



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 19 : Facilitation et stratégie pour un programme OACI d'identification des voyageurs (ICAO TRIP)

FAITS NOUVEAUX CONCERNANT L'ANNEXE 9 — FACILITATION

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La 38^e session de l'Assemblée de l'OACI (2013) est convenue que les priorités du Programme de facilitation (FAL) durant le triennat 2014-2016 consisteraient notamment à examiner des questions concernant la non-conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 — *Facilitation* et à suivre de façon continue les progrès technologiques ainsi que la mise au point de mesures pour répondre à des situations nouvelles et émergentes liées à la facilitation. La présente note rend ainsi compte des faits nouveaux concernant l'Annexe 9 survenus depuis la dernière session de l'Assemblée et présente aussi les priorités actuelles des travaux sur l'Annexe 9 effectués dans le cadre du Programme FAL. Elle propose en conclusion des priorités pour les travaux sur l'Annexe 9 et les résultats attendus pour le prochain triennat.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à approuver les propositions de priorités du Programme FAL et les résultats attendus pour le triennat 2017-2019 présentés au paragraphe 3.3.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront effectuées dans le cadre des ressources prévues dans le budget-programme ordinaire de 2017-2019 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i> (14 ^e édition, octobre 2015) Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013)

1. CONTEXTE

1.1 La 38^e session de l'Assemblée (2013) est convenue que les priorités du Programme de facilitation (FAL) durant le triennat 2014-2016 se classeraient en deux catégories. Dans la catégorie « travailler mieux avec ce que nous avons », les priorités du Programme seraient d'entreprendre de regrouper ses travaux, d'examiner les questions concernant la non-conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de resserrer les liens avec d'autres organes compétents en matière de facilitation. Les priorités de la deuxième catégorie, « planification pour l'avenir », comprendraient le suivi continu des progrès technologiques ayant rapport avec les travaux du Programme FAL, notamment lors de la préparation de mesures pour répondre à des situations nouvelles et émergentes liées à la facilitation.

2. FAITS NOUVEAUX ET PRIORITÉS ACTUELLES

2.1 En ce qui concerne la catégorie « travailler mieux avec ce que nous avons », les recherches préliminaires sur la non-conformité avec les SARP ont été achevées mais d'autres travaux sont nécessaires pour mettre au point des stratégies visant à aider les États à s'y conformer. La première étape pour déterminer le degré de conformité avec l'Annexe 9 a été d'envoyer aux États membres la lettre EC 6/3-15/90, le 21 décembre 2015, afin de leur rappeler qu'ils peuvent remplir la liste de vérification de conformité (CC) dans le système de notification électronique des différences (EFOD), qui permet l'enregistrement des informations sur la conformité avec les normes de l'Annexe 9. Le système EFOD a été conçu pour répondre à la nécessité de disposer d'un moyen plus efficace pour signaler et rechercher des différences par rapport aux SARP. Le Secrétariat évaluera les réponses à la lettre et en informera le Conseil à sa 209^e session afin de lui permettre d'examiner le degré de conformité avec l'Annexe 9 et de déterminer si des mesures supplémentaires devraient être prises à cet égard. La coopération et les liens ont été resserrés entre le Groupe d'experts de la facilitation (FAL) et d'autres organes tels que le Groupe consultatif technique sur le programme OACI d'identification des voyageurs (précédemment nommé Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine) et le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation. La coordination avec d'autres organes hors-OACI qui travaillent sur des questions de facilitation similaires (p. ex. l'échange de données sur les passagers) a également été considérablement renforcée.

2.2 Sur la base de la norme 3.10.1 de l'Annexe 9 (13^e édition, 2011) qui exige des États contractants qu'ils s'assurent de l'expiration des passeports non lisibles à la machine d'ici le 24 novembre 2015, le Secrétariat a entrepris en 2015 une campagne de communication intensive pour rappeler aux États de respecter la date limite et de répondre à la lettre sur le sujet envoyée en 2012. Au 31 décembre 2015, les réponses officielles à cette lettre indiquaient que 140 États membres avaient respecté la date limite, et que dans 16 autres États, les passeports non lisibles à la machine n'expireraient qu'après la date limite du 24 novembre 2015.

2.3 En ce qui concerne la catégorie « planification pour l'avenir », les faits nouveaux survenus depuis la dernière session de l'Assemblée comprennent l'adoption par le Conseil, en novembre 2013, de l'Amendement n° 24 de l'Annexe 9. Devenu applicable en juillet 2014, cet Amendement portait sur des questions telles que la facilitation du transport des personnes handicapées, la délivrance et l'inspection des documents de voyage, l'utilisation des systèmes de données sur les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et sur les dossiers passagers (PNR), et les procédures relatives au refoulement de personnes non admissibles et de personnes expulsées. Le Conseil a adopté l'Amendement n° 25 de l'Annexe 9 en juin 2015. Cet Amendement, qui est devenu applicable en février 2016 et qui a abouti à la publication d'une nouvelle (14^e) édition de l'Annexe 9,

portait entre autres sur des questions telles que l'assistance aux victimes d'accident d'aviation et à leurs familles, les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), la facilitation du fret (de nouvelles dispositions ont été élaborées en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'industrie) et la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD).

2.4 Un nouveau manuel, le *Modèle de programme national de facilitation du transport aérien* (Doc 10042), a été publié en 2014. Il contient des orientations sur la façon dont les États peuvent se conformer aux normes 8.17, 8.18 et 8.19 de l'Annexe 9. Le Groupe de travail sur les éléments d'orientation (WGGM) du Groupe d'experts FAL s'emploie actuellement à réviser le Doc 9636, *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, en coopération avec l'Organisation maritime internationale et d'autres organisations internationales intéressées. On s'attend à ce que ces travaux soient achevés d'ici mi-2017. Actuellement, le WGGM révisé également le *Manuel de facilitation* (Doc 9957). Une nouvelle édition devrait être publiée durant le prochain triennat.

2.5 Durant le triennat en cours, des séminaires régionaux FAL se sont tenus dans différents bureaux régionaux de l'OACI : à Nairobi et au Caire (en février 2014), à Lima (en septembre 2014), à Paris (en octobre 2014) et à Bangkok (en mars 2015). Ces séminaires portaient principalement sur des sujets tels que les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les données des dossiers passagers (PNR), les personnes non admissibles et les personnes expulsées, l'établissement de programmes nationaux de facilitation du transport aérien, l'accès au transport aérien pour les personnes handicapées, la Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP de l'OACI), le Répertoire OACI de clés publiques (RCP) et d'autres questions du domaine FAL pertinentes pour les États dans leurs régions respectives. Des informations sur ces séminaires sont disponibles à l'adresse <http://www.icao.int/Security/FAL/Pages/Meetings-Seminars.aspx>. Le Secrétariat s'emploie à élaborer des éléments portant sur des questions relatives à la mise en œuvre de l'Annexe 9, destinés à être présentés aux États lors de séminaires régionaux durant le prochain triennat.

2.6 La neuvième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/9) s'est tenue du 4 au 7 avril 2016. L'ordre du jour de la réunion incluait des sujets tels que les faits nouveaux dans le domaine de la facilitation à l'OACI, à l'ONU et dans d'autres organisations internationales, les propositions d'amendements de l'Annexe 9 (y compris des SARP nouvelles ou révisées portant sur les mineurs non accompagnés, les RPCV, les contrôles frontaliers automatisés et les systèmes électroniques de voyage) et des questions relatives à la mise en œuvre de l'Annexe 9. L'Appendice à la présente note donne un aperçu général des recommandations du groupe d'experts qui seront soumises à l'examen du Conseil lors de la 210^e session.

2.7 Les systèmes d'échange de données sur les passagers (p. ex. les RPCV et les PNR), qui font l'objet de SARP de l'Annexe 9 – *Facilitation* depuis de nombreuses années, constituent une priorité du Programme FAL qui nécessite une importance particulière. L'OACI collabore étroitement avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Association du transport aérien international (IATA) sur ces questions pour élaborer des éléments indicatifs et faire connaître les normes internationales adoptées par les institutions compétentes de l'ONU. Le 15 août 2014, l'OACI a envoyé aux États la lettre EC 6/3-14/63 pour leur rappeler l'importance de l'uniformité à l'échelle mondiale en ce qui concerne les exigences en matière de RPCV et de PNR nationaux, et les encourager à se conformer aux dispositions pertinentes de l'Annexe 9 et aux normes internationales reconnues pour le transfert de ces données. La réunion FALP/9 a proposé d'améliorer les SARP de l'Annexe 9 relatives aux RPCV en renforçant l'uniformité mondiale, en particulier sur la base de la Résolution 2178 du Conseil de sécurité de l'ONU (2014), laquelle demande aux États membres d'exiger que les transporteurs aériens ayant des activités sur leurs territoires fournissent aux autorités nationales des renseignements préalables concernant les voyageurs afin de détecter les déplacements de « combattants terroristes étrangers ».

L'OACI s'emploie à intensifier sa coopération avec le Comité contre le terrorisme du Bureau de l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme en ce qui concerne les questions relatives aux données sur les passagers, en particulier les travaux réalisés lors des ateliers mondiaux dudit comité sur la sensibilisation aux RPCV et sur le renforcement des capacités relatives aux RPCV, dont cinq ont été programmés pour 2016.

3. PRIORITÉS ET RÉSULTATS : 2017 – 2019

3.1 Les catégories pour les travaux sur l'Annexe 9 du Programme FAL pour le prochain triennat devraient être conservées afin de s'assurer que les travaux amorcés puissent être avancés. Par exemple, pour aider les États à mettre en œuvre l'Annexe 9, le Groupe d'experts de la facilitation continue à harmoniser les dispositions de l'Annexe 9, dans le cadre du Programme FAL. On s'attend à ce qu'un regroupement des travaux dans ce domaine soit achevé durant le prochain triennat pour aider à produire un ensemble simplifié de SARP améliorées basées sur les performances, dans l'intérêt des États, et pour s'assurer que les éléments existants demeurent utiles, pertinents et ciblés.

3.2 Planifier l'avenir constitue une tâche permanente, en ce sens que, dans le cadre du Programme FAL, le groupe d'experts FAL surveille continuellement les progrès technologiques et prépare des mesures pour répondre aux situations nouvelles et émergentes dans le domaine de la facilitation. Des travaux supplémentaires sur la facilitation du fret aérien sont prévus et l'on s'attend à ce qu'ils soient achevés après coordination avec l'OMD en ce qui concerne les résultats de la Conférence de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) de 2013, tenue à Bali (Indonésie) et portant sur l'Accord sur la facilitation du commerce. L'OACI pourra alors aligner les SARP de l'Annexe 9 sur toute disposition élaborée par l'OMD, poursuivant ainsi l'étroite collaboration entre les deux organisations en matière de facilitation du fret.

3.2.1 Durant le prochain triennat, un groupe de travail du Groupe d'experts FAL s'attachera à déterminer des concepts et des principes pour un Plan mondial de facilitation de l'aviation (GAFP) fondé sur des objectifs qui devrait améliorer la facilitation à l'échelle mondiale en favorisant la collaboration entre les États membres, en faisant appel aux parties prenantes internationales pertinentes et en incitant à agir. Le groupe de travail, qui veillera à ce le GAFP soit compatible, cohérent, coordonné et aligné avec le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) prévu, soumettra son rapport, après coordination avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, à la prochaine réunion du Groupe d'experts prévue pour le troisième trimestre de 2018.

3.3 Le tableau ci-dessous résume les propositions de priorités des travaux sur l'Annexe 9 et les résultats attendus du Programme FAL pour le triennat 2017-2019 :

Catégories	Priorités : 2017– 2019	Résultats
A. Travailler mieux avec ce que nous avons	1. Non-conformité avec les SARP	a) Recueillir et évaluer les taux de conformité ; b) Établir les raisons de la non-conformité avec les SARP ; c) Élaborer des stratégies pour aider les États à se conformer aux SARP.
	2. Regroupement des travaux	a) Définir des résultats et des thèmes communs dans l'Annexe 9 ; b) Établir si les SARP continuent d'être utiles et pertinentes, compte tenu de l'évolution technologique et des besoins des États ; c) Restructurer et simplifier les SARP.
B. Planification pour l'avenir	1. Réponses aux questions nouvelles et émergentes	a) Renforcer les SARP ou les lignes directrices sur les événements perturbateurs et la facilitation du fret, ces dernières en collaboration avec l'OMD et l'industrie ; b) Élaborer des SARP et des éléments indicatifs sur les mineurs non accompagnés ; c) Élaborer un « Plan mondial de facilitation de l'aviation » (GAFP).
	2. Progrès technologiques	Incorporer dans l'Annexe 9 des SARP supplémentaires sur les contrôles frontaliers automatisés (CFA) et sur les systèmes électroniques de voyage (ETS).

APPENDICE

Résumé des recommandations de la neuvième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (4 – 7 avril 2016)

[Note : Ces recommandations seront soumises à l'examen du Conseil lors de la 210^e session, au début de 2017.]

1. La neuvième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/9) s'est tenue au siège de l'OACI à Montréal (Canada) du 4 au 7 avril 2016. Cent treize participants de 43 États et 7 organisations internationales ont assisté à la réunion. Le rapport final et d'autres documents de la réunion peuvent être consultés sur le site web de la FALP/9 à l'adresse suivante : <http://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP9-2016.aspx>.

2. Les recommandations du Groupe d'experts concernant les amendements de l'Annexe 9 — *Facilitation*, qui seront soumises à l'examen préliminaire du Comité du transport aérien lors de la 209^e session et par la suite diffusées aux États membres pour observations, comprennent des propositions visant à inclure :

a) la nationalité des passagers à l'Appendice 2, *Manifeste de passagers*, afin d'augmenter la précision et la rapidité avec lesquelles les informations peuvent être transmises aux familles des victimes d'accidents d'aviation ;

b) une nouvelle norme qui oblige chaque État contractant à établir un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) compte tenu, notamment, de la Résolution 2178 du Conseil de sécurité de l'ONU (2014) et de l'utilisation croissante des RPCV pour assurer la sécurité des frontières et lutter contre le terrorisme ;

c) de nouvelles pratiques recommandées relatives aux systèmes électroniques de voyage (ETS) comme suite aux demandes croissantes des gouvernements qui exigent que les passagers demandent une autorisation de voyage ou s'enregistrent en ligne avant d'embarquer à bord d'un aéronef, afin que la terminologie relative aux ETS soit normalisée, que cette technologie soit intégrée au cadre de politique et de réglementation de l'Annexe 9 et que des orientations soient fournies aux gouvernements qui planifient la mise en œuvre d'une version électronique du système de délivrance de visa ou d'autorisation de voyage ;

d) des dispositions améliorées relatives aux dossiers passagers (PNR) pour faire face à la croissance des programmes PNR et favoriser le respect des normes sur le contenu, la présentation et la transmission afin de réduire le nombre de demandes non conformes de données PNR ;

e) de nouvelles normes et pratiques recommandées relatives au transport de passagers mineurs en raison de la vigilance grandissante, à l'échelle internationale, à l'égard du phénomène des combattants étrangers et du trafic d'enfants et de la disponibilité limitée d'orientations internationales sur le traitement des mineurs voyageant par voie aérienne, dans le but de contribuer à harmoniser les politiques et les procédures appliquées par les États contractants et les exploitants d'aéronefs quant à la prise en charge et à la sécurité des mineurs ;

f) des dispositions renforcées relatives aux systèmes de contrôle frontalier automatisé (CFA), en raison de l'utilisation croissante de ces systèmes.

3. Le groupe d'experts est aussi convenu qu'un groupe de travail devrait être mis sur pied pour s'attacher à déterminer, durant l'intersession, les concepts et principes relatifs au Plan mondial de facilitation de l'aviation (GAFP) prévu, et présenter un rapport sur ses délibérations au Groupe d'experts lors de sa prochaine réunion.

— FIN —