

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 29 : Facilitation

RAPPORT DU CONSEIL SUR L'ISSUE DE LA DOUZIÈME SESSION DE LA DIVISION DE FACILITATION

SOMMAIRE

La présente note résume les résultats de la douzième session de la Division de facilitation, tenue au Caire (Égypte) du 22 mars au 1^{er} avril 2004. La Division a adopté des recommandations visant à amender l'Annexe 9 qui touchent quelque 75 SARP, et de nombreuses autres recommandations concernant des mesures à prendre par les États contractants et le Conseil.

Décision de l'Assemblée : voir paragraphe 5.

RÉFÉRENCES

Doc 9838, *Rapport de la douzième session de la Division de facilitation*

1. INTRODUCTION

1.1 La douzième session de la Division de facilitation s'est tenue au Centre international de conférences du Caire (Égypte) du 22 mars au 1^{er} avril 2004, et a réuni 474 représentants de 87 États contractants et de 19 délégations observatrices. Outre le secteur aéronautique (administrations de l'aviation civile, aéroports, compagnies aériennes et aviation générale), les participants représentaient des services étatiques s'occupant des douanes, de l'immigration, de la sûreté de l'aviation, de la santé publique, du contrôle vétérinaire et phytosanitaire, des passeports et des visas. Le thème de la réunion était «*Faire face aux défis de la sûreté pour faciliter l'exploitation du transport aérien*».

1.2 Suivant l'usage, les recommandations de la Division se répartissent en deux catégories :

- a) les recommandations de type A, qui proposent d'amender des normes et pratiques recommandées (SARP) et/ou des appendices existants de l'Annexe 9 — *Facilitation* ou d'en établir de nouvelles. Quelque 75 SARP et deux Appendices sont visés par les recommandations de type A de la Division;

- b) les recommandations de type B, qui proposent d'autres mesures, à prendre par les États contractants ou par le Conseil, dans le cadre du programme de facilitation. La Division est convenue de 16 recommandations de type B.

1.3 La présente note résume brièvement les deux types de recommandations et décrit la façon dont elles vont être traitées.

2. RECOMMANDATIONS VISANT À AMENDER DES SARP (RECOMMANDATIONS DE TYPE A)

2.1 Les recommandations de type A 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 la migration illégale, et à améliorer la protection contre le vol d'identité. Elles prévoient notamment :

- a) une norme exigeant que tous les États contractants commencent à ne délivrer que des passeports lisibles à la machine (MRP) d'ici le 1^{er} avril 2010 au plus tard;
- b) une pratique recommandée préconisant l'insertion de données biométriques dans les passeports, visas et autres documents de voyage officiels lisibles à la machine;
- c) une norme exigeant que les États veillent à ce que leurs systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) soient conformes aux directives élaborées par l'Organisation mondiale des douanes en collaboration avec l'OACI et l'Association du transport aérien international (IATA);
- d) une norme exigeant que les États alignent leurs spécifications en matière de données sur les dossiers passagers (PNR) et le traitement de ces données sur les lignes directrices de l'OACI à élaborer dans le proche avenir, et que, en attendant les lignes directrices, ils s'abstiennent de demander accès à ces dossiers;
- e) des SARP mises à jour, dans un chapitre distinct, concernant les questions opérationnelles et de sûreté liées aux personnes jugées non admissibles par les États et aux personnes expulsées par les États;
- f) des appendices révisés donnant les grandes lignes du programme de facilitation d'aéroport et du programme de facilitation national, en réponse aux nombreuses demandes d'éléments indicatifs plus détaillés à ce sujet reçues des États;
- g) de nouvelles SARP sur la facilitation des exigences relatives à l'entrée et à la sortie des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles.

2.2 Le Conseil n'a pas encore statué sur les recommandations de type A. En mai, le Comité du transport aérien a achevé son examen préliminaire de toutes les propositions d'amendements de l'Annexe 9 et a demandé qu'elles soient envoyées aux États contractants pour qu'ils présentent leurs observations. Il a aussi demandé que ses propres observations sur deux des recommandations soient communiquées à tous les États contractants.

2.3 La première concerne la délivrance de passeports lisibles à la machine (MRP) d'ici 2010 [paragraphe 2.1, alinéa a) ci-dessus]. Certains membres ont proposé de réviser la nouvelle norme en y prévoyant une date beaucoup plus rapprochée (2006 ou 2008), de façon à être cohérent avec l'engagement de l'OACI envers la sûreté de l'aviation et à démontrer le rôle de chef de file que joue l'Organisation dans le domaine de la facilitation. Cela leur apparaissait possible puisque plus de cent États membres situés dans toutes les régions délivrent déjà des MRP. À l'inverse, d'autres se sont dits d'avis que la recommandation de la Division constituait déjà un compromis et qu'il fallait la respecter, compte tenu des difficultés que pourraient avoir les États en développement pour se conformer à l'échéance d'avril 2010.

2.4 Certains ont fait valoir de plus que la longue période de validité des passeports de certains États pourrait signifier que l'on ne parviendrait à la possession universelle de MRP que 10 ans après la date fixée dans la norme, et que les personnes qui ne détiendraient pas de MRP pourraient avoir de plus en plus de difficultés à obtenir des visas et à voyager dans de nombreux pays. Il a été suggéré d'ajouter une disposition pour abrégier la validité des passeports non lisibles à la machine, afin de régler la question de la validité de longue durée. Une disposition pourrait par exemple fixer une date au-delà de laquelle les passeports non lisibles à la machine ne seraient plus valides pour voyager ou une date limite avant laquelle tous les titulaires de passeports non lisibles à la machine devraient les remplacer par de nouveaux MRP avant de voyager.

2.5 Pour ce qui est de l'accès aux dossiers passagers (PNR) [paragraphe 2.1, alinéa d) ci-dessus], on a posé la question de savoir s'il était logique qu'une norme vise à interdire une action donnée dans l'attente de directives qui n'existent pas encore, d'autant que plusieurs États demandent déjà l'accès aux dossiers passagers, avec l'appui ou l'accord de nombreux autres États. Pour les États en question, l'accès aux dossiers passagers est indispensable à la lutte contre le terrorisme ainsi qu'à la facilitation des inspections, et plusieurs d'entre eux ont déjà adopté des dispositions législatives pour exiger cet accès. Le Comité est cependant convenu que les lignes directrices devraient être élaborées par un groupe d'étude du Secrétariat qui devrait terminer ses travaux au début de 2005.

2.6 Dans la lettre envoyée avec les recommandations de type A, les États membres ont été invités à faire part de leurs vues sur les dispositions proposées, compte tenu des observations du Comité. Celui-ci compte réexaminer toutes les recommandations de type A en janvier 2005, en tenant compte des observations des États, puis il en saisira le Conseil avec ses propres recommandations concernant leur adoption. S'ils sont adoptés, les amendements de l'Annexe 9 recommandés deviendront applicables en novembre 2005.

3. RECOMMANDATIONS PRÉVOYANT DES MESURES DE SUIVI DE LA PART DU CONSEIL ET DES ÉTATS CONTRACTANTS (RECOMMANDATIONS DE TYPE B)

3.1 La Division est également convenue d'un certain nombre de recommandations concernant des mesures de suivi à entreprendre par l'OACI. Elle a par exemple recommandé :

- a) que l'OACI identifie des moyens d'assurer une assistance technique aux États qui en ont besoin pour leur permettre de se conformer à l'exigence relative à la délivrance de MRP d'ici 2010;
- b) que l'Organisation élabore des directives sur l'accès des États aux données des dossiers passagers (PNR), y compris la diffusion, l'utilisation et le stockage de ces données;

- c) que l'OACI, avec l'assistance des organisations internationales pertinentes, élabore des normes de sûreté pour la certification des exploitants de fret aérien, des agents, des aéroports et manutentionnaires en tant qu'«entités autorisées» dans la chaîne d'approvisionnement internationale, et cherche à harmoniser ces travaux avec le concept d'«agent réglementé»;
- d) que des éléments indicatifs concernant les personnes non admissibles et les personnes expulsées soient élaborés avec l'aide d'un groupe d'experts;
- e) que l'OACI, travaillant avec les États contractants et les organisations internationales pertinentes, élabore de nouveaux éléments indicatifs sur la désinsectisation et examine des solutions de rechange aux méthodes de désinsectisation chimique.

3.2 Après un examen par le Comité du transport aérien, le Conseil a approuvé et adopté ces recommandations en juin 2004.

4. **INCIDENCES FINANCIÈRES DES MESURES PROPOSÉES¹**

4.1 Les mesures de suivi de la part de l'OACI, qui sont énumérées au paragraphe 3.1, peuvent être partiellement menées à bien dans le cadre des ressources proposées au titre du Programme 3.8, Facilitation, du projet de budget-programme 2005-2007. En revanche, les activités relatives à la promotion et à l'assistance technique auprès des États exigeront probablement des ajustements au budget-programme.

5. **SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

5.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note du présent rapport;
- b) à noter que les recommandations de type A, de même que les observations du Comité de transport aérien, ont été envoyées aux États contractants sous couvert de la lettre SD 6/4-04/57, qui les prie de soumettre leurs observations d'ici le 31 octobre 2004;
- c) à noter que les recommandations de type B ont été adoptées par le Conseil en juin 2004.

— FIN —

¹ Ces renseignements ne sont présentés que pour indiquer l'incidence financière estimée des mesures proposées. Les fonds qui seront affectés à ces mesures dépendront de la forme finale du Budget-Programme de l'Organisation pour 2005-2006-2007 approuvé par l'Assemblée.