



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine

FAITS NOUVEAUX CONCERNANT L'ANNEXE 9 — FACILITATION ET PROJET DE PROGRAMME DES TRAVAUX POUR LE PROCHAIN TRIENNAT

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note appelle l'attention sur le mandat et les priorités actuelles du Programme de facilitation (FAL) de l'OACI et rend compte de l'évolution du Programme depuis la dernière session de l'Assemblée. Elle propose en conclusion des priorités pour le Programme FAL et les résultats attendus de ses travaux au prochain triennat. Les priorités se classent en deux catégories. Dans la catégorie « travailler mieux avec ce que nous avons », les priorités du Programme devaient être d'entreprendre de regrouper ses travaux, d'examiner les questions concernant la non-conformité avec des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, et de resserrer les liens avec d'autres organes compétents en matière de facilitation. Les priorités de la seconde catégorie, « planification pour l'avenir », comprendront une participation continue aux progrès technologiques concernant les travaux du Programme FAL, y compris la préparation de réponses aux questions nouvelles et émergentes. Le Groupe d'experts FAL a également proposé des résultats attendus associés à chacune de ces priorités.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à approuver les propositions de priorités du Programme FAL pour le triennat 2014-2016 et les résultats attendus, présentés au paragraphe 3.12.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques B — <i>Sûreté</i> et C — <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le Programme FAL de l'OACI est fondé sur 11 articles de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) qui exigent que la communauté de l'aviation civile se conforme aux lois régissant l'inspection des passagers, des aéronefs et du fret par les autorités de contrôle frontalier. Un mandat supplémentaire découle des résolutions de l'Assemblée et des décisions du Conseil et du Comité du transport aérien.

1.2 Dans le cadre de ce mandat, le Programme FAL a pour objet d'aider les États à effectuer les procédures de congé aux frontières avec un maximum d'efficacité, tout en atteignant et maintenant un haut niveau de sûreté et d'application des lois. Les normes et pratiques recommandées (SARP) visant à atteindre ces objectifs sont élaborées par l'OACI et tenues à jour dans l'Annexe 9 à la Convention, intitulée *Facilitation*.

1.3 L'Annexe 9 énonce les obligations incombant aux États membres et normalise les procédures à suivre pour se conformer aux exigences juridiques découlant de la Convention de Chicago. Aux SARP de l'Annexe 9 s'ajoutent des éléments indicatifs (circulaires ou manuels), publiés en vue d'aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe. Certaines dispositions de l'Annexe 9 liées à la sûreté relèvent du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI.

2. PRIORITÉS ET FAITS NOUVEAUX

2.1 Le Programme FAL doit viser principalement les questions, diverses mais liées, qui intéressent les États membres, les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, et les consommateurs, d'une manière coordonnée, tout en œuvrant à rendre le transport aérien plus efficace, plus ordonné et plus attrayant. Répondant aux besoins des États, le Programme fait face aux défis externes, notamment les menaces pour la sûreté, la migration illégale, le trafic illicite de stupéfiants, la fraude des documents de voyage et la propagation des maladies contagieuses.

2.2 Le Groupe d'experts FAL, créé en 1995, joue un rôle crucial dans la réalisation des priorités du Programme. Il contribue à garantir que l'Annexe 9 reste actuelle. Depuis sa création, le Groupe d'experts en a remanié les SARP en profondeur et les a tenues à jour.

2.3 Les faits nouveaux survenus depuis la dernière session de l'Assemblée comprennent l'adoption par le Conseil, en 2011, de l'Amendement n° 22 de l'Annexe 9 afin, entre autres, d'aider les États à se préparer en cas de flambée internationale de maladies transmissibles et de renforcer les mesures visant à faciliter l'assistance aux voyageurs aériens dont le vol est perturbé suite à un cas de force majeure. Le 18 juin 2012, le Conseil a adopté l'Amendement n° 23, qui révisé l'Appendice 13 en vue de renforcer le partage des données et l'efficacité de la réaction en cas de pandémie ou d'épidémie à grande échelle. En octobre 2012, la septième réunion du Groupe d'experts FAL (FALP/7) a recommandé un large éventail d'amendements à apporter à l'Annexe 9 concernant des questions telles que l'accessibilité du transport aérien aux personnes handicapées, la facilitation du fret aérien et la sécurité du processus de délivrance des documents de voyage. Le Groupe d'experts a créé un groupe de travail chargé d'élaborer de nouveaux éléments indicatifs sur le contenu d'un programme national de facilitation du transport aérien, et de revoir et améliorer les éléments indicatifs existants en matière de facilitation. Le Conseil devrait examiner ces recommandations en vue de leur adoption comme Amendement n° 24 durant sa 200^e session, après la session de l'Assemblée. La réunion FALP/7 a également approuvé la première édition du *Manual on Access to Air Transport by Persons with Disabilities* (anglais seulement). Le Doc 9984 est une version actualisée et révisée des lignes directrices existantes sur cette question.

3. PRIORITÉS ET RÉSULTATS : TRIENNAT 2014-2016

3.1 Comme le traduit l'Objectif stratégique *Sécurité et facilitation* du triennat 2014-2016, une plus large place est faite au rôle de chef de file de l'OACI pour les questions concernant la facilitation et l'intégrité des frontières du point de vue de la sûreté de l'aviation.

3.2 Le Groupe d'experts FAL (actuellement formé d'experts désignés par 28 États membres ainsi que d'experts désignés par le Conseil international des aéroports et par l'Association du transport aérien international en qualité d'observateur permanent) continue de jouer un rôle important dans les services de l'OACI liés à la facilitation, et de fournir des avis d'experts pour l'élaboration de SARP nouvelles ou révisées, que viennent compléter des éléments indicatifs.

3.3 Après consultation des membres du Groupe d'experts FAL, le Secrétariat propose pour le prochain triennat les priorités et résultats ci-après.

Travailler mieux avec ce que nous avons

3.4 Les États font face à des difficultés dans la mise en œuvre de l'Annexe 9. Il est donc proposé que le Programme FAL entreprenne de **regrouper ses travaux** pour aider à produire, dans la mesure du possible, un ensemble simplifié de SARP améliorées fondées sur les performances dans l'intérêt des États. Cette démarche se concentrerait sur la définition de résultats et de thèmes communs figurant dans les SARP de l'Annexe 9 en vue d'établir si elles continuent d'être utiles et pertinentes, et de restructurer et simplifier les dispositions existantes. Le Programme devrait gérer ses tâches pour garantir qu'il ne vise pas seulement à élaborer de nouvelles SARP et de nouveaux éléments indicatifs, mais aussi à garder utiles, pertinents et ciblés les éléments existants.

3.5 Les audits de l'USAP ont révélé un certain nombre de SARP pour lesquelles la mise en œuvre est hautement insuffisante. D'autres cas de **non-conformité avec des SARP** ont également été constatés. Le Programme FAL devrait donc pouvoir établir les raisons des non-conformités avec des SARP en vigueur. La première étape de ce processus est de comprendre ce qui explique ces non-conformités. Des stratégies pertinentes pour aider les États peuvent ensuite être établies, p. ex. des précisions à apporter aux SARP figurant dans des documents, des initiatives de renforcement des capacités, et de la formation.

3.6 Il faudrait aussi **renforcer les liens et la coopération** entre les divers organes de l'OACI (tels que le Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine et le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation) pour tirer parti des chevauchements possibles et des questions parallèles examinées par chacun. De même, la coordination devrait être renforcée avec d'autres organes hors-OACI qui travaillent sur des questions de facilitation similaires.

Planification pour l'avenir

3.7 La planification pour l'avenir implique la participation continue du Programme FAL aux **progrès technologiques** dans ses travaux et dans la préparation de **réponses aux questions nouvelles et émergentes**. Notant l'importance de l'aviation internationale pour de nombreuses industries diverses, le Programme FAL a la possibilité de faire preuve de leadership et de donner des orientations dans ces situations.

3.8 L'incorporation des progrès technologiques dans l'Annexe 9 renforcerait les procédures actuelles et donnerait aux États des capacités accrues pour ce qui est des formalités aux frontières et des

mesures de sûreté de l'aviation. Les contrôles frontaliers automatisés (CFA), notamment l'utilisation des données biométriques, la planification d'urgence, les procédures électroniques d'embarquement, et les vérifications d'identité, garantiraient une harmonisation à l'échelle mondiale et un niveau d'efficacité élevé, dans l'intérêt des États et des passagers. Des SARP supplémentaires sur l'utilisation et le transfert des RPCV et des données PNR se traduiraient par une amélioration de la qualité et de l'exactitude dans la collecte des données et renforceraient l'utilisation actuelle de ces systèmes. Une utilisation accrue des technologies (p. ex. les CFA) pourrait également contribuer à améliorer les niveaux de service aux aéroports où les ressources sont limitées. Un élargissement du cadre de l'Annexe 9 lui donnerait de la souplesse et permettrait que de nouvelles technologies soient intégrées efficacement dans le système international.

3.9 Compte tenu des occurrences récentes relatives à la santé et d'autres événements perturbateurs pour l'aviation, il est également nécessaire de remédier aux lacunes dans la gestion de ces événements et des réponses à leur donner, p. ex. dans la planification nationale des questions de santé, les formalités aux frontières, et la planification en cas de catastrophe. Ces éléments perturbateurs survenant en général pratiquement sans signe avant-coureur, l'élaboration de stratégies visant à donner des orientations et des réactions uniformes à adopter dans ces situations doit relever du Programme FAL afin de donner aux États des orientations concernant les réactions les plus appropriées en cas d'événements futurs.

3.10 Des événements récents ont appelé l'attention sur des questions concernant la facilitation du fret aérien, et les aspects connexes relatifs à sûreté. Il faut donc accorder davantage d'importance au renforcement des SARP et à l'élaboration d'éléments indicatifs à ce sujet, notamment en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et les partenaires de l'industrie intéressés.

3.11 Le Groupe d'experts FAL a souligné la question importante de la gestion et du traitement du transport aérien des mineurs non accompagnés. Les divergences dans les pratiques nationales et les procédures des exploitants d'aéronefs ajoutent à la confusion et aux malentendus concernant la manière de s'occuper des personnes mineures. Des travaux en vue d'harmoniser les normes et de donner des orientations claires atténueront de nombreuses préoccupations et réactions dans ce domaine.

3.12 Le tableau ci-dessous résume les propositions de priorités du Programme FAL pour le triennat 2014-2016 et les résultats attendus :

Catégories	Priorités : 2014-2016	Résultats
A. Travailler mieux avec ce que nous avons	1. Non-conformité avec des SARP	a) Établir les raisons des non-conformités avec des SARP ; b) Élaborer des stratégies pour aider les États à se conformer aux SARP.
	2. Regroupement des travaux	a) Définir des résultats et des thèmes communs figurant dans l'Annexe 9 ; b) Établir si les SARP continuent d'être utiles et pertinentes ; c) Restructurer et simplifier les SARP.
	3. Renforcement des liens et de la coopération avec les entités intéressées	a) Resserrer les liens avec les organes de l'OACI et les organes hors-OACI.

Catégories	Priorités : 2014-2016	Résultats
B. Planification pour l'avenir	1. Réponses aux questions nouvelles et émergentes	a) Renforcer les SARP ou les lignes directrices sur les événements perturbateurs et la facilitation du fret, ces dernières en collaboration avec l'OMD et l'industrie ; b) Élaborer des SARP et des éléments indicatifs sur les mineurs non accompagnés.
	2. Progrès technologiques	a) Incorporer dans l'Annexe 9 des SARP supplémentaires sur les CFA ; b) Renforcer les SARP sur les RPCV et les données PNR.

APPENDICE

À titre d'exemples des défis relevés par le Programme FAL (voir le paragraphe 2.1), on peut citer :

1. **Les menaces pour la sûreté, y compris la migration illégale :** par exemple, les déplacements de personnes qui peuvent constituer une menace pour la sécurité nationale et/ou de l'aviation ; la migration illégale (personnes qui migrent sous un faux prétexte d'un État à un autre, avec ou sans l'assistance d'éléments criminels) ; les passagers qui arrivent à leur destination sans documents (ayant détruit leurs documents de voyage *en route*, à bord de l'aéronef) ; le trafic illicite de stupéfiants.

— Questions traitées, par exemple, par les SARP et les éléments indicatifs sur les personnes non admissibles et les déportés et sur les systèmes de données RPCV (renseignements préalables concernant les voyageurs), RPCVi (RPCV interactifs) et PNR (dossiers passagers), afin d'aider les États à détecter et empêcher les personnes qui présentent un risque pour la sécurité nationale/de l'aviation et/ou qui tentent de migrer illégalement de voyager, ou à prendre des mesures d'application nécessaires pour les en empêcher. Le transfert de données PNR aide aussi à combattre le trafic de stupéfiants. Les SARP liées au fret permettent aux autorités et à l'industrie de s'adapter au nouvel environnement de sûreté du fret l'après-11 septembre, d'utiliser des techniques de gestion des risques et d'employer au mieux les systèmes d'information automatisés.

2. **La fraude des documents de voyage :** par exemple, les passagers qui voyagent avec des documents frauduleux ou avec des documents authentiques appartenant à d'autres.

— Questions traitées, par exemple, par les SARP et les éléments indicatifs sur la sûreté du processus de délivrance des documents de voyage, les contrôles sur la fraude des documents de voyage, la protection contre le vol d'identité, le concept « un passeport, une personne » et la délivrance obligatoire de passeports lisibles à la machine.

3. **La propagation de maladies contagieuses :** par exemple, le syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS), la grippe H1N1, la grippe aviaire.

— Questions traitées, par exemple, par les SARP et les éléments indicatifs visant à aider les États à se préparer pour des flambées internationales de maladies contagieuses qui présentent des risques pour la santé publique ou des urgences de santé publique de portée internationale, et pour renforcer le partage des données et l'efficacité de l'intervention en cas de pandémie ou d'épidémie de grande envergure.

4. **La perturbation des vols/les défis auxquels l'industrie de l'aviation est confrontée :** par exemple, les catastrophes naturelles, la perturbation des services aériens pour des raisons de santé publique.

— Questions traitées, par exemple, par les SARP et les éléments indicatifs sur les mesures que les États doivent prendre pour assister les passagers dont les vols ont été perturbés pour des raisons de force majeure, pour mettre en œuvre les normes internationales qui assurent une uniformité mondiale dans l'échange de données sur les passagers et réduisent les difficultés que les compagnies aériennes connaissent en raison de la non-uniformité des régimes en matière de RPCV et de PNR.

5. **Les autres défis** concernent la limitation des retards et des refus d'entrée/sortie pour le transport de matières radioactives par voie aérienne, en particulier les matières utilisées à des fins médicales, la facilitation des exigences en matière d'entrée/de départ pour les victimes d'accidents d'aéronefs et leurs familles, et l'accessibilité au transport aérien pour les personnes handicapées.