



NOTE DE TRAVAIL

GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)

TREIZIÈME RÉUNION

(26 février au 1^{er} mars 2024)

Question 5 : Initiative « Aucun pays laissé de côté »

**MISE À JOUR SUR LES AUDITS USAP-CMA DE LA MISE EN ŒUVRE DES NORMES
LIÉES À LA SÛRETÉ DE L'ANNEXE 9 – *FACILITATION***

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note résume les résultats des audits de la mise en œuvre par les États membres de l'OACI des normes de l'Annexe 9 – *Facilitation*, menés dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) de l'OACI. La note présente également les faits saillants des délibérations de la douzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation sur les observations faites par un État membre à l'occasion d'un audit mené dans le cadre de l'USAP-CMA à l'égard de son interprétation de l'alinéa a) de la norme 9.24 de l'Annexe 9, concernant les données des dossiers passagers (PNR).

Suite à donner par le FALP :

La suite à donner par le Groupe d'experts de la facilitation figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) a pour objectif d'améliorer la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale par des audits et une surveillance continue des performances des États en matière de sûreté de l'aviation. Pour ce faire, on procède à une évaluation de la durabilité du système national de sûreté de l'aviation et du degré de conformité de l'État aux normes de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*, et aux normes liées à la sûreté de l'Annexe 9 – *Facilitation*, à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

1.2 À l'heure actuelle, 498 questions de protocole portent sur l'Amendement n° 18 de l'Annexe 17 et sur l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9, et chacune d'elles sert à évaluer le caractère durable de la mise en œuvre des normes de l'Annexe 17 ou des normes liées à la sûreté de l'Annexe 9. Sur ces 498 questions, 26 servent à évaluer la conformité indicative par rapport aux normes liées à la sûreté de l'Annexe 9 – *Facilitation*. Les questions sont publiées sur le site web sécurisé de l'USAP dans toutes les langues de l'OACI.

1.3 L'OACI est consciente que les informations relatives à la sûreté sont considérées comme sensibles. Par conséquent, les informations figurant dans la présente note ne permettent pas de recenser les carences particulières d'un État.

2. ANALYSE

2.1 Dès les débuts du Programme USAP-CMA, les États ont déployé des efforts considérables pour renforcer leur système de sûreté de l'aviation, ce qui a eu une incidence positive sur la sûreté de l'aviation mondiale. Le succès continu du Programme dépend en majeure partie de la coopération et de la détermination des États membres de l'OACI en vue de participer concrètement aux audits menés dans le cadre dudit programme et de mettre en place des mesures correctrices dans les délais fixés, pour remédier aux carences de leur système de sûreté qui ont été mises en évidence.

2.2 Le Programme produit des données nationales, régionales et mondiales, qui fournissent des informations essentielles pour faciliter une assistance ciblée et sur mesure aux États, tout en constituant également un précieux retour d'information à l'OACI pour l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) et d'éléments indicatifs connexes.

2.3 En ce qui concerne la facilitation, selon les résultats des audits effectués dans le cadre du Programme pour vérifier la conformité aux dispositions des normes liées à la sûreté de l'Annexe 9 – *Facilitation* (appendice A), environ 44 % des États audités n'avaient pas établi de programme national de facilitation du transport aérien, et près de 59 % de ces États ne s'étaient pas encore dotés d'un comité national de facilitation du transport aérien, ni de comités de facilitation d'aéroport ou d'organes de coordination similaires.

2.3.1 En ce qui a trait à la communication à INTERPOL d'informations relatives aux documents de voyage volés, perdus ou révoqués, environ 31 % des États audités n'avaient pas mis au point de directives adéquates, et près de 33 % des États n'avaient pas communiqué rapidement ce type d'informations à INTERPOL aux fins d'inclusion dans la base de données sur les documents de voyage volés ou perdus.

2.3.2 Environ 15 % des États audités ne s'étaient pas assurés que des mesures et des procédures appropriées avaient été établies pour aider les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers, afin de dissuader la fraude et les abus.

2.3.3 Environ 45 % des États audités n'avaient pas procédé à la mise en place d'un système de renseignements préalables concernant les voyageurs, qui est obligatoire en vertu de l'Annexe 9 – *Facilitation*, en date du 23 février 2018.

2.3.4 Environ 66 % des États audités depuis l'instauration de normes liées aux données des dossiers passagers de l'Annexe 9 – *Facilitation*, n'avaient pas établi un cadre juridique et administratif approprié aux fins de la collecte, de l'utilisation, du traitement et de la protection desdites données pour les vols à destination et en provenance de leur territoire.

2.4 À sa douzième réunion, le Groupe d'experts de la facilitation s'est penché sur les observations faites par un État membre à l'occasion d'un audit mené dans le cadre du Programme USAP-CMA à l'égard de son interprétation de l'alinéa a) de la norme 9.24 de l'Annexe 9, concernant les données des dossiers passagers (PNR). L'État membre a indiqué que l'alinéa devrait être interprété comme une obligation pour les États contractants qui ne disposent pas de système PNR de commencer à mettre en place une capacité à l'appui d'un tel système (appendice B). À l'issue des délibérations, le Groupe

d'experts a demandé au Secrétariat de solliciter l'avis de la Direction des affaires juridiques et relations extérieures de l'OACI sur l'interprétation de l'alinéa en question.

2.4.1 Selon la Direction des affaires juridiques et relations extérieures, pour respecter le mandat de la norme, un État doit mettre en place les capacités nécessaires à l'appui d'un système PNR, et non pas simplement entreprendre ou commencer de le faire, comme il a été proposé. Par ailleurs, ces capacités doivent « s'appuyer sur un cadre juridique et administratif approprié » et être conformes à toutes les autres normes y relatives. De plus, dans la mesure où, selon la norme, un État n'est pas, par exemple, tenu expressément de « mettre en œuvre » ou d'« entretenir » de telles capacités, l'obligation selon laquelle les capacités à l'appui d'un système PNR doivent avoir été « mises en service » ne peut être qu'inférée. Toutefois, compte tenu de l'absence de consensus sur ce point entre les experts qualifiés, une telle inférence peut ne pas être considérée comme étant complètement raisonnable.

2.4.2 Par ailleurs, il est possible que l'obligation de mettre en place des capacités à l'appui d'un système PNR, mais non de les mettre en œuvre ou de les entretenir, amène logiquement à s'interroger sur la question de savoir si l'« application uniforme [de l'alinéa a) de la norme 9.24] est réalisable et nécessaire pour faciliter et améliorer un certain aspect de la navigation aérienne internationale » (voir la définition du mot « norme » dans la section « Généralités » de l'Annexe 9). Ainsi, compte tenu des questions d'interprétation susmentionnées, il pourrait être utile d'examiner l'alinéa a) de la norme 9.24 et de le modifier, au besoin, afin que les obligations qui incombent à un État à cet égard soient plus clairement communiquées aux États membres et à l'OACI.

3. RECOMMANDATIONS

3.1 Le Groupe d'experts de la facilitation est invité à :

- a) prendre note du sommaire des résultats des audits sur la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation*, menés dans le cadre du Programme USAP-CMA ;
- b) prendre en considération l'avis de la Direction des affaires juridiques et relations extérieures en ce qui a trait à l'examen et à la modification possible de l'alinéa a) de la norme 9.24 pour s'assurer que les obligations qui incombent à un État sont plus clairement communiquées aux États membres et à l'OACI.

APPENDIX A

The following chart provides the Global Compliance Indicator for security-related Standards of Annex 9 by FAL audit sub-area, based on the results of USAP-CMA audits conducted from 1 January 2015 to 31 October 2023.

	Programme and Coordination	Security of Travel Documents	Inspection of Travel Documents	Advance Passenger Information	Passenger Name Record Data	Compliance with Annex 9 Security-related Standards
Global	48%	84%	80%	58%	31%	68%
APAC	41%	79%	74%	48%	28%	61%
ESAF	68%	83%	85%	15%	15%	61%
EUR/NAT	53%	96%	86%	78%	47%	80%
MID	77%	95%	100%	69%	50%	84%
NACC	27%	78%	64%	76%	22%	63%
SAM	38%	82%	81%	86%	58%	72%
WACAF	45%	67%	73%	10%	6%	51%
AFI	60%	77%	78%	16%	15%	57%
PSIDS	25%	50%	44%	0%	0%	27%

APPENDICE B

NORME 9.24 DE L'ANNEXE 9 – *FACILITATION*

[Extrait de l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9 – *Facilitation*, 16^e édition]

9.24 Chaque État contractant :

- a) mettra en place une capacité de collecter, d'utiliser, de traiter et de protéger les données des dossiers passagers (PNR) pour les vols à destination et en provenance de son territoire en s'appuyant sur un cadre juridique et administratif approprié (législation, règlement ou décret, par exemple) et conforme à toutes les normes contenues dans la section D du chapitre 9 de l'Annexe 9 ;
- b) alignera ses besoins en matière de données PNR et le traitement de ces données sur les lignes directrices figurant dans le Doc 9944 – *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)* de l'OACI et dans les éléments indicatifs sur la mise en œuvre des messages PRNGOV publiés et mis à jour par l'OMD et approuvés par l'OACI et l'IATA ;
- c) adoptera et mettra en œuvre le message PRNGOV comme moyen de transfert des données PNR des compagnies aériennes aux gouvernements pour assurer l'interopérabilité mondiale.

Note 1.— Par sa Résolution 2396 (2017), paragraphe 12, le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies a décidé que les États membres, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, mettront en place une capacité de collecter, de traiter et d'analyser les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes.

Note 2.— Le message PRNGOV est un message électronique normalisé approuvé conjointement par l'OMD, l'OACI et l'IATA. Selon le système de contrôle des réservations et des départs de l'exploitant d'aéronefs, des éléments de données précis recueillis et stockés par ce dernier peuvent être transmis efficacement au moyen de cette structure de messages normalisés.

— FIN —