PLAN DE MISE EN OEUVRE DÉTAILLÉ POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LA FACILITATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL)

TROISIÈME RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR DU PLAN AFI SECFAL

Malabo, Guinée équatoriale, 1er juillet 2016

Point 1 de l'ordre du jour : Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP)

(Note de travail présentée par le Secrétariat du Plan AFI SECFAL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note de travail présente la Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) qui fournit un cadre permettant d'apporter des améliorations significatives dans le domaine de la sûreté et de la facilitation à l'avenir en rassemblant les éléments de la gestion de l'identification et en s'appuyant sur le rôle de chef de file de l'OACI pour les questions liées aux documents de voyage lisibles à la machine (DVLM).

Mesure à prendre : *Le Comité directeur est invité à :*

a) S'approprier les recommandations formulées au paragraphe 13 ;
b) actualiser en conséquence le Plan AFI SECFAL.

1. INTRODUCTION

1.1 Il convient de rappeler que l'Annexe 9 — *Facilitation* établit un cadre international pour les normes et pratiques recommandées (SARP), et les spécifications techniques consignées par référence dans les questions de documents/titres de voyage. Les principes généraux de l'Annexe 9 exigent que les États contractants prennent des mesures idoines pour limiter le temps dévolu aux contrôles aux frontières, réduire au minimum les désagréments causés par les formalités administratives et les exigences liées aux contrôles, favoriser et promouvoir l'échange d'informations. pertinentes entre États contractants et mettre au point une technique d'informations performante en vue d'accroître l'efficacité de leurs procédures aux aéroports. L'Annexe 9 dispose également qu'aucun document autre que

ceux prévus à l'Annexe 9, Chapitre 3 ne sera exigé aux visiteurs par les États contractants pour l'entrée et la sortie de leurs territoires.

1.2 Les documents de voyage, comprenant les passeports et d'autres pièces d'identité acceptés aux fins d'intégrité aux frontières étayent les idéaux de l'aviation civile internationale, la coopération et la confiance parce qu'ils servent à confirmer de manière non équivoque l'identité des personnes et par conséquent permettent un voyage international sécurisé et sans discontinuité. Les documents de voyage ne sont toutefois satisfaisants qu'en fonction des systèmes liés à leur identification en ayant à l'esprit leur production, leur émission et leur contrôle. Eu égard à ce qui précède, le champ de documents de voyage évolue rapidement pour s'inscrire dans la sphère plus grande de la gestion de l'identification.

2. GENÈSE

2.1 Selon les prévisions de l'OACI, le trafic passagers réguliers de par le monde doublera pratiquement pour passer de l'estimation de 3.5 milliards de passagers en 2015 à 6 milliards de passagers en 2030, et le nombre de vols va croître et passer d'environ de 30 millions à 60 millions de vols. Étant donné que la présentation et l'inspection des documents de voyage est une formalité du voyage par avion nécessitant des programmes, des infrastructures et du personnel spécialisés ainsi que le temps de traitement du voyage effectué, la portée de l'activité aéronautique à l'avenir souligne la nécessité de documents de voyage et de systèmes connexes adaptés aux tâches de demain de l'efficacité de la facilitation et les défis de sûreté.

2.2 L'importance des documents de voyage solides au regard de la sûreté internationale n'échappe à personne. L'aptitude de terroristes et des criminels à opérer dans l'anonymat d'une frontière à une autre ni vu ni connu et sans éveiller le moindre soupçon de la part de l'État ou des autorités internationales quant à leur véritable identité et leurs mouvements–encourage fortement des personnes à mener des activités illicites et illégitimes.

2.3 Les documents de voyage sont par conséquent une question d'importance stratégique pour l'aviation civile internationale au titre de l'Objectif stratégique C — Sûreté et facilitation et Objectif stratégique D — Développement économique du transport aérien. Comme telles, les activités de l'OACI sont destinées à fournir l'éclairage, l'orientation et le soutien nécessaires.

2.4 Le leadership de l'OACI et les activités conformes à la politique de documentation et aux questions opérationnelles ont apporté une contribution significative en améliorant la sûreté et la facilitation, grâce notamment aux spécifications et normes de documents de voyage uniformes et dynamiques, l'assistance aux États dans la mise en œuvre effective de systèmes des documents de voyage efficaces, des activités de supervision dans le cadre du programme universel d'audits de sûreté (USAP), et au moyen du répertoire OACI des clés publiques (RCP), la fourniture aux États d'un service unique de validation de passeports électroniques sur la base du recouvrement des coûts, permettant ainsi de sécuriser et d'uniformiser davantage les processus de congé aux frontières.

2.5 Les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) servent évidemment au secteur du transport en assurant l'intégrité aux frontières et l'efficacité dans le cadre des transports terrestres et maritimes. Ces importants avantages font que la contribution des activités liées aux documents de voyage de l'OACI va au-delà de l'intégrité aux aéroports.

2.6 Ces défis et opportunités incitent à arrêter une stratégie mondiale de la gestion de l'identification des voyageurs et constituent le cadre des initiatives et synergies intégrées multidimensionnelles sous l'autorité de l'OACI, destinées à appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI au cours de la présente période triennale et au-delà..

2.7 Dans ce contexte, la stratégie du programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) a été entérinée par la 38ème Session de l'Assemblée (A38). Elle met accent sur une approche holistique à la gestion de l'identification afin d'optimiser la sûreté et la facilitation de l'aviation. Elle est censée accroître la capacité des États à bien identifier les individus en mettant à la disposition des autorités des outils efficaces d'identification ainsi que des éléments indicatifs. La mission de l'OACI pour la mise en œuvre de la stratégie TRIP est de renforcer la capacité des États membres à bien identifier les individus en mettant à la disposition des autorités compétentes de par le monde des mécanismes performants permettant d'établir et de confirmer l'identité des voyageurs.

2.8 La présente note de travail décrit cette stratégie de l'OACI dont l'objet est d'établir les buts et les objectifs de la gestion de l'identification des voyageurs, de diriger et de renforcer une approche, et d'imprimer une orientation pour une action de la part de l'OACI , des États et beaucoup de partenaire de l'industrie aux plans international et régional dans la gestion de l'identification.

3. STRATÉGIE TRIP DE L'OACI

3.1 Au centre de la stratégie TRIP de l'OACI, il y a la principale proposition adressée aux États, à l'OACI et à toutes les parties prenantes de convenir individuellement et collectivement : qu'une approche holistique, cohérente et coordonnée aux éléments interdépendants de la gestion de l'identification des voyageurs est essentielle et qu'elle englobe les éléments ci-après :

a) Preuve d'identité – Preuve crédible d'identité comportant la localisation, le lien et la vérification d'identité en la confrontant avec les documents de naissance pour s'assurer de l'authenticité de l'identité;
b) DVLM – La conception et la fabrication de DVLM normalisés, y compris, les passeports électroniques conformes aux spécifications de l'OACI;
c) Contrôle et émission des documents – processus et protocoles d'émission des documents par les autorités compétentes aux détenteurs autorisés et contrôle documentaire pour prévenir les vols, le truquage et la perte ;
d) Outils et systèmes d'inspection- Aux fins de lectures et de vérifications sécurisés de DVLM, notamment l'utilisation de RCP de l'OACI ;
e) Applications interopérables - Applications interopérables au plan mondial et protocoles qui offrent un lien fiable, sécurisé et à temps des DVLM et

leurs titulaires avec les données disponibles et pertinentes au cours des opérations d'inspection.

3.2 Compte tenu de la portée des activités en cause, la gestion de l'identification des voyageurs englobe une vaste collecte de mandats et d'intérêts au niveau des États et à l'échelle mondiale qui contribue directement ou indirectement à son efficacité et aux systèmes des documents de voyage. L'Appendice A donne une représentation visuelle et la gestion holistique de l'identification des voyageurs et des parties prenantes dont la contribution souscrit à cette approche intégrée.

3.3 Pour l'OACI et ses États membres, la vision quant à la gestion de l'identification des voyageurs est d'atteindre l'objectif portant que : « tous les États membres peuvent identifier exclusivement des individus ». Lorsque les éléments de la gestion de l'identification sont bien assurés, les États seront en mesure d'identifier des individus par leur document de voyage avec la plus grande certitude et en toute sécurité et efficacité.

4. PILIERS DE LA MISE EN OEUVRE DE LA STRATÉGIE TRIP DE L'OACI

4.1 Reconnaissant les avantages procurés par l'identification des voyageurs au regard de la sûreté et de la facilitation de l'aviation, et la vision portant que tous les États membres peuvent exclusivement identifier des individus, la mission de l'OACI est d'aider au renforcement de la capacité des États membres à identifier exclusivement des individus en fournissant aux autorités compétentes de par le monde des mécanismes pertinents servant à établir et à confirmer l'identité des voyageurs.

4.2 Dans le cas de la stratégie TRIP de l'OACI, les piliers ci-après sont essentiels pour une mise une œuvre effective :

a) Conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, Chapitre 3 et aux spécifications du Doc 9303, DVLM
b) ;
c) Mise en œuvre intégrale des passeports lisibles à la machine, conformes à la Norme 3.11 de l'Annexe 9 (14e édition) ;
d) Évaluation de la conformité avec le cadre international des DVLM, en mettant un accent particulier sur les méthodes coûts-rentabilité pour formuler des recommandations tendant à remédier aux carences;
e) Participation au répertoire OACI des clés publiques (RCP) ;
b) Planification pour la définition de la feuille de route pour l'émission des passeports électroniques ;
c) Mise au point des applications interopérables comme l'établissement d'une liaison entre les systèmes RPCV et les listes de surveillance ;
d) Renforcement des capacités dans l'intérêt des programmes gouvernementaux, avec un accent particulier sur l'établissement des partenariats d'assistance en vue de recruter et mobiliser des ressources financières et en nature.

4.3 La stratégie TRIP proposée de l'OACI comprend un plan de mise en œuvre de ladite stratégie qui figure à l'Appendice B.

5. ÉMISSION DES PASSEPORTS LISIBLES À LA MACHINE (MRP)

5.1 D'après les renseignements recueillis par l'OACI, presque tous les États membres de l'OACI se sont conformés à la Norme 3.11.

5.2 Aux termes de l'Annexe 9 — *Facilitation*, la Norme 3.11 exige que tous les passeports non lisibles à la machine (MRP) soient utilisés pour les voyages internationaux jusqu'au 24 novembre 2015, délai de rigueur. Des informations ont été diffusées pour encourager les États à se conformer à cette date butoir et pour limiter les désagréments éventuels que pourraient subir les voyageurs. À ce titre, une correspondance Réf. EC6/3-12/70 a été adressée aux États africains pour les sensibiliser à cette échéance. La situation des États africains est donnée à l'Appendice C.

5.3 Par ailleurs, des éléments indicatifs sur la Norme 3.11 (Norme 3.10.1 dans la 13ème édition de l'Annexe 9) pratiques et défis de la mise en œuvre, ont été mis en ligne, sur le site web des DVLM http://www.icao.int/Security/mrtd/Pages/24-NOV-2015.aspx et les articles sur le sujet ont été publiés dans les différentes éditions du Rapport sur les DVLM http://www.icao.int/publications/Pages/MRTD-Report.aspx?year=2016 ainsi que dans le Journal de l'OACI http://www.icao.int/publications/journalsreports/2015/7002_en.pdf.

6. APPLICATIONS INTEROPÉRABLES

6.1 En tant que cinquième élément de la Stratégie TRIP de l'OACI, Applications interopérables, il convient de mentionner l'utilisation de la base de données sur les documents perdus et volés d'INTERPOL (SLTD) et les renseignements préalables sur le passager (RPCV) qui permettent un congé efficace et accéléré des personnes présentant un faible risque. D'autres détails sur l'API sont donnés dans la note de travail « Renseignements préalables concernant le passager (RPCV) et leur rôle dans la sûreté et la facilitation de l'aviation ».

6.2 Parmi les thèmes de l'Amendement 25 à l'Annexe 9 approuvé par le Conseil en 2015 et qui est entré en vigueur le 25 février 2016, Il y a un élément spécifique lié à la base de données SLTD, assorti d'une nouvelle Norme et d'une nouvelle Pratique recommandée introduites, à savoir:

a) La Norme 3.10 ainsi libellée "Les États contractants doivent rapidement communiquer des informations exactes à INTERPOL sur les documents de voyage volés, perdus ou annulés afin qu'il verse ces renseignements dans sa base de données des documents de voyage volés et perdus (SLTD) ;
b) La Pratique recommandée 3.10.1 qui dispose comme suit « Chaque État contractant doit, dans toute la mesure du possible, confronter aux points de contrôle frontalier à l'entrée et à la sortie les documents/titres de voyage des voyageurs internationaux avec la base des données des documents volés et perdus d'INTERPOL (SLTD)».

7. ÉVALUATION AU MOYEN DU PROJET PAR LE BIAIS DU DOC 9303

7.1 Le programme DVLM, par le biais du Groupe de travail de la mise en œuvre et du renforcement des capacités (ICBWG) du Groupe consultatif technique sur TRIP

(TAG/TRIP) suit les progrès accomplis par les États membres lors de l'émission des titres de voyage conformes aux spécifications du Doc 9303. Toutefois, les experts des DVLM sont d'avis qu'il est possible que certains États délivrent des documents de voyage qui ne sont pas tout à fait conformes aux spécifications du Doc 9303. Par conséquent, le Groupe TAG/TRIP a décidé d'envisager un moyen objectif de vérifier cette conformité. C'est ainsi qu'un projet de conformité avec le concours de la Direction de la coopération technique (TCB) a été élaboré et il est prévu que sa mise en œuvre débutera à l'issue de la dernière consultation avec TAG/TRIP afin qu'il soit mis à la disposition de tous les États en mai 2016.

8. FEUILLE DE ROUTE POUR LA MISE EN OEUVRE DE PASSEPORTS ÉLECTRONIQUES ET UTILISATION DE CONTRÔLES FRONTALIERS INFORMATISÉS (ABC)

8.1 Selon les dernières statistiques disponibles sur les passeports électroniques émis, plus de 100 États délivrent de nos jours des passeports électroniques et l'on estime à 636 millions le nombre de passeports électroniques en circulation. Vu la généralisation de l'utilisation des passeports électroniques, la nécessité d'instaurer une norme exigeant les passeports électroniques s'impose, suivant l'exemple des Normes qui ont permis de passer des passeports manuscrits aux passeports lisibles à la machine. Le Conseil estime qu'un leadership ambitieux de l'OACI sur les questions relatives aux documents de voyage, notamment le passeport électronique, est essentiel. Le travail sur une feuille de route pour l'émission des passeports électroniques qui recense les défis et les conditions à remplir par les États membres et pour l'OACI sur le long terme en étudiant la possibilité d'une Norme pour les passeports électroniques.

8.2 Les ABC sont effectivement une fonctionnalité additionnelle des passeports biométriques étant donné qu'ils ont un lien avec l'inspection des voyageurs en s'appuyant sur l'identification des documents de voyage pour déterminer l'admissibilité à un pays.

8.3 D'après les rapports établis par l'industrie, l'utilisation des ABC dans l'inspection des documents de voyage s'est accrue entre août 2014 et novembre 2015, et ils sont désormais disponibles dans 179 aéroports dans 60 États membres contre 134 aéroports dans 40 États membres, précédemment. Parmi ces États, seulement 38 utilisent actuellement un système ABC avec le passeport électronique comme titre de voyage requis.

8.4 Le perfectionnement d'un cadre réglementaire lié aux ABC, à l'image des Pratiques recommandées dont la mise en œuvre a été proposée lors de la neuvième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/9, avril 2016), va encourager les États membres à généraliser l'utilisation des ABC.

8.5 La stratégie TRIP de l'OACI est vaste, couvrant les frontières et les documents de voyage, d'où la nécessité de contrôles aux frontières plus poussés d'autant plus qu'il s'agit de la validation d'identité. Il est donc essentiel que les autorités aux frontières soient conscientes du fait qu'elles sont responsables et comptables du travail qu'elles effectuent au niveau des frontières. L'implication des services frontaliers est d'une importance capitale pour la Stratégie TRIP de l'OACI.

8.6 En Afrique, l'on estime qu'environ 20 États délivrent des passeports électroniques tandis que la mise en œuvre des ABC tient de l'anecdote. L'établissement d'une feuille de route sur l'émission des passeports électroniques dans chaque État est recommandé tout comme le processus de mise en œuvre parallèlement des ABC.

9. ACCROÎTRE LE NIVEAU DE PARTICIPATION AU RÉPERTOIRE DES CLÉS PUBLIQUES (RCP).

9.1 Un passeport électronique n'est bon qu'en fonction des renseignements que contient sa puce. Il nécessite un outil d'inspection, le RCP de l'OACI qui fait office de courtier central, gérant les échanges multilatéraux de certificats et les listes d'annulation de certificats servant à valider la signature numérique sur la puce. Grâce au RCP, toute tentative de modifier les données de la puce est immédiatement détectée au moment des contrôles. Le RCP est reconnu comme étant un outil précieux dans la mise en œuvre des spécifications du Doc 9303.

9.2 En mai 2016, le RCP de l'OACI compte 52 participants, dont 5 pays africains uniquement comme participants attitrés. Toutefois, il y a encore un grand fossé entre les États qui délivrent les passeports électroniques, le nombre des États participants au RCP et celui des États qui ont quotidiennement recours au RCP dans leurs opérations de contrôles aux frontières. Par conséquent, la Pratique recommandée sur les RCP (13ème édition de l'Annexe 9) a été scindée dans la 14ème édition de l'Annexe 9 en une Pratique recommandée pour les autorités qui délivrent les documents et une autre Pratique recommandée pour les autorités chargées des contrôles aux frontières. Par conséquent, il est recommandé que les autorités qui délivrent le document (3.9.1) joignent le RCP et téléchargent les renseignements, tandis que les autorités chargées du contrôle aux frontières (3.9.2) doivent joindre le RCP et utiliser les renseignements contenus dans le RCP pour valider les DVLM électroniques lors des contrôles frontaliers.

10. ACTIVITÉS D'ASSISTANCE

Durant la période triennale en cours (2013-2016), l'OACI a continué à aider les États membres dans toutes les questions relatives au TRIP de l'OACI, notamment les activités de renforcement des capacités financées par les bailleurs de fonds. En 2014, la mise en œuvre de TRIP de l'OACI a débuté dans la région Afrique où les projets d'assistance ont été élaborés en étroite coordination avec plusieurs communautés économiques régionales (CER) de l'Union Africaine. Au nombre de ces initiatives, mentionnons la mise en œuvre d'un projet d'assistance technique financé par le Canada qui s'est achevée ne avril 2016. «Le projet renforcement de la sûreté des documents de voyage et gestion de l'identification dans la région du Sahel» y relatif comprend les activités telles que les séminaires régionaux, élaborer et dispenser un cours de formation et la conduite de quatre missions techniques d'évaluation destinées à identifier un déficit de capacité en matière de TRIP.

10.1 Vu l'augmentation significative du nombre de demandes d'assistance technique, des ressources additionnelles en termes d'expertise et de financement sont nécessaires. Par conséquent, l'OACI renforce ses partenariats avec plusieurs institutions spécialisées de l'ONU, d'autres organisations internationales et régionales, ainsi que la communauté des bailleurs de fonds pour trouver des voies et moyens plus efficaces pour prêter son assistance aux États membres.

11. ICAO TRIP STRATEGY AND THE UNITED NATIONS AGENDA

11.1 Dans le cadre de la coordination avec la Stratégie mondiale du Conseil de Sécurité des Nations Unies, l'OACI soutient activement les Résolutions 1373 (2001), 1624 (2005) et 2178 (2014) du Conseil de sécurité des Nations Unies ainsi que l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme (CTITF). Ce faisant, les contributions de l'OACI cadrent avec son mandat en ce qui concerne la Stratégie TRIP.

11.2 L'utilisation de fausses identités et de faux documents de voyage, en plus de points faibles systémiques de la gestion de l'identification de nombreux États membres, demeurent les principales faiblesses qui continuent d'être exploitées par des réseaux criminels et terroristes. Le Conseil de sécurité des Nations Unies a exhorté les États membres à exiger des compagnies aériennes qu'elles fournissent des listes de passagers, appelées Renseignements préalables concernant les passagers (RPCV) dans l'Annexe 9 — *Facilitation*. Les RPCV sont une composante intégrante du cinquième élément de la Stratégie TRIP de l'OACI, Applications interopérables.

11.3 Le 25 septembre 2015, les États membres de l'ONU ont adopté une série d'objectifs pour un nouvel agenda de développement durable à l'horizon 2030. Il est à noter qu'en aidant les États membres de l'OACI dans l'application de certaines SARP et spécifications connexes de l'Annexe 9, l'OACI apporte un appui direct à l'atteinte de 6 des 17 Objectifs de développement durable (ODD). Il est notamment prévu au titre de l'Objectif 16, « de fournir une identité juridique à tous, y compris l'enregistrement des naissances » d'ici 2030 ; un objectif directement lié au premier élément de la stratégie TRIP de l'OACI, Preuve d'Identité.

12. CONCLUSIONS

12.1 La stratégie TRIP de l'OACI est en train de créer un cadre exhaustif pour porter vers l'avenir les États membres, l'OACI et les partenaires à l'identification des voyageurs. À intervalles appropriés, le contrôle, le compte rendu et l'examen des progrès accomplis dans la mise en œuvre et les ajustements, le cas échéant, garantiront que la stratégie demeure actualisée.

12.2 Avec l'attention renouvelée et en collaboration avec les partenaires à la gestion de l'identification et en tablant sur les progrès réalisés à ce jour, l'OACI continuera à produire et à fournir des mesures, des outils, des services et d'autres moyens entérinés à l'échelle mondiale :

a) Atténuer les risques à la sûreté de l'aviation et la sûreté globale à l'échelle nationale grâce à des méthodes solides de la gestion de l'identification et de contrôle aux frontières;
b) Contribuer à détecter et à prévenir le terrorisme et le crime en prévenant l'usage frauduleux des documents d'identification ;

c) Assurer la facilitation des voyageurs authentiques aux aéroports par des processus de congé informatisés afin d'accroître les flux des voyageurs ;
d) Réduire le coût de formation et les dépenses du personnel en normalisant et en simplifiant les processus de vérification documentaire;
e) Permettre l'interopérabilité et l'utilisation des technologies standard pour la gestion de l'identification au niveau des États et de l'industrie, résultant à l'efficacité des opérations et à une réduction des coûts ;
f) Accroître l'assurance des États quant à leur aptitude à déterminer si les documents ont été délivrés en bonne et due forme et qu'ils n'ont pas été truqués ;
g) Procéder à un déploiement rentable et personnel de sûreté et de contrôle aux frontières et des ressources sur la base d'une gestion des risques.

12.3 Chaque État se doit d'élaborer un plan d'actions structuré de mise en œuvre de la stratégie TRIP en coopération avec l'OACI, axé notamment sur les résultats et les objectifs, les ressources prévues et les activités nécessaires pour atteindre les objectifs stratégiques et la répartition des responsabilités à toutes les étapes.

13. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

13.1 Le Comité directeur du Plan AFI SECFAL est invite à :

a) Exhorter les États africains mettent en œuvre la stratégie TRIP de l'OACI afin de renforcer la sûreté de l'aviation et de prévenir la migration et les mouvements illégaux de personnes potentiellement non admissibles ;

b) Recommander aux États africains de s'engager à informatiser les systèmes d'enregistrement des d'état civil et à renforcer l'authentification des actes d'état civil, notamment les actes de naissance ;

c) Proposer aux États africains de s'efforcer à participer au RCP de l'OACI en tant que moyen permettant d'authentifier les documents de voyage et de prévenir la fraude afin de contrer les activités et d'autres formes de criminalité transfrontalière ;

d) Recommander aux États africains de se conformer à la Norme de l'Annexe 9 qui exige aux États de communiquer promptement à INTERPOL des renseignements précis au sujet des documents de voyage volés, perdus ou annulés délivrés par leur État afin qu'ils versent ces renseignements dans sa base de données des documents de voyage volés et perdus « SLTD » ;

e) Inviter les États africains à s'engager à doter les frontières terrestres de matériels permettant l'identification, y compris l'arrêt/escale unique aux frontières ;

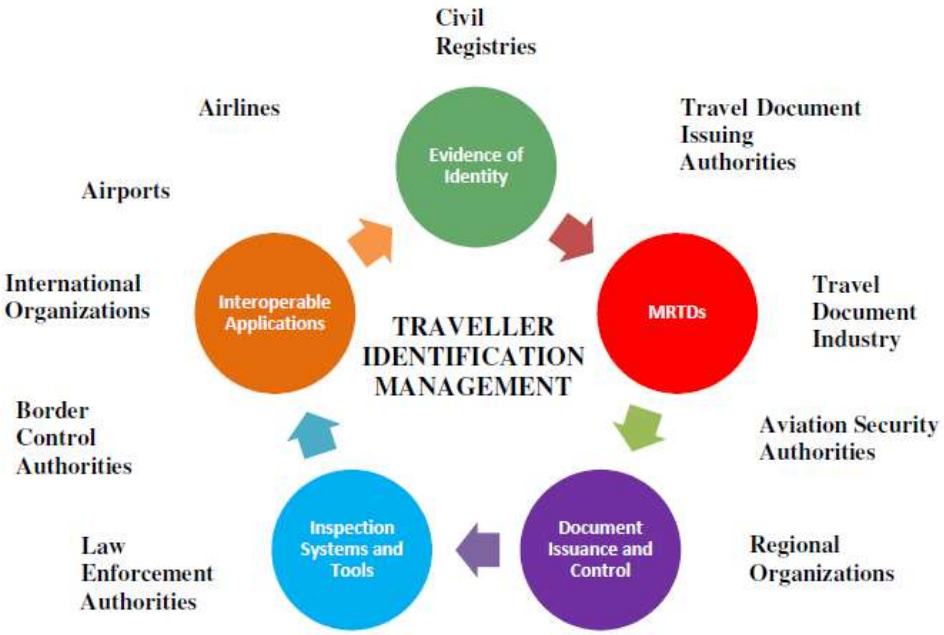
f) Appeler les États africains à s'engager à participer aux activités du Groupe technique consultatif de l'OACI sur le programme d'identification des voyageurs (TAG/TRIP) ;

g) Demander aux États africains de renforcer leur capacité de mise en œuvre de la stratégie TRIP de l'OACI, notamment la division chargée de la gestion de l'enregistrement des faits d'état civil, de la délivrance et de la sûreté des voyages et de l'identification des documents, du contrôle aux frontières, particulièrement dans la lutte contre le terrorisme et le crime transnational.

-FIN-

APPENDICE A

HOLISTIC TRAVELLER IDENTIFICATION MANAGEMENT



— — — — — — — —

APPENDICE B

MISE EN OEUVRE DE LA STRATÉGIE TRIP DE L'OACI EN AFRIQUE

Vision : Tous les États africains sont en mesure d'identifier les individus
Mission : Renforcer la capacité des États africains à bien identifier les individus en mettant à la disposition des autorités compétentes de par le monde des mécanismes performants permettant d'établir et d confirmer l'identité des voyageurs.

RÉSULTAT	ÉLÉMENT D'IDENTIFICATION DES VOYAGEURS	2016	Échéances à court terme 2017-2019
Gestion holistique de gestion de l'identification	Tous	Planification de la mise en œuvre de la stratégie TRIP de l'OACI	La gestion de l'identification est une meilleure pratique
Mise en œuvre achevée des passeports lisibles à la machine (MRP)	Délivrance et contrôle des documents	Tous les États africains ont commencé à délivrer les MRP	Seuls les MRP sont délivrés
Conformités aux Normes et spécifications des documents de voyage (Annexe 9 et Doc 9303)	Tous	Annexe 9 – *Facilitation* Remplir en ligne la liste récapitulative de conformité.	Accroître le nombre de demandes d'évaluations de conformité
Mise en œuvre des passeports électroniques	Délivrance et contrôle des documents, applications interopérables	Environ 30 émetteurs de passeports électroniques en Afrique	Élaboration d'une feuille de route pour chaque État pour la mise en œuvre de passeports électroniques
Inspection des documents de voyage grâce aux contrôles frontaliers informatisés (ABC)	Outils et systèmes d'inspection	Élaborer une feuille de route pour la mise en œuvre des ABC	Vulgariser la mise en œuvre des ABC
Sûreté des documents de voyage	Outils et systèmes d'inspection	Établir un mécanisme de compte rendu pour les documents de voyage volés, perdus et annulés (SLTD)	Mécanisme de compte rendu généralement mise en œuvre et mise au point des processus permettant de confronter les documents des voyageurs

			internationaux avec la base de données SLTD d'INTERPOL.
Inspection des documents de voyage et sûreté des documents de voyage grâce au RCP de l'OACI.	Outils et systèmes d'inspection	Pratique recommandée préconisant la participation au RCP de l'OACI.	Nombre accru des États africains ayant adhéré au programme RCP

— — — — — — — — —

APPENDICE C

Q1 —	**Tous les passeports non lisibles à la machine ont expire ou vont expirer avant le 24 novembre 2015 : OUI/NON**	**Q2 —**	**Si vous répondez par « NON », indiquez:** **a) le nombre de passeports non lisibles à la machine en circulation après le 24 novembre 2015;** **b) la date d'expiration de tous les passeports non lisibles à la machine.**
	Les réponses au questionnaire sont encore attendues des États ci-après		

État	**Réponse au questionnaire EC6/3-12/70**		
	Q1: OUI	**Q2 a)**	**Q2 b)**
Angola	**X**		
Bénin	**X**		
Botswana	**X**		
Burkina Faso	**X**		
Burundi	**X**		
Cameroun	**X**		
Cap Vert	**X**		
République centrafricaine	**X**		
Tchad	**X**		
Comores	**X**		
Congo	**—**	**984 500**	**2020**
Côte d'Ivoire	**X**		
République démocratique du Congo	**X**		
Djibouti	**X**		
Guinée équatoriale	**X**		
Érythrée	**X**		
Éthiopie			
Gabon	**X**		
Gambie	**X**		
Ghana	**X**		
Guinée	**X**		
Guinée-Bissau	**—**	**—**	**31 Dec 2015**
Kenya	**X**		
Lesotho			
Libéria	**X**		
Madagascar	**X**		
Malawi	**X**		
Mali	**X**		
Mauritanie	**X**		
Mauritius	**X**		
Mozambique	**—**	**5000**	**30/11/2015**
Namibie	**X**		

Niger	**—**	**1000-1500**	**Juin 2016**
Nigéria	**X**		
Rwanda	**X**		
Sao Tome et Principe	**—**	**10 000**	**Dans 7 ans (2022)**
Seychelles	**X**		
Sénégal	**X**		
Sierra Leone	**X**		
Somalie			
Afrique du Sud	**X**		
Soudan du Sud	**X**		
Swaziland	**X**		
Togo	**X**		
Ouganda	**X**		
République-Unie de Tanzanie	**X**		
Zambie	**X**		
Zimbabwe	**X**		

-FIN-