voyageurs au passage, entre et au-delà des frontières nationales, sur le contrôle des coûts de sécurité et sur la fourniture d'une assistance afin d'alléger la charge des coûts de la sécurité pour les pays en développement ; la facilitation devrait faire partie intégrante à la fois de la conception et du fonctionnement des dispositifs et des procédures de sécurité. À cet égard, l'OMT signale la stratégie qu'elle a récemment lancée, intitulée S.A.F.E. — Amélioration de la sécurité et de la facilitation, dont quatre éléments clés consistent à fixer des repères, créer ou renforcer les capacités, évaluer les résultats obtenus et définir des projets correcteurs, et accroître la confiance. L'Assemblée est invitée à convenir que l'OACI devrait envisager une coopération accrue avec l'OMT dans le domaine de la sécurité et de la facilitation, et certains domaines où une telle coopération pourrait avoir lieu sont identifiés.

29:24 Au cours des délibérations sur ces deux notes, une délégation émet l'avis que les propositions concernant des amendements de l'Annexe 9 devraient être confiés au processus bien établi d'amendement de l'OACI, ainsi que des réserves en ce qui concerne l'élargissement de l'application des mesures de sécurité de l'aviation à d'autres modes de transport et d'autres activités, étant donné les différences de situation.

### **Notes d'information**

29:25 Dans la note WP/159, la République de Corée donne des renseignements sur l'état de fonctionnement de l'aéroport international d'Incheon qui a été inauguré le 29 mars 2001, et sur les efforts consentis par le Gouvernement et l'exploitant de l'aéroport pour améliorer sa fonction et ses installations. Dans la note WP/160, elle donne des renseignements sur son plan de mise en œuvre d'un système expérimental pour le suivi et la surveillance des bagages à l'aide d'un système d'identification par fréquences radio, dans six aéroports, dès le premier semestre de 2005.

29:26 Le Président de la National Database and Registration Authority (NADRA) du Pakistan fait un exposé sur le passeport lisible à la machine du Pakistan. Ce nouveau passeport, délivré selon les spécifications du Doc 9303 de l'OACI, contient un code barre à deux dimensions et une puce de circuit intégré sans contact, dans laquelle sont stockés quatre modèles d'empreintes digitales, l'image d'un visage et les données de la zone lisible à la machine.

**Point 30 : Autres questions de transport aérien**

30:1 À sa troisième séance, la Commission examine d'autres faits nouveaux découlant des travaux effectués par l'OACI depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans les domaines suivants : base de données statistiques intégrée de l'OACI (ISDB), prévisions et planification économique et contribution économique de l'aviation civile.

**Base de données statistiques intégrée (ISDB)**

30:2 Se fondant sur un rapport du Conseil figurant dans la note WP/14, la Commission observe que la nouvelle base de données statistiques intégrée (ISDB) est devenue opérationnelle vers la fin de 2002. Le rapport résume les progrès réalisés dans ce domaine pour moderniser et rendre plus efficace les travaux de l'Organisation portant sur la collecte, l'analyse et la diffusion des statistiques de l'aviation civile. Il est noté que depuis le début de la diffusion gratuite de données en ligne aux administrations nationales des États contractants en février 2004, les États peuvent accéder bien plus tôt aux statistiques soumises à l'OACI. C'est pourquoi, pour faire des économies, le Secrétariat a décidé de mettre fin à la publication des recueils de statistiques. La Commission note aussi que durant l'Assemblée, l'OACI, en collaboration avec Reed Business Information (sous le nom commercial Air Transport Intelligence — ATI) a lancé un site web commercial auquel d'autres utilisateurs pourraient, contre paiement d'un abonnement annuel, accéder à une partie des statistiques de l'aviation de l'OACI ou à toutes ses statistiques.

30:3 La Commission se dit satisfaite de cette évolution, en particulier de la disponibilité en ligne des données qui constituait un des objectifs à long terme des États. La Commission note que pour tirer plein parti des bienfaits potentiels du nouveau système, les États doivent veiller à soumettre en temps voulu leurs données à l'OACI. À cet effet, la Commission reprend à son compte la proposition du Conseil consistant à modifier le texte de l'Appendice B de la Résolution A33-19 de l'Assemblée — *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* pour porter l'existence de la nouvelle base de données de l'OACI à l'attention des États et pour les inviter instamment à soumettre à temps leurs statistiques de l'aviation civile.

**Prévisions et planification économique**

30:4 Dans la note WP/13, le Conseil rend compte des travaux menés par l'OACI dans le domaine des prévisions et de la planification économique depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée, pour donner suite à l'Appendice C de la Résolution A33-19 de l'Assemblée et à la stratégie adoptée par le Conseil pour faire évoluer les activités de prévisions du trafic à l'appui de la planification et de la mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne, et il présente les grandes lignes du programme des travaux futurs dans ce domaine. Ces travaux comprennent l'établissement d'une série de prévisions à long terme du trafic à l'horizon 2015, publiées dans une brochure intitulée *Perspectives du transport aérien d'ici l'an 2015* (Circulaire 304) et trois séries de prévisions à moyen terme, et de prévisions financières pour les périodes 2002-2004, 2003-2005 et 2004-2006 publiées dans *Le monde de l'aviation civile, 2001-2004* (Circulaire 291), *Le monde de l'aviation civile, 2002-2005* (Circulaire 299) et *Le monde de l'aviation civile, 2003-2006* (Circulaire 307) (cette dernière étant mise à la disposition de l'Assemblée dans sa version préliminaire). Des prévisions du trafic et d'autres paramètres de planification ont été établis par les groupes régionaux de planification du trafic pour répondre aux besoins des groupes régionaux de

planification et de mise en œuvre (PIRG) intéressés. À l'appui des activités de l'OACI dans le domaine de l'environnement, le Secrétariat a animé la formulation de prévisions du trafic passagers et de composition des flottes à l'horizon 2020 et il a aussi pris part à la production d'éléments indicatifs sur l'analyse des coûts-avantages pour l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs. De plus, le *Manuel de prévision du trafic aérien* a été mis à jour et des éléments indicatifs sur les bilans de rentabilité nécessaires à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ont été établis.

30:5 La Commission note les activités entreprises et entérine les futurs travaux proposés dans les domaines des prévisions et de la planification économique.

### **Contribution économique de l'aviation civile**

30:6 Dans la note WP/42, le Conseil rend compte à l'Assemblée des travaux de l'OACI dans l'évaluation de la contribution économique de l'aviation civile et il présente ses travaux futurs dans ce domaine. Ces travaux découlent de nouveaux mandats établis par l'Assemblée qui ont un double objectif, à savoir l'évaluation de la contribution économique de l'aviation civile à l'économie mondiale et la formulation d'éléments d'orientation sur les méthodologies d'évaluation. Les résultats de ces travaux seront publiés dans la Circulaire 292, *Contribution économique de l'aviation civile*, dont une version préliminaire a déjà été présentée à l'Assemblée. La circulaire se compose de deux parties : Volume I — *Perspectives mondiales*, et Volume II — *Méthodologies d'évaluation*. Le Volume I met l'accent sur l'importance de l'aviation civile dans l'économie mondiale et donne une évaluation de sa contribution mesurée en termes de valeur de la production et de création d'emplois, suivie d'une description sommaire des principales industries qui contribuent à l'aviation civile. Le Volume II donne des indications sur la méthodologie à appliquer pour évaluer les retombées économiques d'un aéroport sur l'économie locale/régionale, puis sur une économie nationale. Plusieurs cas étudiés sont utilisés pour illustrer les méthodes d'évaluation.

30:7 Dans la note WP/197, le Conseil international des aéroports (ACI) appuie pleinement les travaux de l'OACI, dont la formulation d'éléments indicatifs concernant les méthodologies, sur la contribution économique de l'aviation civile (WP/42). L'ACI souligne l'importance des aéroports dans les activités économiques et il recommande aux États de tenir compte des effets multiplicateurs des investissements dans l'infrastructure aéronautique lorsqu'ils affectent les priorités dans l'utilisation des ressources budgétaires nationales. Dans la note WP/199, l'ACI présente les résultats de ses récentes enquêtes économiques sur les aéroports à l'appui du rôle des aéroports comme catalyseurs de la croissance économique.

30:8 La Commission appuie les activités de l'OACI dans le domaine de l'évaluation de la contribution économique de l'aviation civile. Notant avec préoccupation le financement limité des travaux futurs dans ce domaine, elle prie instamment le Secrétariat d'élaborer des modules de formation, comme il est mentionné dans la note WP/42, et de les communiquer aux États qui peuvent en avoir besoin, notamment aux pays en développement.