



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**PLAN RÉGIONAL COMPLET DE MISE EN ŒUVRE POUR LA SÛRETÉ DE
L'AVIATION ET LA FACILITATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL)**

7^{ème} REUNION DU COMITE DIRECTEUR

Niamey, NIGER, (19 Juillet 2018)

Point 2.4 de l'ordre du jour : **État de mise en œuvre de la Stratégie du Programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'OACI, du Répertoire des clés publiques (RCP), des informations préalables sur les voyageurs (IPV) en Afrique et de la délivrance du passeport africain en projet.**

(Présenté par le Chef de la Section de facilitation - OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

<p>Le présent document de travail met en exergue le contexte et l'état de la mise en œuvre de la stratégie TRIP de l'OACI, du Répertoire des clés publiques (RCP), des IPV en Afrique et de la délivrance du passeport africain en projet.</p>
--

1. INTRODUCTION

1.1 La 39^e Session de l'Assemblée a approuvé les priorités de la stratégie TRIP de l'OACI et les résultats escomptés pour la période triennale de 2017-2019. La Résolution A39-20 de l'Assemblée, exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation, a identifié des mesures nationales et internationales visant à garantir la sécurité et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières. Plus précisément, l'Assemblée a exhorté les États membres, par le biais de leurs documents de voyage et des programmes de contrôle frontalier, à identifier de manière unique les individus afin de maximiser les avantages de sûreté et de facilitation, y compris la prévention des actes d'intervention illicite et d'autres menaces à l'aviation civile. En outre, l'Assemblée a approuvé l'élaboration d'une feuille de route pour la mise en œuvre de la stratégie TRIP de l'OACI.

1.2 Le TRIP de l'OACI a été développé dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* mais également dans le cadre des résolutions 2178 et 2309 du Conseil de

sécurité des Nations Unies, approuvées respectivement en 2014 et 2016. Les deux résolutions ont trait à la menace aiguë et croissante posée par les combattants terroristes étrangers (FTF). Les parties les plus pertinentes de la résolution sont : « Réaffirmer que tous les États empêchent les mouvements de terroristes ou de groupes terroristes en instituant des contrôles efficaces aux frontières, ainsi que des contrôles lors de la délivrance de documents d'identité et de documents de voyage et en prenant des mesures pour empêcher la contrefaçon, la falsification ou l'usage frauduleux de documents d'identité et de documents de voyage ... » et «...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 aux termes des résolutions 1267 (1999), 1989 (2011) et 2253 (2015) ».

2. ANNEXE 9: FACILITATION

2.1 La facilitation consiste à gérer efficacement les processus de contrôle des frontières pour accélérer le dédouanement (des avions, des passagers et des membres de l'équipage, des bagages, du fret) et éviter les retards inutiles afin de maintenir la sécurité et l'efficacité des opérations de transport aérien.

2.2 L'exemple le plus marquant concernant les modifications apportées à l'annexe 9 au cours des années en raison des progrès de la technologie concerne les normes et pratiques recommandées (SARP) relatives aux documents de voyage lisibles à la machine, y compris au Répertoire des clés publiques de l'OACI. Lorsque les passeports lisibles à la machine (MRP) ont été introduits, la Division de facilitation a proposé en 1988 que soit incorporée une pratique recommandée dans l'annexe 9, exhortant les États contractants à délivrer des passeports lisibles à la machine selon le format prévu par le Doc 9303 de l'OACI. En 1995, moins de 15 États avaient notifié l'OACI qu'ils délivraient des MRP.

2.3 En 2004, ce nombre est passé à 86, et devrait augmenter car il était devenu clair que la plupart des États considéraient les MRP comme un outil nécessaire pour faciliter le contrôle des passagers et l'amélioration de la sûreté. En conséquence, la Division a recommandé qu'il devienne obligatoire pour les États de délivrer des MRP. Le Conseil a donné son aval et une nouvelle Norme a été adoptée en 2005. Depuis la mise sur pied du Comité et au fil des ans, de nombreux autres amendements liés aux documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) ont été apportés à l'annexe 9. . Il s'agit de dispositions visant à garantir le processus de délivrance de DVLM, de dispositions qui soutiennent la base de données d'INTERPOL, d'une Norme relative aux documents de voyage des réfugiés et de dispositions relatives au Répertoire des clés publiques (RCP) de l'OACI.

2.4 D'autres progrès technologiques qui ont été examinés par le Comité pour leur intégration dans l'annexe 9 comprennent les développements survenus dans les IPV, les IPV interactives, l'utilisation accrue des systèmes de contrôle frontalier automatisés et l'augmentation de l'utilisation de systèmes de voyage électroniques qui exigent qu'un détenteur de passeport, dispensé de visa, obtienne une autorisation pour se rendre à l'Etat de destination.

2.5 D'importantes questions d'actualité clés pour l'annexe 9 comprennent, entre autres, la mise en œuvre de la norme IPV qui a été adoptée l'an dernier, en 2017 et qui est

entrée en vigueur le 23 février 2018. L'OACI participe à des séminaires et ateliers organisés par les organisations partenaires telles que les Nations Unies, l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, l'Organisation mondiale des douanes et l'IATA, visant la promotion de la mise en œuvre des IPV.

3. PROGRES ACCOMPLIS DANS LA MISE EN ŒUVRE

3.1 La Feuille de route du TRIP de l'OACI vise à fournir des jalons pour la mise en œuvre par les États de chaque élément de la stratégie du TRIP de l'OACI, y compris toutes les SARP applicables à l'annexe 9. Actuellement, les cinq principales sources de données aident à évaluer le niveau de mise en œuvre de certains éléments de la feuille de route : les réponses à 4 lettres aux États ainsi que les statistiques du Programme universel d'audits de sûreté-méthode de surveillance continue (USAP-CMA).

3.2 En Afrique, 27 États délivrent des passeports électroniques. Toutefois cinq (5) États seulement participent au Répertoire de clé publique (RCP) de l'OACI. De plus, un écart important demeure entre le nombre d'États qui délivrent un passeport électronique et participent au RCP et les États utilisant les RCP dans les opérations quotidiennes de contrôle des frontières. Dans l'annexe 9 à la Convention de Chicago, la Recommandation 3.9.1 stipule que « les États contractants qui émettent ou ont l'intention d'émettre des DVLM électroniques adhèrent au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI ». En sus de cela, la Recommandation 3.9.2 stipule que « les États contractants qui appliquent des mesures de vérification des DVLM électroniques aux points de contrôle frontalier devraient adhérer au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et utiliser les informations qu'il contient pour valider les DVLM électroniques à ces points de contrôle ».

3.3 Dans le but d'améliorer la mise en œuvre du Programme d'identification de voyageurs (TRIP) de l'OACI, un Protocole d'accord a été signé entre l'OACI et la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC) en 2013 dans le domaine de la sûreté et de la facilitation du transport aérien, axé sur les domaines suivants :

- Promotion de la coopération régionale entre les États
- Coopération en vue de fournir une assistance aux États en matière de sûreté
- Promotion de la coopération régionale entre les États
- Promotion du Programme d'identification de voyageur et d'autres initiatives associées aux DVLM

3.4 Dans le même esprit, une série de réunions, d'ateliers et de séminaires ont eu lieu en Afrique afin de sensibiliser la Région à ce sujet, y compris le Séminaire régional sur la stratégie TRIP, tenu à Nairobi (Kenya), du 10 au 12 novembre 2015.

3.5 Ces événements ont donné lieu à diverses initiatives sous-régionales en Afrique. Une réunion de haut niveau de la CEEAC, tenue à Brazzaville les 22 et 23 mai 2015 sur la mise en œuvre du TRIP de l'OACI, en présence de Hauts fonctionnaires venant des 8 États membres de la CEEAC, a été mise à profit pour informer les participants sur les nouveaux développements survenus dans les DVLM et les spécifications techniques.

3.6 L'issue de cette réunion de haut niveau a été la signature d'une Déclaration conjointe traitant des problèmes auxquels font face les États, laquelle constitue la première

étape vers l'élaboration d'une feuille de route pour la facilitation des voyages dans les États de la CEEAC.

3.7 Conformément à de nombreuses activités visant à renforcer la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique, l'assistance aux États, au titre de la stratégie TRIP de l'OACI a déjà commencé dans la région du Sahel. Le gouvernement du Canada a généreusement financé un projet d'assistance technique connexe, qui comprend des ateliers, des formations spécialisées et des missions d'évaluation technique pour combler les lacunes en matière de capacités.

3.8 Pendant les réunions d'experts et des ministres chargés de l'aviation civile dans la région de la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC), tenues du 3 au 6 avril 2018, à Brazzaville, les ministres ont décidé d'approuver la stratégie TRIP de l'OACI et la mise en œuvre de la Déclaration de Brazzaville, adoptée en mai 2015.

3.9 Par ailleurs, un autre séminaire sur le TRIP est actuellement prévu et se tiendra au Bureau Afrique occidentale & centrale (WACAF) avant la fin de l'année 2018.

4. PROJET DE PASSEPORT AFRICAIN

4.1 Afin de tenir compte de la situation globale à l'échelle continentale, à l'opposé des mesures fragmentaires sous-régionales, l'Union africaine (UA) nourrit l'idée d'un passeport africain commun qui a été porté à la connaissance du public au cours du Sommet de l'UA à Kigali ; cela signifierait que chaque africain serait admissible pour le même passeport centralisé confirmant le continent africain comme étant son point d'origine.

4.2 Le passeport commun proposé permettra aux Africains de voyager plus facilement sur le continent, aux commerçants transfrontaliers de faire des affaires, aux employeurs d'embaucher au-delà des frontières et aux Africains de migrer vers les différentes parties du continent pour des raisons économiques. Il permettra d'améliorer le commerce intra-africain et aura une part importante à jouer dans la facilitation de la circulation des marchandises et des services entre États membres.

5.0 DÉFIS

5.1 La mise en œuvre du TRIP au sein de la région africaine fait face à divers défis. Il est vrai que certains États sont plus avancés que d'autres. Toutefois, ils partagent pratiquement les mêmes difficultés et obstacles qui doivent être surmontés. Le défi primordial consiste à mobiliser des fonds pour l'engagement requis, que ce soit de sources gouvernementales ou de par d'autres alternatives.

5.2 Actuellement, il n'existe aucune intégration et aucun lien entre les enregistrements manuels faits sur papier et les autres systèmes basés sur l'identité tels que ceux de gestion de la santé, de la délivrance des permis de conduire, etc.

5.3 Absence de législation permettant de mettre en œuvre les IPV par les États : la promulgation de la législation nécessaire permettra la bonne mise en œuvre des IPV car elles

touchent de nombreuses agences et traitent de la question de la collecte des données personnelles qui nécessite d'être renforcée par les lois nationales.

5.0 MESURES A PRENDRE PAR LE COMITÉ DE PILOTAGE

5.1 Le Comité de pilotage est donc, par la présente, invité à :

- a) prendre note de l'information contenue dans le document de travail
- b) encourager chaque État à répondre au défi que constitue la législation afin de permettre une mise en œuvre harmonieuse des IPV
- c) encourager les États délivrant des DVLM électroniques d'adhérer au RCP de l'OACI et
- d) s'assurer que le passeport africain proposé répond aux exigences de l'OACI

-FIN-