



| OACI

# **GRUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)**

**NEUVIÈME RÉUNION**

Montréal, 4 – 7 avril 2016

**RAPPORT**



## LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

---

Le Président du Groupe d'experts de la facilitation

au

Président du Comité du transport aérien

J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint le rapport de la neuvième réunion du Groupe d'experts de la facilitation, tenue au siège de l'OACI à Montréal, du 4 au 7 avril 2016.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Wongo', is positioned above the printed name of the signatory.

Président du Groupe d'experts  
de la facilitation

Montréal, le 7 avril 2016



**TABLE DES MATIÈRES**

Lettre d'accompagnement

Table des matières..... I-1

**Introduction**

Généralités ..... II-1

Mandat ..... II-1

Ordre du jour ..... II-1

Participation..... II-3

Ouverture de la réunion ..... II-3

Bureau et Secrétariat..... II-3

Langues et documentation ..... II-3

**Rapport de la réunion**

Point 1 : Faits nouveaux dans le domaine de la facilitation à l'OACI ..... 1-1

Point 2 : Faits nouveaux dans le domaine de la facilitation à l'ONU et dans d'autres organisations internationales..... 2-1

Point 3 : Amendements de l'Annexe 9 ..... 3-1

Appendice au point 3 de l'ordre du jour ..... 3A-1

Point 4 : Rapport du Groupe de travail sur les éléments indicatifs ..... 4-1

Point 5 : Mise en œuvre de l'Annexe 9 ..... 5-1

Point 6 : Questions diverses ..... 6-1

Appendice A : Allocution d'ouverture du Président du Comité du transport aérien..... A-1

Appendice B : Liste des participants..... B-1

Appendice C : Liste des notes de travail et notes d'information ..... C-1

-----



---

**RAPPORT DE LA NEUVIÈME RÉUNION  
DU GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION**

**Montréal, 4 – 7 avril 2016**

**INTRODUCTION**

**Généralités**

1. La neuvième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/9) s'est tenue au siège de l'OACI à Montréal, du 4 au 7 avril 2016.

**Mandat**

2. Les tâches du Groupe FAL sont les suivantes :
- a) examiner les éléments provenant des réunions régionales FAL, des agents de liaison en matière de facilitation et du Secrétariat en vue de formuler des recommandations portant sur des normes et pratiques recommandées (SARP) ou des éléments d'orientation nouveaux et amendés, en tenant compte des progrès et de l'évolution des technologies applicables, des enjeux modernes et des besoins futurs de renforcement de l'efficacité et de l'efficacité des inspections frontalières et autres processus de contrôle aux aéroports ;
  - b) fournir des renseignements qui pourraient être utilisés par le Secrétariat pour élaborer des outils de gestion (par exemple un manuel) et d'autres éléments indicatifs en vue d'aider les États à mettre en œuvre l'Annexe 9 ;
  - c) formuler des propositions qui seront examinées durant les sessions de la Division FAL ;
  - d) exécuter d'autres tâches qui lui seront attribuées par le Comité du transport aérien.

**Ordre du jour**

3. L'ordre du jour de la réunion, établi par le Comité du transport aérien, comprenait les points suivants (présentés dans la note FALP/9-WP/1) :

**Point 1 : Faits nouveaux dans le domaine de la facilitation à l'OACI**

Le Groupe d'experts sera informé des faits nouveaux survenus dans le domaine de la facilitation qui sont survenus à l'OACI depuis la huitième réunion, notamment des résultats du Forum aéronautique mondial (23 – 25 novembre 2015) et de la vingt-septième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (14 – 18 mars 2016).

**Résultat souhaité :** Recommandations concernant les priorités du programme de travail du Groupe d'experts à soumettre à l'examen du Comité du transport aérien (ATC).

**Point 2 : Faits nouveaux dans le domaine de la facilitation à l'ONU et dans d'autres organisations internationales**

Le Groupe d'experts sera informé des faits nouveaux dans le domaine de la facilitation survenus à l'ONU et dans d'autres organisations internationales, en particulier de la Résolution 2178 (2014) du Conseil de sécurité et des données concernant les passagers.

**Résultat souhaité :** Recommandations concernant les priorités du programme de travail du Groupe d'experts à soumettre à l'examen du Comité du transport aérien (ATC).

**Point 3 : Amendements de l'Annexe 9**

En vue de l'Amendement n° 26 de l'Annexe 9, le Groupe d'experts examinera des propositions de normes et pratiques recommandées (SARP) nouvelles ou révisées, portant sur des questions telles que les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), les documents de voyage et les mineurs non accompagnés.

**Résultat souhaité :** Propositions d'amendement de l'Annexe 9.

**Point 4 : Rapport du Groupe de travail sur les éléments indicatifs**

Une mise à jour sera présentée au Groupe d'experts sur les travaux actuellement menés par son Groupe de travail sur les éléments indicatifs (WGGM), qui a été chargé d'examiner en profondeur les documents 9957, *Manuel de facilitation*, et 9636, *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, ainsi sur l'élaboration de nouveaux éléments indicatifs concernant les « processus en libre-service pour les passagers » et l'« amélioration du partage des informations sur les exigences en matière de données sur les passagers ».

**Résultat souhaité :** Rapports d'avancement sur les propositions concernant l'élaboration de nouveaux éléments indicatifs et l'amendement d'éléments indicatifs existants.

**Point 5 : Mise en œuvre de l'Annexe 9**

Les États participant au Groupe d'experts seront invités à présenter des exposés sur la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 en fonction de la campagne de l'OACI « Aucun pays laissé de côté » (NCLB), ainsi qu'à contribuer au renforcement des efforts de l'OACI visant à aider les États dans la mise en œuvre de l'Annexe 9.

**Résultat souhaité :** Recommandations visant à aider à faire en sorte que la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 progresse et à ce qu'elle soit davantage harmonisée à l'échelle mondiale.

**Point 6 : Questions diverses**

Le Groupe d'experts sera invité à examiner des questions diverses concernant le Programme de facilitation de l'OACI.

**Résultat souhaité :** Recommandations relatives à des mesures visant à renforcer plus avant la facilitation du transport aérien.



**Participation**

4. Ont assisté à la réunion un total de **113** participants :  
  
**63** membres, suppléants et conseillers du Groupe d'experts provenant de **23** États membres ;  
**33** observateurs et conseillers de **20** États membres ;  
**16** observateurs et conseillers de **7** organisations internationales.
5. La liste complète des participants figure en **Appendice B**

**Ouverture de la réunion**

6. Le Président du Comité du transport aérien, M. Víctor Manuel Aguado, a ouvert la réunion. La Chef de la Section de la facilitation (FAL), Mme Narjess Abdennebi, a souhaité la bienvenue aux participants à Montréal et présenté les membres du Secrétariat.

**Bureau et Secrétariat**

7. Le Groupe d'experts a élu M. Norberto Luongo, membre du Groupe d'experts désigné par l'Argentine, Président de la réunion, et M. Urs Haldimann, membre du Groupe d'experts désigné par la Suisse, Vice-Président.
8. M. Jitendra Thaker, Expert en facilitation de la Section FAL, a rempli les fonctions de Secrétaire de la réunion, assisté de M. Shohhei Kagawa, Expert en facilitation, Section FAL.

**Langues et documentation**

9. Les services d'interprétation en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe ont été coordonnés par M. Vincent Smith, Directeur de l'administration et des services.
10. Une liste des documents de la réunion figure en **Appendice C**.

-----



---

**Point 1 : Faits nouveaux dans le domaine de la facilitation à l'OACI****1.1 DOCUMENTATION**

1.1.1 Le Secrétaire présente les faits nouveaux dans le domaine de la facilitation à l'OACI survenus depuis la huitième réunion du Groupe d'experts sur la facilitation (FALP/8), qui s'est tenue du 24 au 27 novembre 2014, et donne une brève introduction au programme de facilitation, en particulier l'Annexe 9 – *Facilitation* à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago).

**1.2 DÉLIBÉRATIONS**

1.2.1 Au cours de son intervention, le Secrétaire attire l'attention en particulier sur les faits nouveaux concernant l'audit de l'Annexe 9, à savoir les décisions suivantes du Conseil : les pratiques actuelles de la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA) et de la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) seront maintenues ; les questions de protocole (PQ) de l'USAP-CMA et de l'USOAP-CMA seront constamment ajustées par le Secrétariat pour refléter tout amendement des dispositions de l'Annexe 9 concernant la sûreté ou la sécurité ; les activités destinées à promouvoir la mise en œuvre de l'Annexe 9 seront poursuivies par le Secrétariat ; et une lettre sera envoyée aux États pour les encourager à remplir en ligne la liste de vérification de conformité à l'Annexe 9. Le Secrétaire informe également le Groupe d'experts que les propositions de normes et pratiques recommandées nouvelles ou révisées de l'Annexe 9 devront être accompagnées d'une liste de tâches ainsi que des grandes lignes des éléments indicatifs et des évaluations des incidences.

1.2.2 Le Secrétaire informe le Groupe d'experts que tous les droits, titres et intérêts relatifs à la propriété intellectuelle, conçus, créés ou mis au point par le Groupe d'experts FAL et ses groupes de travail (que ce soit collectivement ou par leurs membres individuels) resteront uniquement et exclusivement détenus par l'OACI, sauf si l'OACI décide volontairement et expressément de les transférer, en totalité ou en partie.

1.2.3 Le Président demande aux participants de s'abstenir de discuter des sujets abordés au cours de la réunion avec des personnes autres que celles qui appartiennent à leur gouvernement ou organisation respectifs étant donné les questions sensibles qui pourraient être soulevées pendant la réunion.

-----



---

**Point 2 : Faits nouveaux dans le domaine de la facilitation à l'ONU et dans d'autres organisations internationales**

**2.1 DOCUMENTATION**

2.1.1 Le Secrétaire présente les faits nouveaux survenus dans le domaine de la facilitation à l'ONU et dans d'autres organisations internationales depuis la réunion FALP/8.

2.1.2 L'Observateur de l'équipe de surveillance concernant l'EIL (Daech), Al-Qaida et les Taliban fait un exposé sur les possibilités et défis relatifs aux Résolutions du Conseil de sécurité sur les sanctions contre Al-Qaida et ses associés.

**2.2 DÉLIBÉRATIONS**

2.2.1 Le Secrétaire attire l'attention en particulier sur les faits nouveaux à l'ONU relatifs à l'échange de données sur les passagers, plus précisément les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), depuis l'adoption de la Résolution 2178 (2014) par le Conseil de Sécurité des Nations Unies, en septembre 2014. Il informe également le Groupe d'experts des faits nouveaux survenus depuis la réunion FALP/8 au sein du Comité de contact conjoint Organisation mondiale des douanes/OACI/Association du transport aérien international sur les renseignements préalables concernant les voyageurs et les dossiers passagers.

2.2.2 Décrivant les résolutions du Conseil de sécurité pertinentes concernant la coopération avec l'OACI et celles qui constituent la base juridique des mesures d'interdiction de voyager et de gel des avoirs prises à l'encontre de l'EIL/Al-Qaida et d'autres groupes similaires, ainsi que les divers instruments de mise en œuvre liés aux résolutions, l'Observateur de l'équipe de surveillance du Comité 1267 du Conseil de sécurité des Nations Unies suggère de nouvelles mesures que l'OACI pourrait envisager pour traiter les problèmes soulevés par ces résolutions.

-----



**Point 3 : Amendements de l'Annexe 9****3.1 DOCUMENTATION**

3.1.1 Dans la note WP/2, le Secrétariat propose de remplacer « passeport » par « document de voyage » dans plusieurs normes et pratiques recommandées (SARP) et dans les Appendices 9 (2) et 12 de l'Annexe 9, entre autres pour encourager les États membres à faire en sorte que toutes les demandes de documents de voyage fassent l'objet du même niveau de service et des mêmes processus de délivrance que ceux qui sont offerts à l'heure actuelle pour les passeports, afin de normaliser et de simplifier le langage des SARP et d'assurer la cohérence terminologique.

3.1.2 Dans la note WP/3, le Secrétariat propose d'amender plusieurs dispositions de l'Annexe 9, entre autres pour annuler une norme obsolète et clarifier l'application de certaines autres dispositions.

3.1.3 Dans la note WP/4, le Secrétariat propose d'amender la Pratique recommandée 3.9 sur la délivrance de documents de voyage biométriques, afin d'annuler les détails techniques et de rendre la disposition applicable de façon générale aux documents de voyage lisibles à la machine.

3.1.4 Dans la note WP/5, l'Observateur des Pays-Bas propose d'amender l'Appendice 2 de l'Annexe 9 en ajoutant une colonne « nationalité » dans le manifeste de passagers afin d'accroître l'exactitude des informations et la rapidité de leur transmission aux familles des victimes d'accidents d'aviation.

3.1.5 Dans la note WP/6, l'Observateur des Pays-Bas propose d'insérer dans l'Annexe 9 trois nouvelles pratiques recommandées visant à ce que les États créent un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), exigent des exploitants d'aéronefs qu'ils fournissent des données RPCV à une autorité nationale, et envisagent de mettre en place une version interactive du système RPCV (RPCVi). Vu l'importance croissante du sujet et l'augmentation du nombre de paragraphes de l'Annexe 9 traitant de l'échange des données, la note suggère par ailleurs l'établissement d'un nouveau chapitre consacré aux systèmes de données sur les passagers.

3.1.6 Dans la note WP/9, l'Observateur de l'Association du transport aérien international (IATA) propose d'insérer dans l'Annexe 9 une nouvelle norme sur le concept de guichet unique pour les États recevant des données sur les passagers. Cette note suggère également d'amender la définition actuelle de guichet unique pour y inclure le transfert de données sur les passagers.

3.1.7 Dans la note WP/10, la France propose, au nom de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), d'insérer dans l'Annexe 9 des définitions, normes et pratiques recommandées pertinentes sur le transport des mineurs, qu'ils soient accompagnés ou non, vu la sensibilisation croissante, au niveau international, au phénomène des combattants étrangers et au trafic des enfants, ainsi que le nombre limité d'éléments indicatifs internationaux sur le traitement des mineurs voyageant par avion, et d'aider à harmoniser les politiques et procédures suivies par les États contractants et les exploitants d'aéronefs concernant le traitement et la sécurité des mineurs.

3.1.8 Dans la note WP/11, l'Observateur de l'IATA propose d'apporter des modifications au cadre d'un nouveau chapitre de l'Annexe 9 qui serait consacré aux systèmes d'information relatifs à l'échange de données sur les passagers (cf. WP/6), afin de renforcer les SARP RPCV de l'Annexe 9 et de favoriser le respect des normes sur le contenu, le format et la transmission, réduisant ainsi les systèmes RPCV non conformes, au vu de l'utilisation croissante des RPCV pour la sécurité des frontières et le

contre-terrorisme. Une nouvelle Pratique recommandée concernant les RPCVi a également été proposée, afin d'atteindre les objectifs visés par la Résolution 2178 (2014) du Conseil de sécurité des Nations Unies.

3.1.9 Dans la note WP/12, l'Observateur de l'IATA propose d'introduire une nouvelle définition, et d'ajouter au projet de nouveau Chapitre 9 une nouvelle sous-section contenant plusieurs dispositions, sur les « Systèmes électroniques de voyage (ETS) », étant donné que les gouvernements obligent de plus en plus les passagers à demander une autorisation de voyage ou à s'enregistrer en ligne avant l'embarquement, afin : a) de normaliser la terminologie relative aux ETS, vu les fortes disparités de langue et d'usage liées à ce sujet ; b) de placer cette fonction dans un cadre politique et réglementaire au sein de l'Annexe 9 ; c) de mettre en œuvre les ETS avec un système de validation entièrement automatisé, incorporé dans les échanges RPCV interactifs ; et d) de donner des orientations aux gouvernements qui prévoient de mettre en œuvre une version électronique de la délivrance de visas ou d'autorisations de voyage.

3.1.10 Dans la note WP/13, l'Observateur de l'IATA propose de renforcer les dispositions de l'Annexe 9 relatives au dossier passager (PNR), étant donné l'augmentation des programmes PNR et afin de favoriser le respect des normes de contenu, format et transmission, en vue de réduire les demandes de données PNR non conformes.

3.1.11 Dans la note WP/14, l'Observateur de l'IATA propose de développer les dispositions de l'Annexe 9 sur les systèmes de contrôle frontalier automatisé (CFA), étant donné leur utilisation croissante.

3.1.12 Dans la note WP/15, l'Observateur de l'IATA propose d'introduire une définition de « côté ville » et d'amender certaines dispositions de l'Annexe 9 suite aux attentats perpétrés récemment à l'aéroport de Bruxelles, qui ont mis en lumière la nécessité urgente de réviser les procédures concernant les passagers, afin d'améliorer la circulation des passagers dans les installations et de réduire les encombrements.

3.1.13 Dans la note WP/16, l'Espagne propose d'apporter, au nom de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), à la norme 3.35.1 de l'Annexe 9 un amendement visant à résoudre des difficultés pratiques relatives au traitement des documents contrefaits.

3.1.14 Dans la note d'information IP/3, le Secrétariat attire l'attention du Groupe d'experts sur une décision du Conseil exigeant que toutes les SARP nouvelles ou révisées soient accompagnées d'une liste des tâches de mise en œuvre et d'une vue d'ensemble des éléments indicatifs, ainsi que d'un formulaire d'évaluation des incidences.

3.1.15 L'Observateur de la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) des Nations Unies fait un exposé sur les exigences requises en matière de RPCV en vertu de la Résolution 2178 (2014) du Conseil de sécurité des Nations Unies, qui souligne l'importance des RPCV comme outil efficace pour interdire de voyager aux combattants terroristes étrangers, aux autres terroristes et aux individus mêlés au crime organisé transnational en général et encourage les États membres ainsi que les organisations internationales et régionales, en particulier l'OACI, à amplifier l'utilisation des systèmes RPCV suivant la ligne adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies.



### 3.2 DÉLIBÉRATIONS ET RECOMMANDATIONS

3.2.1 Le Groupe d'experts accepte la proposition présentée dans la note WP/2, qui vise à remplacer le mot « passeport » par « document de voyage » aux § 3.15, 3.16, 3.53, 3.55, et 6.47, ainsi qu'à l'Appendice 9 (2) et à l'Appendice 12, sections 3 et 4, de l'Annexe 9.

3.2.2 Après discussion sur la note WP/3, le Groupe d'experts accepte les propositions de suppression du § 3.14 et d'amendement du § 3.18 du Chapitre 3. Il décide de maintenir le § 5.28, car il doit être interprété conjointement avec le § 5.26.

3.2.3 Le Groupe d'experts adopte la proposition contenue dans la note WP/4, qui vise à amender le § 3.9 de l'Annexe 9 en y ajoutant une « Note » précisant que le Doc 9303 n'appuie pas l'intégration de données biométriques dans les visas.

3.2.4 Après examen de la note WP/5, le Groupe d'experts appuie la proposition visant à insérer à l'Appendice 2 (Manifeste de passagers) de l'Annexe 9, une colonne supplémentaire pour indiquer la « nationalité » des passagers. Toutefois, comme il n'est pas rare que des personnes aient plus d'une nationalité, le Groupe d'experts accepte qu'une « Note » soit insérée à l'Appendice 2, afin d'expliquer qu'il n'est nécessaire d'indiquer qu'une seule nationalité pour ces passagers sur le manifeste de passagers. Le Groupe d'experts reconnaît qu'à mesure qu'un nombre croissant d'États mettront en œuvre dans un avenir proche les systèmes de renseignements préalables concernant les passagers, la probabilité de l'utilisation de la version papier du Manifeste de passagers diminuera par rapport à celle de la version électronique.

3.2.5 Le Groupe d'experts discute simultanément des propositions exposées dans les notes WP/6 et WP/11, et convient de ce qui suit :

(a) la mise en place des systèmes RPCV devrait être une norme. De ce point de vue, il indique une préférence pour le texte proposé dans la note WP/6. Le Groupe d'experts convient aussi d'ajouter une Note à la nouvelle norme pour attirer l'attention sur les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies. Certains États expriment leur inquiétude à l'idée de rendre les RPCV obligatoires, car les coûts entraînés par l'instauration de systèmes RPCV peuvent rendre leur mise en œuvre et la conformité aux exigences difficiles pour les États en développement. À cet égard, il est suggéré que l'OACI apporte son appui aux États en développement dans la mise en place des systèmes RPCV ;

(b) concernant les propositions exigeant la mise en place des RPCV conformément aux législations nationales et en accord avec les directives élaborées par l'OMD, l'IATA et l'OACI, le Groupe d'experts remanie entièrement le texte et convient qu'une nouvelle Note devrait être insérée pour indiquer que les normes internationales RPCV se trouvent dans ces directives ;

(c) il faudrait recommander d'envisager l'utilisation des RPCV interactifs (RPCVi). À cet égard, il indique une préférence pour le texte proposé dans la note WP/6 ;

3.2.6 Poursuivant son examen de la note WP/6, le Groupe d'experts convient que la nouvelle Pratique recommandée 9.10 proposée n'est pas nécessaire.

3.2.7 Poursuivant son examen de la note WP/11, le Groupe d'experts accepte la proposition de nouvelle Pratique recommandée 9.7, mais sous réserve de quelques amendements.

3.2.8 La proposition contenue dans la note WP/9 concernant l'intégration du concept de « guichet unique » pour les systèmes d'échange de données sur les passagers est appuyée par le Groupe d'experts, mais en tant que Pratique recommandée. Le Groupe d'experts convient qu'une définition du guichet unique concernant les données des passagers devrait être élaborée, distincte de la définition actuelle qui s'applique spécifiquement au fret.

3.2.9 Poursuivant son examen des propositions relatives au projet de nouveau Chapitre 9, le Groupe d'experts appuie les propositions contenues dans la note WP/12, qui expose un nouveau régime de « système électronique de voyage » pour l'Annexe 9, mais avec un amendement intégrant la nouvelle Pratique recommandée 9.22 en tant qu'alinéa e) du § 9.20.

3.2.10 Examinant la note WP/13, également liée à la proposition de Chapitre 9, le Groupe d'experts accepte les propositions visant à porter les § 3.49 et 3.49.2 actuels au rang de norme (propositions de nouveaux § 9.26 et 9.26.1) avec des ajouts mineurs dans les deux, et appuie l'inclusion de la nouvelle Pratique recommandée 9.27 dans l'Annexe 9, mais en remaniant en profondeur le texte proposé de façon à préciser quels sont les États qui devraient entamer une coopération pour l'échange de données sur les dossiers passagers.

3.2.11 Examinant la note WP/10, le Groupe d'experts appuie la proposition visant à ajouter une nouvelle section Q, intitulée « Mineurs », au Chapitre 3 de l'Annexe 9, ainsi que les pratiques recommandées qu'il est proposé d'inclure dans cette nouvelle section, mais avec quelques modifications. Après discussion et remaniement, le Groupe d'experts convient également que les nouveaux paragraphes proposés pour le Chapitre 5 devraient être des normes, et non des pratiques recommandées, comme indiqué initialement dans la note de travail. Enfin, le Groupe d'experts appuie les propositions visant à inclure de nouvelles définitions d'« accompagnateur » et de « mineur non accompagné » au Chapitre 1, avec de nouvelles « Notes » dans les deux cas, et avec des modifications mineures du texte. Suite à une discussion portant sur une proposition visant à inclure aussi une nouvelle définition de « mineur » au Chapitre 1, le Groupe d'experts décide qu'il faudrait recommander une définition à inclure dans l'Annexe, mais une nouvelle définition est rédigée. Toutefois, du fait d'un désaccord sur le point de savoir s'il faut inclure ou non une définition, le Groupe d'experts se prononce en faveur de l'inclusion, suite à un vote à main levée lors duquel huit membres se déclarent pour l'ajout d'une définition et sept membres se déclarent contre. Lors de la phase de lecture du rapport, quelques membres expriment leur préoccupation devant le nombre de membres en faveur de l'inclusion d'une définition de « Mineur » et tentent de revenir sur le bien-fondé de l'inclusion de la définition proposée alors que celle-ci ne recueille pas la majorité claire des membres présents du Groupe d'experts. D'autres membres se disent perplexes que cette question soit rouverte au stade de la lecture du rapport.

3.2.12 Concernant la note WP/14, le Groupe d'experts appuie les propositions de nouvelles pratiques recommandées à insérer au Chapitre 3 sur les contrôles frontaliers automatisés (CFA), avec des modifications mineures de l'un des paragraphes.

3.2.13 Après une discussion de fond, le Groupe d'experts décide qu'il n'est pas en mesure d'appuyer les propositions exposées dans la note WP/15 parce qu'il est prématuré d'envisager des modifications de l'Annexe 9 avant que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC) examine et discute les questions soulevées dans la note de travail. Cependant, le Groupe d'experts reconnaît les efforts fournis par l'IATA pour résoudre la question et la soumettre à l'attention du Groupe. À la suite de cette discussion, l'IATA, notant que certaines délégations suggèrent de discuter les idées soulevées dans la note en coordination avec le Groupe AVSEC, décide de retirer sa note.

---

3.2.14 Lors de l'examen de la note WP/16, le Groupe d'experts n'est pas en mesure d'appuyer la proposition présentée dans la note, mais décide d'amender le § 3.35.1 actuel en insérant à la fin de la disposition un passage concernant la rétention des documents contrefaits, à des fins d'application de la loi.

3.2.15 Pendant la phase de lecture du rapport, le Groupe d'experts décide que la Pratique recommandée 3.48.3 devrait être supprimée parce que cette disposition est devenue incompatible avec les dispositions relatives aux échanges de données sur les passagers recommandées pour adoption au cours de la réunion.

3.3 Le texte convenu par le Groupe d'experts est reproduit en **Appendice** au rapport sur le point 3.

-----



**APPENDICE**

1. **Amender** l'Annexe 9 comme suit : [cf. WP/2]

**Chapitre 3. Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages**

(...)

3.15 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants établissent des services accessibles au public de réception des demandes de ~~passport~~ document de voyage et de délivrance des ~~passports~~ documents de voyage.*

3.16 Les États contractants établiront des procédures transparentes pour les demandes de délivrance, le renouvellement ou le remplacement des ~~passports~~ documents de voyage et mettront à la disposition des intéressés des renseignements décrivant les formalités requises.

(...)

3.53 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, dans les cas où le ~~passport~~ document de voyage d'un visiteur est arrivé à expiration avant la fin de la période de validité d'un visa, l'État qui a émis le visa continue à accepter ce visa jusqu'à sa date d'expiration lorsqu'il est présenté avec le nouveau ~~passport~~ document de voyage du visiteur.*

(...)

3.55 Sauf dans certains cas d'espèce particuliers, les agents des pouvoirs publics intéressés restitueront immédiatement après examen les ~~passports ou autres~~ documents de voyage officiels des passagers et des membres d'équipage.

(...)

**Chapitre 6. Aéroports internationaux — Installations et services intéressant le trafic**

(...)

6.47 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant qui impose des restrictions à l'importation ou à l'exportation des devises d'autres États délivre aux passagers, à leur arrivée, un certificat indiquant le montant des devises en leur possession, et autorise ces voyageurs, lorsqu'ils restituent ces certificats avant de quitter l'État, à emporter ces devises. Une annotation sur le ~~passport ou sur tout autre~~ document officiel de voyage peut servir aux mêmes fins.*

(...)

-----

**Appendice 9. Présentations proposées pour les documents relatifs au retour des personnes non admissibles**

**2. Lettre relative à des documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux ou à des documents authentiques présentés par des imposteurs (voir § 5.7)**

(...)

Veillez trouver ci-joint photocopie d'une pièce d'identité (~~passport~~ document de voyage/carte) frauduleuse/falsifiée/contrefaite/un document authentique présenté par un imposteur.

Numéro du document :

État au nom duquel le document a été délivré :

Le document susmentionné était utilisé par une personne qui a déclaré se nommer :

Nom de famille :

Prénom(s) :

Date de naissance :

Lieu de naissance :

Nationalité :

Résidence :

Photographie

(si elle est disponible)

Ladite personne est arrivée le (date) à l'aéroport de (nom) par le vol (numéro du vol) en provenance de (ville et État).

(...)

(...)

**Appendice 12. Modèle de programme FAL national**

(...)

**3. ORGANISATION ET GESTION**

3.1 Le programme FAL national relève principalement de la compétence de l'Administration de l'aviation civile (AAC) et/ou du Ministère des transports. Toutefois, la réussite de ce programme exige la participation active d'autres ministères ou services, comme les suivants :

Douanes	Immigration
Affaires étrangères	Autorités émettrices de passeport documents de voyage/visas
Agriculture/environnement	Santé publique
Sûreté et lutte contre les stupéfiants	Autorités émettrices de cartes d'identité
Tourisme	Quarantaine

(...)

#### 4. INSTITUTION D'UN PROGRAMME FAL NATIONAL

(...)

<i>Mandat de la Convention de Chicago</i>	<i>Tâches de mise en œuvre</i>
(...)	
<p><b>Article 23 – Formalités de douane et d'immigration</b> Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. [...]</p>	<p>— Établir et amender, selon les besoins, les formalités douanières et d'immigration exécutées aux aéroports, pour les harmoniser avec les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9.</p> <p>— Appuyer et préconiser la délivrance nationale de passeports et d'autres documents de voyage conformément aux spécifications du Doc 9303 de l'OACI — <i>Documents de voyage lisibles à la machine.</i></p>
(...)	

#### 2. **Amender le Chapitre 3** de l'Annexe 9 comme suit : [cf. WP/3]

~~3.14 Les États contractants qui délivrent des passeports non lisibles à la machine veilleront à ce que les données d'identification personnelles et les données sur la délivrance de ces documents, ainsi que la présentation de la page de renseignements, soient conformes aux spécifications relatives à la « zone d'inspection visuelle » qui figurent dans le Doc 9303, Partie 4. La « zone de lecture automatique » comportera une indication telle que « le présent passeport n'est pas lisible à la machine » ou toutes autres données, de manière à prévenir l'insertion frauduleuse de caractères lisibles à la machine.~~

(...)

**3.18 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsque les États contractants délivrent des passeports pour le tourisme ou les voyages d'affaires, ces passeports aient normalement une durée de validité soit en principe d'au moins cinq ans et soient valables pour un nombre illimité de voyages et pour tous les États et territoires.*

*Note 1.— Comme les documents ont une durabilité limitée et que l'apparence du titulaire change avec le temps, il est recommandé que la période de validité de ces documents ne dépasse pas dix ans.*

*Note 2.— Les passeports d'urgence, diplomatiques, officiels et autres passeports émis à des fins particulières pourraient avoir une période de validité plus courte.*

*Note 3.— Comme l'apparence des enfants change rapidement, il est recommandé que la période de validité des passeports des enfants ne dépasse pas cinq ans.*

3. **Amender le Chapitre 3** de l'Annexe 9 comme suit : [cf. WP/4]

**3.9 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants incorporent des données biométriques dans leurs passeports, visas et autres documents de voyage officiels lisibles à la machine, en recourant à une ou à plusieurs technologies de stockage de données facultatives en supplément à la zone de lecture automatique, comme il est indiqué dans le Doc 9303, Documents de voyage lisibles à la machine. Les données obligatoires stockées dans le circuit intégré (puce électronique) sont les mêmes que celles qui sont imprimées sur la page des données, c'est à dire les données contenues dans la zone de lecture automatique plus l'image photographique numérisée. L'image (les images) d'empreintes digitales et/ou l'image (les images) d'iris constituent des éléments biométriques optionnels pour les États contractants qui souhaitent compléter l'image faciale par un autre identificateur biométrique dans le passeport. Les États contractants qui incorporent des données biométriques dans leurs passeports lisibles à la machine devront les emmagasiner dans un circuit intégré sans contact, conformément aux spécifications de l'ISO/IEC 14443, programmé selon la structure de données logiques prescrite par l'OACI.*

*Note.— Le Doc 9303 n'appuie pas l'incorporation des données biométriques dans les visas.*

4. **Amender l'Appendice 2** de l'Annexe 9 comme suit [cf. WP/5]

**APPENDICE 2. MANIFESTE DE PASSAGERS**

MANIFESTE DE PASSAGERS			
Exploitant.....			
Marques de nationalité et d'immatriculation* .....		Vol n° .....	Date .....
Lieu d'embarquement..... (localité)		Lieu de débarquement .....	
		(localité)	
Nom et initiales des prénoms	Nationalité	Réservé à l'exploitant	Réservé à l'administration
.....	.....	.....	.....



297 mm (ou 11 3/4 pouces)

Format de l'imprimé 210 mm × 297 mm (ou 8 1/4 × 11 3/4 pouces).  
\* Ne remplir que si l'État l'exige.

210 mm (ou 8 1/4 pouces)

*Note.— Dans le cas où le passager a plus d'une nationalité, il suffit d'en indiquer une seule, tant qu'elle est conforme au document de voyage valide qu'il présente.*

5. **Amender l'Annexe 9** comme suit : [cf. WP/6, 9, 11, 12 et 13]

## Chapitre 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

### A. Définitions

**Système de voyage électronique (ETS).** Processus automatisé de présentation, d'acceptation et de vérification de l'autorisation de voyage d'un passager à destination d'un État, au lieu de l'habituel visa papier autocollant.

(...)

**Guichet unique pour les données passagers.** Système permettant à toutes les parties concernées par le transport aérien des passagers de communiquer des informations normalisées sur ces passagers (à savoir

des RPCV, des RPCVi et/ou des PNR) par un seul point d'entrée de données pour satisfaire à toutes les obligations réglementaires en matière d'entrée et de sortie des passagers qui pourraient être imposées par divers organismes de l'État contractant.

*Note.— Il n'est pas nécessaire que le système de guichet unique pour les données passagers assurant la transmission des RPCV/RPCVi soit le même que le système utilisé pour les échanges de données PNR.*

(...)

## **Chapitre 9. SYSTÈMES D'ÉCHANGE DE DONNÉES SUR LES PASSAGERS**

### **A. Généralités**

**9.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants exigent des exploitants d'aéronefs l'échange des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), des RPCV interactifs (RPCVi) et/ou des dossiers passagers (PNR) instaurent un système de guichet unique pour les données passagers pour chaque catégorie de données, permettant aux parties concernées de communiquer des informations normalisées par un point d'entrée commun en vue de la transmission des données de chaque catégorie, de manière à satisfaire à toutes les obligations relatives aux données des passagers et de l'équipage dans les limites de leur juridiction.*

**9.2 ~~3.48.10~~ Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs assurent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, s'il y a lieu et selon qu'il convient, un appui opérationnel et technique pour l'analyse de toute panne ou défaillance de système et les mesures d'intervention visant à rétablir le fonctionnement normal dès que possible.*

**9.3 ~~3.48.11~~ Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs établissent et mettent en œuvre des procédures appropriées de notification et de remise en service à la fois pour l'entretien programmé des systèmes d'information et en cas de panne ou de défaillance de ces systèmes.*

**9.4 ~~3.49.1~~ Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs assurent un niveau d'assistance approprié (dans la mesure du possible, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7).*

### **B. Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)**

**9.5** Chaque État contractant mettra en place un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV).

*Note.— Par sa Résolution 2178 (2014), paragraphe 9, le Conseil de sécurité de l'ONU, « Invite les États membres à exiger des compagnies aériennes opérant sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance aux autorités nationales compétentes des informations sur les passagers afin de détecter le départ de leur territoire, ou la tentative d'entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, à bord d'appareils civils, de personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999) et 1989 (2011) (« le Comité »), et les invite également à signaler au Comité tout départ de leur territoire, ou toute tentative d'entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, de telles personnes et à communiquer ces*

*informations à l'État de résidence ou de nationalité de la personne, selon qu'il conviendra et conformément au droit interne et aux obligations internationales ».*

~~3.48 Les États contractants qui introduisent un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) dans leur législation nationale adhéreront aux normes internationales reconnues pour la transmission de renseignements préalables concernant les voyageurs.~~

9.6 Le système RPCV de chaque État contractant sera appuyé par les instruments juridiques adaptés (législation, règlement ou décret, par exemple) et conforme aux normes de RPCV internationalement reconnues.

*Note 1.— Les RPCV permettent à l'exploitant de l'aéronef de saisir les données personnelles sur les passagers ou les membres d'équipage ainsi que les détails de leurs vols avant leur départ. Ces renseignements sont communiqués par voie électronique aux services de contrôle frontalier du pays de destination ou de départ. Des informations détaillées sur les passagers et/ou membres d'équipage sont ainsi reçues préalablement au départ ou à l'arrivée du vol.*

*Note 2.— Le message EDIFACT/ONU PAXLST est un message électronique standard établi expressément, dans le cadre du programme EDIFACT/ONU, pour la transmission du manifeste (électronique) de passagers. EDIFACT/ONU signifie « Règles des Nations Unies pour l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport ». Ces règles comprennent une série de normes, directives et lignes directrices convenues internationalement aux fins de l'échange électronique de données structurées, relatives notamment au commerce de biens et de services, entre des systèmes indépendants d'informations informatisées. L'OMD, l'IATA et l'OACI sont convenues conjointement d'une série maximale de données RPCV qui devraient être incorporées dans le message PAXLST à utiliser pour la transmission de ces données par les exploitants d'aéronefs aux services de contrôle frontalier du pays de destination ou de départ. Il se peut que la norme EDIFACT/ONU soit remplacée ou complétée par des techniques modernes de messages, telles que le XML ou des applications web.*

*Note 3.— Sous sa structure de format actuelle, le message EDIFACT/ONU PAXLST ne se prête pas à une utilisation par l'aviation générale.*

*Note 4. — Les normes RPCV internationalement reconnues sont actuellement définies dans les directives OMD/IATA/OACI.*

**9.7 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant mettant en place une législation destinée à la mise en œuvre d'un système RPCV envisage d'élaborer des règlements harmonisés satisfaisant aux besoins de tous les organismes concernés, de définir un ensemble commun d'éléments de données RPCV exigés dans les limites de sa juridiction, conformément aux normes de construction des messages, et de désigner un organisme gouvernemental qui recevra les données RPCV au nom de tous les autres organismes.*

~~9.8~~ **3.48.1** *Lorsqu'ils spécifient les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, les États contractants n'exigeront que les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine dans les documents de voyage conformes aux spécifications contenues dans le Doc 9303. Tous les renseignements exigés seront conformes aux spécifications figurant dans les Lignes directrices de l'OMD/IATA/OACI et RPCV relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLST.*

9.9 ~~3.48.2~~ En visant à mettre en œuvre un programme national de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), les États contractants qui ne sont pas en mesure de se conformer totalement aux dispositions du § 3.48.1 concernant les éléments de données exigés, veilleront à ce que seuls les éléments de données qui ont été définis aux fins d'incorporation dans les messages EDIFACT/ONU PAXLST soient inclus dans les renseignements exigés dans le programme national, ou ils veilleront à suivre le processus de demande de maintenance de données de l'OMD pour tout écart à la norme.

~~3.48.3 Pratique recommandée.— Il est recommandé que, lorsqu'ils mettent en œuvre un nouveau programme de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), les États contractants qui ne sont pas en mesure d'accepter des données sur les passagers transmises selon les spécifications EDIFACT/ONU PAXLST en utilisant la méthode de transmission standard de l'industrie décrite au § 3.48.1, consultent les utilisateurs sur les incidences opérationnelles et financières qu'entraînerait la modification du format du message EDIFACT/ONU PAXLST et de son contenu pour l'adapter au format de remplacement requis.~~

9.10 **3.48.4 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants s'efforcent de réduire au minimum le nombre de fois où les données RPCV sont transmises pour un vol donné.*

9.11 ~~3.48.5~~ Si un État contractant exige l'échange de données RPCV, il s'efforcera, dans la mesure du possible, de limiter les fardeaux opérationnels et administratifs qu'une telle exigence impose sur les exploitants d'aéronefs tout en améliorant la facilitation des passagers.

9.12 **3.48.6 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États s'abstiennent d'imposer des amendes et des pénalités aux exploitants d'aéronefs pour toute erreur due à une défaillance des systèmes pouvant se traduire par la non transmission de données ou la transmission de données altérées aux pouvoirs publics conformément aux systèmes RPCV.*

9.13 ~~3.48.7~~ Les États contractants qui exigent que les données sur les passagers soient transmises électroniquement au moyen d'un système de renseignements préalables concernant les voyageurs n'exigeront pas en plus un manifeste de passagers sur support papier.

9.14 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage d'introduire un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi).*

9.15 **3.48.8 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui souhaitent mettre en œuvre un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi) :*

- a) *s'efforcent de tenir au minimum son incidence sur les systèmes et l'infrastructure technique des exploitants d'aéronefs en consultant ceux-ci avant l'élaboration et la mise en œuvre du système RPCVi ;*
- b) *collaborent avec les exploitants d'aéronefs à l'élaboration de systèmes RPCVi qui pourront être intégrés aux interfaces de contrôle des départs des exploitants ;*
- c) *se conforment aux Directives relatives aux renseignements préalables concernant les passagers adoptées par l'OMD/OACI/IATA quand ils exigent un RPCVi.*

9.16 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les systèmes RPCV des États contractants et des exploitants d'aéronefs, y compris les systèmes RPCVi, soient capables de fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et que des procédures soient en place pour tenir au minimum les perturbations en cas de panne ou de défaillance.*

#### C. Systèmes électroniques de voyage (ETS)

9.17 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants cherchant à établir un système électronique de voyage intègrent dans le système de vérification préalable au voyage un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs.*

*Note.* — *Cette pratique permettra aux États de s'intégrer aux systèmes de contrôle des départs des compagnies aériennes utilisant des normes de transmission de données conformes aux directives internationales afin de fournir à l'exploitant d'aéronefs une réponse en temps réel visant à vérifier l'authenticité de l'autorisation d'un voyageur donné au moment de l'enregistrement.*

9.18 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui cherchent à mettre en place un système électronique de voyage (ETS) :*

- a) *veillent à disposer d'une plateforme de soumission électronique solide où peuvent être déposées les demandes d'autorisation de voyage en ligne. Ils devraient indiquer clairement que cette plateforme est le moyen à privilégier pour déposer une demande en ligne, afin de limiter le champ d'action de vendeurs tiers non officiels qui pourraient facturer des frais supplémentaires à la soumission d'une demande ;*
- b) *incluent des outils intégrés à la demande pour aider les intéressés à éviter les erreurs au moment de remplir le formulaire de demande, notamment des instructions claires sur les nationalités pour lesquelles un ETS est nécessaire, et ne permettent pas le traitement des demandes présentées par des passagers non éligibles (par exemple en raison de leur nationalité ou du type de document qu'ils détiennent) ;*
- c) *mettent en place un processus de vérification automatisé et continu des listes d'alerte pertinentes ;*
- d) *fournissent au passager une notification électronique qui remplace la preuve sur papier de l'approbation de sa demande de voyager ;*
- e) *veillent à ce que les informations demandées au passager soient faciles à comprendre, conformément à leurs lois et règlements nationaux.*

9.19 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prévoient un calendrier de mise en œuvre qui fasse connaître les changements qui s'annoncent et qui mette au point des stratégies de communication en plusieurs langues en coopération avec d'autres gouvernements, l'industrie du voyage, les compagnies aériennes et les organisations afin de diffuser la mise en œuvre prévue d'un ETS.*

9.20 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prévoient une période de transition après le délai initial de mise en œuvre, pendant laquelle les passagers auront le droit d'entrer*

*dans le pays mais seront informés des nouvelles obligations, par exemple en leur distribuant une fiche explicative.*

**9.21 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que l'exploitant d'aéronefs qui assure le transport à destination de l'État où est mis en place un ETS informe ses passagers des obligations en matière d'ETS au moment de la réservation et cherche à élargir la vérification de façon à la faire porter sur l'embarquement au point d'origine plutôt que sur la dernière étape, au moment d'entrer dans le pays de destination.*

*Note.* — *Cela dépendra dans une très large mesure des capacités d'enregistrement intercompagnies des autres exploitants d'aéronefs et des liens entre exploitants d'aéronefs.*

#### D. Données des dossiers passagers (PNR)

~~3.49 9.22~~ **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui exigent les données des dossiers passagers (PNR) alignera ses besoins en matière de données 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.*

~~3.49.2 9.22.1~~ **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que lorsqu'ils fixent les spécifications relatives au Les États contractants qui exigent le transfert des données PNR, les États contractants envisagent d'adopter et de mettre adopteront et mettront en œuvre le message PRNGOV fondé sur EDIFACT comme principal moyen de communiquer ces données de transfert des données PNR des compagnies aériennes aux gouvernements.*

*Note 1.*— *Le message PRNGOV est un message électronique normalisé approuvé conjointement par l'OMD, l'OACI et l'IATA. Il permet de fournir des éléments de données précis, selon le système de contrôle des réservations et des départs de l'exploitant d'aéronefs.*

*Note 2.*— *Cette disposition n'a pas pour objet de remplacer les messages échangés entre les exploitants d'aéronefs et les administrations douanières pour appuyer l'exploitation aéroportuaire locale.*

**9.23 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui exigent des données PNR envisagent l'incidence de la collecte et du transfert électronique de ces données sur la confidentialité, au sein de leur propre système national mais aussi dans les autres États. Le cas échéant, les États contractants qui exigent des données PNR et les États qui limitent l'échange de ces données devraient coopérer le plus rapidement possible pour harmoniser leurs obligations juridiques.*

6. *Amender* l'Annexe 9 comme suit : [cf. WP/10]

## Chapitre 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

### A. Définitions

**Accompagnateur.** Adulte voyageant avec un mineur, dont il n'est pas nécessairement le parent ou le tuteur légal.

*Note.*— Il convient de noter qu'il faudra peut-être utiliser cette définition en fonction des obligations découlant de l'application de règlements nationaux aux contrôles frontaliers.

(...)

**Mineur.** Toute personne âgée de moins de dix-huit ans, sauf si la majorité est atteinte plus tôt en vertu de la législation qui lui est applicable.

**Mineur non accompagné.** Mineur voyageant seul ou en compagnie d'un autre mineur.

*Note.*— Il convient de noter qu'il faudra peut-être utiliser cette définition en fonction des obligations découlant de l'application de règlements nationaux aux contrôles frontaliers.

(...)

## CHAPITRE 3. ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES

(...)

### Q. Mineurs

**3.81 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que leurs pouvoirs publics soient formés à prendre en compte le bien-être des mineurs, qu'ils soient accompagnés ou non.

**3.82 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que les exploitants d'aéronefs donnent à leur personnel au sol et de cabine une formation appropriée sur la prise en charge des mineurs.

**3.83 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs s'échangent, lorsque c'est possible, des renseignements sur leurs points de contact compétents, disponibles 24 heures sur 24, à qui adresser les préoccupations concernant le bien-être d'un mineur.

**3.84 Pratique recommandée.**— Lorsque la confidentialité des données et les restrictions en matière de protection le permettent, il est recommandé que les États contractants veillent à ce que les exploitants

*d'aéronefs fassent part de toute inquiétude concernant le bien-être d'un mineur aux pouvoirs publics compétents.*

**3.85 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants envisagent de placer un mineur non accompagné sous la garde des pouvoirs publics compétents dès que possible si surgissent au cours d'un voyage des préoccupations importantes quant à son bien-être qui ne peuvent être résolues rapidement.*

3.86 Les États contractants appliqueront les mesures qui conviennent pour faire en sorte que les exploitants d'aéronefs ne permettent pas à des mineurs de moins de cinq (5) ans de voyager sans accompagnateur.

3.87 Les États contractants appliqueront les mesures qui conviennent pour faire en sorte que les exploitants d'aéronefs établissent un programme concernant la prise en charge des mineurs non accompagnés voyageant sous leur supervision.

## **CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES**

### **B. Personnes non admissibles**

(...)

5.11.2 Dans les cas où le refoulement d'une personne non admissible concerne un mineur non accompagné, l'État qui exige le refoulement prendra les mesures appropriées pour faire en sorte qu'un dispositif soit en place pour le mineur au point de départ, au point de transit et au point de destination.

5.18.2 Dans les cas où l'expulsion d'une personne concerne un mineur non accompagné, l'État qui exige l'expulsion prendra les mesures appropriées pour faire en sorte qu'un dispositif soit en place pour le mineur au point de départ, au point de transit et au point de destination.

7. **Amender le Chapitre 3** de l'Annexe 9 comme suit : [cf. WP/14]

### **I. Inspection des documents de voyage**

(...)

**3.36 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage d'instaurer des systèmes de contrôle frontalier automatisé (CFA) pour faciliter et accélérer le contrôle des personnes qui entrent ou qui partent par voie aérienne.*

**3.36.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, conformément aux § 3.9.2 et 3.10.1, les États contractants qui utilisent des systèmes CFA se servent des informations qui figurent dans le RCP pour valider les DVLM électroniques, réalisent des appariements biométriques pour confirmer que le passager est le titulaire légitime du document, et consultent la base de données d'Interpol sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD) ainsi que d'autres dossiers de contrôle frontalier afin de déterminer l'admissibilité à franchir la frontière.*



~~3.4.1~~ **3.36.2 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui utilisent des systèmes de contrôle frontalier automatisé (CFA) veillent à ce que les portes d'embarquement soient dotées d'un personnel suffisant lorsqu'elles sont en service afin d'assurer la fluidité de la circulation des passagers et de répondre rapidement aux problèmes de sécurité et d'intégrité en cas d'anomalie de fonctionnement d'un système.*

8. **Amender le Chapitre 3** de l'Annexe 9 comme suit : [cf. WP/16]

(...)

3.35.1 Les pouvoirs publics de chaque État contractant saisiront les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux. Les pouvoirs publics saisiront aussi le document de voyage d'une personne non admissible qui se fait passer pour le titulaire légitime du document de voyage. Ces documents seront retirés de la circulation immédiatement et renvoyés aux autorités compétentes de l'État émetteur ou à la mission diplomatique résidente de cet État, sauf dans les cas où les pouvoirs publics conservent ces documents à des fins d'application de la loi.

-----



---

**Point 4 : Rapport du Groupe de travail sur les éléments indicatifs****4.1 DOCUMENTATION**

4.1.1 Dans la note IP/1, l'Australie, en qualité de Rapporteur du Groupe de travail pour l'amélioration du partage des informations sur les exigences concernant les données sur les passagers, informe le Groupe d'experts de l'état d'avancement de ses travaux sur la question. Tous les membres du Groupe d'experts intéressés, les États observateurs et les organisations souhaitant participer à l'élaboration de cette proposition sont invités à contacter le Rapporteur.

4.1.2 Dans la note IP/4, Singapour, en qualité de Rapporteur du Groupe de travail sur les éléments indicatifs (WGGM), fait le point sur les travaux déjà accomplis et ceux qui sont en cours au sein du Groupe de travail, qui avait été chargé par la réunion FALP/7 d'examiner en profondeur le Doc 9957, *Manuel de facilitation*, et le Doc 9636, *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, et d'élaborer un modèle de Programme national de facilitation, incluant des éléments indicatifs sur l'utilisation du modèle.

**4.2 DÉLIBÉRATIONS**

4.2.1 Le Groupe d'experts prend note de l'évolution des travaux entrepris, décrite dans les notes IP/1 et IP/4.

-----



---

**Point 5 : Mise en œuvre de l'Annexe 9****5.1 DOCUMENTATION**

5.1.1 Dans la note IP/2, le membre du Groupe d'experts du Portugal, au nom de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), présente les lignes directrices de la CEAC, qui exposent une approche harmonisée de l'information fournie par les transporteurs aériens et les aéroports sur leur site, en particulier pour les passagers à mobilité réduite (PRM). Ce faisant, il souligne l'importance croissante des informations fournies de plus en plus aux passagers aériens et au public des voyageurs par internet et il note que ces nouvelles procédures peuvent être insatisfaisantes si les sites internet ne sont pas adaptés ou si l'information n'est pas directement accessible par certaines catégories de passagers, comme les PRM.

5.1.2 Faisant un exposé sur la facilitation du transport aérien et sa mise en œuvre dans son pays, le membre du Groupe d'experts du Qatar souligne les obligations nationales et internationales du Qatar dans le domaine de la facilitation, et décrit les aspects opérationnels du système de facilitation du transport aérien national de cet État et les divers outils utilisés pour mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 9 et pour coordonner les actions de facilitation dans cet État.

**5.2 DÉLIBÉRATIONS**

5.2.1 Faisant référence aux commentaires du Secrétariat qui ont suivi l'ouverture de la réunion le 4 avril 2016 sur la mise en place planifiée pour le prochain triennat (2017-2019) de Séminaires régionaux FAL centrés sur la mise en œuvre, le Président demande aux participants de faire parvenir au Secrétariat toutes les idées sur ce sujet et de partager toute bonne pratique sur la façon dont ces séminaires pourraient être structurés ou mis en place.

-----



**Point 6 : Questions diverses****6.1 DOCUMENTATION**

6.1.1 Dans la note WP/7, le Secrétariat propose le concept de « fiche de tâches » afin de définir clairement le travail du Groupe d'experts et d'assurer qu'il existe suffisamment d'informations sur le contexte, la justification, les étapes clés et des objectifs clairs sur tous les travaux du Groupe d'experts afin d'en faciliter le suivi et le compte rendu.

6.1.2 Dans la note WP/8, le Secrétariat propose l'élaboration d'un Plan mondial de facilitation de l'aviation (GAFP) assorti d'objectifs et de cibles qui soient mesurables et reflètent les besoins des États et des Régions. Les objectifs seraient universels et aborderaient des questions et défis essentiels de facilitation de l'aviation à la fois dans les États développés et en développement. Un ensemble d'indicateurs de performance serait élaboré, en vue de garantir que chaque cible soit suivie par au moins un indicateur pour une année cible convenue.

6.1.3 Dans son exposé concernant les plans mondiaux de gestion du programme de travail, le Président de la Commission de navigation aérienne décrit la manière dont celle-ci a utilisé le concept de « fiche de tâches » pour planifier et atteindre ses objectifs.

**6.2 DÉLIBÉRATIONS**

6.2.1 Lors de son examen de la note WP/7, le Groupe d'experts appuie le concept de fiche de tâches qui y est exposé. Quelques délégations s'inquiètent que les fiches de tâches puissent ajouter un niveau de bureaucratie au travail de l'OACI, mais notent qu'il semble s'agir d'un mécanisme efficace de gestion des travaux du programme FAL et que, en outre, le Groupe d'experts FAL serait consulté avant l'inclusion dans une fiche de travail de tout élément touchant à ses travaux.

6.2.2 Concernant les propositions exposées dans la note WP/8, plusieurs délégations, s'interrogeant sur la valeur ajoutée du projet de Plan mondial de facilitation de l'aviation (GAFP), expriment des inquiétudes à propos de sa mise en place, en ce qui concerne par exemple les ressources nécessaires à la mise en œuvre du Plan, la capacité de plusieurs régions d'appuyer le travail du Plan, et l'ajout d'un niveau supplémentaire de bureaucratie pour suivre sa mise en œuvre. Ces délégations estiment que le programme devrait prioritairement viser à entreprendre une évaluation des différences avec l'Annexe 9, à envoyer un sondage aux États pour déterminer leur niveau de mise en œuvre et d'exigences FAL, à atteindre les objectifs du Programme FAL en utilisant les mesures existantes, à entreprendre des recherches supplémentaires et à aider les États à se conformer aux SARP de l'Annexe 9 en fonction de leurs besoins.

6.2.3 D'autres États appuient la mise en place du GAFP afin de se centrer sur la façon d'aider les États à mettre en œuvre les SARP, de déterminer les cibles importantes relatives à l'Annexe 9, de déterminer les mesures de renforcement des capacités qui aideraient les États à atteindre leurs objectifs de facilitation, et d'élaborer une feuille de route pour que les États atteignent leurs objectifs communs.

6.2.4 Suite à ce débat, le Groupe d'experts convient, pour commencer, d'établir un Groupe de travail pour examiner les concepts et les principes étudiés dans la note, en fonction des besoins des États et des régions. Ce Groupe de travail se réunirait pendant l'intersession et présenterait un rapport à la prochaine réunion du Groupe d'experts, provisoirement prévue pour septembre 2018. Le Groupe d'experts approuve le mandat du Groupe de travail, reproduit en Appendice au Rapport.

6.2.5 Plusieurs membres s'inquiètent que certaines notes de travail n'aient pas été traduites dans toutes les langues de travail du Groupe d'experts, et demandent au Secrétariat de transmettre ce message au Comité du transport aérien, pour résoudre la question et permettre ainsi à toutes les délégations de participer pleinement aux futures réunions.

6.2.6 La Délégation chinoise, attirant l'attention du Secrétariat sur le § 2.8 en vigueur de l'Annexe 9 — *Facilitation*, qui énonce : « **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les documents d'entrée et de sortie des aéronefs soient acceptés lorsqu'ils sont rédigés en français, en anglais, en arabe, en espagnol ou en russe. Tout État contractant peut en exiger la traduction orale ou écrite dans sa propre langue* », demande que le mot « chinois » soit inséré dans le texte, étant donné qu'il s'agit de l'une des langues officielles de l'Organisation. Le Groupe d'experts appuie pleinement l'inclusion du chinois au § 2.8 de l'Annexe 9.

-----

### **Appendice au point 6 de l'ordre du jour**

#### **GROUPE DE TRAVAIL DU GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FAL) SUR LE GAFP**

##### **Composition**

Le Rapporteur du Groupe de travail du Groupe FAL est le Secrétaire. Les membres du groupe de travail sont des représentants du Canada, des États-Unis, du Ghana, du Nigéria, des Pays-Bas, de Singapour et de l'Association du transport aérien international (IATA).

##### **Mandat**

Le Groupe de travail sur le Plan mondial de facilitation de l'aviation (WG-GAFP) du Groupe FAL examinera les concepts et principes abordés dans la note FALP/9-WP/8 et déterminera les niveaux de mise en œuvre et les exigences de facilitation des États membres au moyen de lettres aux États, afin de pouvoir avancer vers la mise en place d'un GAFP. Il présentera le résultat de ses travaux en vue d'un examen par le Groupe d'experts FAL pendant l'intersession, et ses recommandations lors de la dixième réunion du Groupe FAL.

##### **Méthode de travail**

Le Rapporteur du Groupe de travail déterminera, en consultation avec les autres membres du groupe, les méthodes de travail à appliquer.

**[Adopté le 7 avril 2016]**



**APPENDICE A****ALLOCUTION D’OUVERTURE PRONONCÉE PAR M. VÍCTOR M. AGUADO  
PRÉSIDENT DU COMITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN**

Mesdames et messieurs, bonjour.

En ma qualité de président du Comité du transport aérien du Conseil de l’OACI, j’ai le grand plaisir de vous accueillir à Montréal pour cette neuvième réunion du Groupe d’experts de la facilitation. Je vous remercie d’être venus jusqu’ici pour travailler ensemble sur des questions de fond relevant de l’Objectif stratégique *Sûreté et facilitation* de l’OACI, et d’être venus profiter de notre printemps, comme vous avez pu le constater. Je suis moi-même arrivé d’Espagne il y a quelques jours, et je trouve qu’il fait un peu frais !

Les questions importantes auxquelles le Groupe d’experts devra s’atteler englobent une série de thèmes visés par l’Annexe 9, que vous êtes appelés à examiner en tenant compte de l’évolution des besoins des États et de l’industrie en matière de contrôle frontalier et de sûreté aux frontières. Votre contribution aura une incidence non seulement sur l’administration de l’aviation civile mais aussi sur les services douaniers et d’immigration des gouvernements, et elle peut également concerner les affaires étrangères, l’agriculture, le tourisme, la santé publique et d’autres domaines encore, pour n’en citer que quelques-uns. Même à l’OACI, c’est un sujet complexe, qui n’est pas aussi simple que d’autres questions techniques sur lesquelles nous travaillons.

Cette complexité a très bien été illustrée dans le manuel sur le Modèle de programme national de facilitation du transport aérien, approuvé par votre Groupe d’experts à sa dernière réunion, en 2014. Comme vous le savez, ce manuel a été publié en 2015 dans toutes les langues de l’OACI et les États membres peuvent s’en inspirer pour mettre en œuvre les obligations figurant de longue date dans l’Annexe 9 et qui prévoient la mise en place de programmes de cette nature, fondés sur les dispositions de la Convention de Chicago relatives à la facilitation, ainsi que sur l’Annexe 9 elle-même. Je tiens à remercier le groupe d’experts de sa précieuse contribution à l’élaboration de ce manuel.

Au cours de la dernière réunion, la huitième, vous aviez proposé plusieurs recommandations d’amendement de l’Annexe 9, dont une qui concernait la question de l’assistance aux victimes d’accidents d’aviation et à leurs familles, que l’Assemblée a entérinée et appuyée en 2013. D’autres portaient sur la facilitation et la sécurité du commerce international. Certaines visaient à renforcer les contrôles frontaliers relatifs aux passagers et la sûreté aux frontières. Toutes ces recommandations ont fourni des solutions aux divers défis qui se posent aujourd’hui aux États. Elles ont été adoptées par le Conseil et font à présent partie intégrante de la quatorzième édition de l’Annexe 9.

En ce qui concerne les travaux de cette année, je voudrais vous faire part de quatre idées qui me sont venues ainsi que de quelques observations. Cette année, au cours de la réunion qui commence aujourd’hui et qui se poursuivra dans les jours à venir, vous aurez plusieurs sujets cruciaux à examiner, dont un sur lequel je tiens à insister. À la suite de l’adoption en septembre 2014 de la Résolution 2178 du Conseil de sécurité de l’ONU, l’échange de données passagers s’est de nouveau retrouvé sous les feux de la rampe, et cette fois-ci au plus haut échelon de la politique mondiale. Ladite résolution a permis de mettre l’accent sur le rôle critique que jouent au niveau mondial les renseignements préalables concernant les voyageurs dans la sécurisation des frontières, notamment face à ceux qui cherchent à perturber la paix et la sécurité. Je suis donc heureux de constater que le Groupe d’experts va examiner ici le renforcement des programmes d’échange des données passagers dans le cadre réglementaire international que constitue

l’Annexe 9. Le Comité du transport aérien et le Conseil de l’OACI attendent avec intérêt de prendre connaissance de l’issue de vos délibérations sur des sujets qui deviennent de plus en plus essentiels à la sûreté de l’aviation, à la sûreté nationale et, bien sûr, à la lutte contre le terrorisme.

Le deuxième point concerne le rôle crucial des travaux du Groupe en matière d’élaboration de normes et pratiques recommandées internationales destinées à l’Annexe 9. En effet, de nombreux États ne disposent pas de l’expertise et des ressources suffisantes pour mettre en œuvre les dispositions de l’OACI ; ils ont besoin d’éléments d’orientation ainsi que d’une assistance et d’un appui au renforcement des capacités de la part de la communauté internationale, et je suis très heureux de constater que vous continuez à élaborer des éléments d’orientation pour aider les États à appliquer ces dispositions dans leur législation nationale.

Troisième point : vous allez examiner lors de cette réunion l’élaboration d’un plan ambitieux et tourné vers l’avenir pour la facilitation de l’aviation, à savoir un cadre mondial qui intègre les trois activités clés du programme de facilitation que sont les dispositions de l’Annexe 9, le Programme OACI d’identification des voyageurs et le Répertoire de clés publiques de l’OACI. Ces trois activités méritent d’être soigneusement examinées et ce programme pourrait être le pilier d’une proposition de Plan mondial de facilitation de l’aviation semblable à ceux qui ont été mis au point pour deux autres Objectifs stratégiques de l’OACI, à savoir Sécurité de l’aviation et Capacité de la navigation aérienne. Comme vous le savez, nous disposons à l’OACI du GASP et du GANP pour répondre à ces deux principaux objectifs, et vous savez peut-être aussi que le Plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde est en cours d’élaboration. Nous avons donc cinq principaux Objectifs stratégiques, nous avons déjà deux plans mondiaux, un troisième est en cours de lancement dans le domaine de la sûreté, et nous souhaiterions que les Objectifs stratégiques restants fassent eux aussi l’objet d’une approche mondiale.

Quatrième point : il importe que vos travaux soient menés en étroite concordance avec ceux des autres organes de l’Organisation, dans le cadre établi. Conformément au modèle décisionnel de l’OACI, toutes les nouvelles propositions de normes et de pratiques recommandées – les SARP – doivent s’accompagner d’une évaluation des incidences, d’indicateurs de performance et des éléments d’orientation nécessaires. Il s’agit là d’un point important dont il faut tenir compte lors de l’examen de toute nouvelle SARP ou d’un amendement des SARP. En outre, aux fins d’une gestion et d’une gouvernance effectives, efficaces et coordonnées, il est proposé que le programme des travaux du Groupe FAL se déroule selon un système que nous appelons « fiches de tâches ». Il s’agit d’une modalité de travail utilisée dans d’autres domaines de l’Organisation, qui vous sera proposée dans une de vos notes de travail en vue de définir clairement les travaux du Groupe, que l’on pourra alors entreprendre en disposant de suffisamment d’informations sur les exposés, le contexte, la justification, les jalons, des livrables clairs et l’attribution des responsabilités de manière à faciliter le suivi et le compte rendu des progrès accomplis pour tous les points. C’est une procédure qui a été adoptée dans d’autres domaines par l’Organisation, qui sera d’une aide précieuse, et qui comme je viens de le dire nous permet de coordonner la gestion et la gouvernance de ce que nous faisons à l’OACI.

Après ces quatre points, voici maintenant deux observations.

La première est une question : l’Organisation a-t-elle besoin d’un plan pour auditer les normes et pratiques recommandées de l’Annexe 9 ? Vous savez que l’OACI dispose d’un programme d’audit bien établi pour la sécurité ainsi que pour la sûreté de l’aviation. Il est vrai que certaines des dispositions de l’Annexe 9 relatives à la sécurité et à la sûreté figurent déjà dans ces programmes d’audit, mais nous n’avons pas mis en place un programme exhaustif d’audit de toutes les dispositions adoptées. En ce qui concerne particulièrement l’Annexe 9, le Conseil a consulté les Groupes FAL et AVSEC sur la suite à donner. L’Annexe 9 porte en effet sur des domaines complexes, étant donné qu’elle n’est pas uniquement

---

liée aux administrations de l’aviation civile mais aussi à de nombreux autres organes et services publics, ce qui complique d’autant plus la réalisation d’un audit. Dans la lettre EC 6/3-15/90 du 21 décembre 2015, *Liste de contrôle de conformité en ligne pour l’Annexe 9 — Facilitation*, il est rappelé aux États membres qu’ils doivent établir avant le 31 mars 2016 la liste de contrôle de conformité en ligne dans le système de notification électronique des différences (EFOD).

Ladite liste de contrôle servira à enregistrer les renseignements sur la conformité aux normes de l’Annexe 9, ce qui permettra au Conseil de mesurer l’étendue de cette conformité puis de déterminer si d’autres mesures devraient être prises, notamment la réalisation d’un audit.

Ma deuxième réflexion est d’ordre plus général. Nous disons toujours que la sûreté et la facilitation vont de pair et doivent être envisagées de manière équilibrée. C’est facile à dire, mais plus difficile à faire. Dans le monde qui est le nôtre aujourd’hui, avec les défis qui se posent continuellement en matière de sécurité, on nous demande de consacrer de plus en plus d’efforts à la sûreté de l’aviation, et cette tendance devrait s’accroître. L’équilibre à trouver entre la sûreté et la facilitation sera toujours délicat et quelque peu difficile à atteindre. Il est manifeste que nous devrions accorder davantage d’attention à la facilitation. C’est un fait qui a son importance quand on sait que cet équilibre aura des incidences indéniables sur le développement durable de l’aviation, renforçant encore à cet égard l’importance des travaux de ce Groupe d’experts.

Le Comité du transport aérien attend avec intérêt de recevoir le rapport sur vos conclusions. La réussite du programme de la facilitation de l’OACI dépend de vos conseils et de votre assistance d’experts. Vos efforts constants permettront au programme d’avancer en cette période de changements. Sur cette note, j’espère que vos dialogues seront fructueux et que vous parviendrez à d’utiles conclusions et recommandations, et j’ai l’honneur de déclarer ouverte cette neuvième réunion du Groupe.

-----



**APPENDICE B****LISTE DES PARTICIPANTS : NEUVIÈME RÉUNION DU GROUPE D'EXPERTS  
DE LA FACILITATION****Membres du groupe, suppléants et conseillers**

Mme Mari Greyling M. Welcome Makamo	<b>Membre</b> Conseiller	<b>Afrique du Sud</b>
M. Norberto Luongo	<b>Membre</b>	<b>Argentine</b>
M. Gilon Smith Mme Arun Gupta	<b>Membre</b> Conseiller	<b>Australie</b>
Mme Deise Menezes Nascimento Mme Priscilla Thabata Alves da Silva	<b>Membre</b> Membre suppléant	<b>Brésil</b>
Mme Karen Plourde Mme Nicoletta Bouwman Mme Cheryl Burrell Mme Maxine Hurter M. John Watts Mme Kathy Therien Mme Terri Gabbatt	<b>Membre</b> Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller	<b>Canada</b>
Mme Jie Yang M. Chunyu Ding	<b>Membre</b> Représentant suppléant au Conseil	<b>Chine</b>
Mme Qian Hufang M. Shihui Jiang M. Hui Zhang M. Gang Li M. Zhengwei Fu	Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller	
M. Jorge Félix Castillo de la Paz	<b>Membre suppléant</b>	<b>Cuba</b>
M. Magdy Abdel-Malik Ibrahim Sobh M. Fathy Aly Ahmed Ghonaiemy	<b>Membre</b> Conseiller	<b>Égypte</b>
Mme Wafa Abdulla Al Obaidli M. Joseph Wasike Makasi M. Tariq Mohammed Al Marzouqi M. Marion Meyer M. Mohammad Al Dossari	<b>Membre</b> Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller	<b>Émirats arabes unis</b>

Mme Esta Rosenberg	<b>Membre</b>	<b>États-Unis</b>
Mme Katie Logisz	Conseiller	
M. Matt Cornelius	Conseiller	
Mme Barbara Kostuk	Conseiller	
M. Andres Hirschfeld	Conseiller	
Mme Elizabeth Merritt	Conseiller	
M. Ronald May	Conseiller	
M. Dmitry V. Shiyani	<b>Membre</b>	<b>Fédération de Russie</b>
M. Dmitry Mirko	Conseiller	
Mme Nadezhda Malikova	Conseiller	
M. Patrick Lansman	<b>Membre</b>	<b>France</b>
M. Maxime Millefert	Représentant suppléant au Conseil	
Mme Catherine Hoffman	<b>Membre</b>	<b>Ghana</b>
Mme Cinzia Mariani	<b>Membre</b>	<b>Italie</b>
M. Antonino Bardaro	Représentant suppléant au Conseil	
Mme Mary Oluwakemi Adigun	<b>Membre</b>	<b>Nigéria</b>
M. David Philp	<b>Membre</b>	<b>Nouvelle-Zélande</b>
Mme Teresa Antunes	<b>Membre</b>	<b>Portugal</b>
Mme Maria Helena Faleiro de Almeida	Représentant au Conseil	
M. Fahad Dabsan Alqahtani	<b>Membre</b>	<b>Qatar</b>
M. Mohammad Jamil Marabha	Conseiller	
Mme Marie Hauerová	<b>Membre</b>	<b>République tchèque</b>
Mme Sara Harrison	<b>Membre</b>	<b>Royaume-Uni</b>
M. Mark Rodmell	Représentant au Conseil	
Mme Nichola Folley	Conseiller	
M. Douglas Yeo	<b>Membre suppléant</b>	<b>Singapour</b>
M. Aiden Yeo	Conseiller	
Mme Rachel Zeng	Conseiller	
M. Nicholas Lum	Conseiller	
M. Urs Haldimann	<b>Membre</b>	<b>Suisse</b>
M. Frédéric Rocheray	Membre suppléant	
M. Roberto Perdomo Protti	<b>Membre</b>	<b>Uruguay</b>
M. Carlos Daniel Amado Diaz	Représentant au Conseil	
M. Vicente Foggia	Conseiller	

*Note.— Les membres ci-après du groupe n'ont pas assisté à la réunion :*

Mme An De Lange	Membre, Belgique
M. Syed Muzaffar Alam	Membre, Pakistan
M. Moussa Ndiaye	Membre, Sénégal
M. J. Meesomboon	Membre, Thaïlande

*Note.— Les membres ci-après du groupe d'experts n'ont pas été en mesure d'assister à la réunion :*

Mme Mareike Bartkowski	Membre, Allemagne
M. Mubarak Al Shahrani	Membre, Arabie saoudite
M. Anil Shrivastava	Membre, Inde
M. Yu Ukawa	Membre, Japon
M. Nicholas E. Bodo	Membre, Kenya

### Observateurs des États

Mme Rhéa Grutter	Observateur	<b>Allemagne</b>
M. Abdullah Attall Al-Raddadi	Observateur	<b>Arabie saoudite</b>
M. Mohammad Alahmadi	Conseiller	
M. Mohammad Jamil Mahmoud	Conseiller	
M. Víctor Manuel Aguado	Représentant au Conseil	<b>Espagne</b>
M. Ángel Soret Lafraya	Observateur	
M. Kertu Martshenkov	Observateur	<b>Estonie</b>
M. Mynor Duvalier Meza Villatoro	Observateur	<b>Guatemala</b>
M. José Daniel Navas Zepeda	Conseiller	
M. Lionel Isaac	Observateur	<b>Haïti</b>
M. Arnold Franck	Conseiller	
Mme Michaëlle Pierre	Conseiller	
Mme Alana Marbella Colindres Hernández	Observateur	<b>Honduras</b>
M. Satyajit Dutta	Observateur	<b>Inde</b>
M. Arif Budiman	Observateur	<b>Indonésie</b>
M. Andy Aron	Représentant suppléant auprès de l'OACI	
M. Harjoko	Conseiller	
Mme Naoko Ueda	Représentant au Conseil	<b>Japon</b>
M. Masakazu Ishii	Représentant suppléant au Conseil	
M. Yasuhisa Arai	Conseiller	

Mme Harkamal Gahunia	Observateur	<b>Kenya</b>
M. Yong Heng Lim	Représentant au Conseil	<b>Malaisie</b>
M. Dionisio Méndez Mayora	Représentant au Conseil	<b>Mexique</b>
Mme Dulce María Valle Álvarez	Représentant suppléant au Conseil	
M. Ye Htut Aung	Observateur	<b>Myanmar</b>
M. Abdul Hakim Al-Kiyumi	Observateur	<b>Oman</b>
Mme Diantha Raadgers	Observateur	<b>Pays-Bas</b>
Mme Ellen Okkersen	Conseiller	
M. Ben Radstaak	Conseiller	
Mme Jennifer Hyunjoo Park	Observateur	<b>République de Corée</b>
M. Alex Santana	Observateur	<b>République dominicaine</b>
Ambassadeur Carlos Antonio Veras Rosario	Représentant au Conseil	
Mme Annelie Sjölund	Observateur	<b>Suède</b>
M. Yildirim Kemal Yillikçi	Conseiller du Représentant auprès de l'OACI	<b>Turquie</b>
<b>Observateurs des organisations internationales</b>		
M. Antoine Rostworowski	Observateur	<b>ACI</b>
Mme Nina Brooks	Conseiller	
M. Serge Yonke Nguewo	Conseiller	
Mme Patricia Reverdy	Observateur	<b>CEAC</b>
M. José Maria Peral Pecharromán	Conseiller	
M. Christopher Ross	Chef de bureau, Représentant de l'Union européenne auprès de l'OACI	<b>EU</b>
M. Robert Davidson	Observateur	<b>IATA</b>
M. Chris Hornek	Conseiller	
M. Dominique Antonini	Conseiller	
Mme Celine Canu	Conseiller	
M. Michael Hohm	Observateur	<b>IBAC</b>
M. Arnaud du Bédât	Observateur	<b>IFALPA</b>
Mme Carole Couchman	Conseiller	



---

M. Ghaith Zubi  
M. Nikolaus Schultz  
M. Harri Humaloja

Observateur  
Observateur  
Observateur

**NATIONS UNIES**

-----



**APPENDICE C****LISTE DES NOTES DE TRAVAIL ET NOTES D'INFORMATION**

<b>FALP/9 n° de WP</b>	<b>Point de l'ordre du jour</b>	<b>Titre</b>	<b>Présentée par</b>
<b>Notes de travail</b>			
1	—	Ordre du jour	Secrétariat
2	3	Proposition d'amendement de l'Annexe 9 : normes et pratiques recommandées (SARP) se rapportant aux documents de voyage	Secrétariat
3	3	Proposition d'amendement de l'Annexe 9 : norme 3.14, pratique recommandée 3.18 et norme 5.28	Secrétariat
4	3	Proposition d'amendement de l'Annexe 9 : pratique recommandée 3.9	Secrétariat
5	3	Proposition d'amendement de l'Annexe 9 : Appendice 2 : manifeste de passagers	Pays-Bas
6	3	Systèmes d'échanges de données sur les passagers	Pays-Bas
7	6	Job card concept	Secrétariat
8	6	Global Aviation Facilitation Plan (GAFP)	Secrétariat
9	3	Single Window Concept for Passenger Data Exchange Systems	IATA
10	3	Proposed Amendments to ICAO Annex 9: Transport of Minors	CEAC
11	3	Advance Passenger Information (API)	IATA
12	3	Electronic Travel Systems	IATA
13	3	Passenger Name Record (PNR) Data	IATA
14	3	Automated Border Control	IATA
15	3	Airport Traffic Flow Arrangements	IATA
16	3	Proposed Amendment to Annex 9: Standard 3.35.1	CEAC
<b>Notes d'information</b>			
<b>FALP/9 n° d'IP</b>	<b>Point de l'ordre du jour</b>	<b>Titre</b>	<b>Présentée par</b>
1	4	Update on Progress of Working to Improve Information Sharing on Passenger Data Requirements	Australie
2	5	Guidelines on Websites' Information to Passengers with Reduced Mobility (PRMs)	CEAC
3	3	Annex Amendments: Impact Assessment, Implementation Task List and Guidance Material	Secrétariat
4	4	Working Group on Guidance Material: Update	Rapporteur, WGGM