ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

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

NEUVIÈME RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR

(28 juillet 2020)

Point 2.6 de l'ordre du jour: État d'avancement de la mise en œuvre de la Stratégie TRIP de l'OACI, du RCP, du système des RPCV en Afrique et du projet du passeport africain

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)

RESUMÉ ANALYTIQUE	
La présente note de travail décrit l'évolution récente des programmes de facilitation en Afrique et les prochaines étapes proposées, conformément à l'Amendement n° 28 de l'Annexe 9 – *Facilitation*, stratégie TRIP de l'OACI, Répertoire des clés publiques ainsi qu'aux initiatives régionales telles que la délivrance d'un passeport électronique africain.	
Suite à donner	La suite à donner par le Comité directeur se trouve au **paragraphe 6**
Objectifs stratégiques	Sûreté et facilitation
Références	Doc 10140, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 Octobre 2019)* Annexe 9 **—** *Facilitation* (15e édition) Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine (DVLM)* Doc 10042, *Modèle de programme national de facilitation du transport aérien* AT-SD 210/1 AT-SD 216/1

1. INTRODUCTION

1.1 La 40e session de l'Assemblée de l'OACI (A40) a confirmé l'importance accordée par l'OACI à l'Annexe 9 — *Facilitation* à la Convention relative à l'aviation civile internationale, pour s'assurer qu'elle est actualisée et répond aux besoins actuels des États Membres ainsi qu'à leurs obligations à l'égard des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies concernant la gestion des contrôles aux frontières et la sécurité des documents de voyage. Les obligations supplémentaires incombant aux États membres en vertu des dispositions de l'Annexe 9 sont notamment l'administration du fret et des passagers et les avancées technologiques liées à cette administration, la facilitation du fret, l'attitude à adopter et les

interventions en cas d'urgence de sante publique ou autres événements perturbateurs pour l'aviation, et les mineurs non accompagnés.

1.2 La Résolution A40-16 de l'Assemblée - *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*, exhorte les États membres à veiller à ce que tous les organismes et services concernés qui ont un rôle à jouer dans la mise en œuvre de l'Annexe 9 ─ *Facilitation*, y compris, mais sans s'y limiter, les administrations de l'aviation civile, les services d'immigration et des douanes, les autorités sanitaires et de quarantaine, les entités délivrant des documents de voyage, le contrôle de la circulation aérienne, la force de l'ordre, les autorités postales, la police des frontières et les affaires étrangères à collaborer et coordonner leurs efforts par l'intermédiaire des comités nationaux de facilitation du transport aérien ou des arrangements similaires.

2. ANNEXE 9 – FAITS NOUVEAUX EN MATIÈRE DE FACILITATION

2.1 La onzième réunion du Groupe de facilitation (FALP/11), qui s'est tenue au siège de l'OACI à Montréal, du 13 au 16 janvier 2020, a débouché sur l'Amendement n°28 (certains concernent la sûreté de l'aviation) à l'Annexe 9 ― *Facilitation* de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Le rapport final et d'autres documents de la réunion sont disponibles sur le site web du FALP/11 à l'adresse suivante : https://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP11-2020.aspx.

2.2 Plusieurs recommandations du panel adoptées dans l'Amendement n° 28 concernant notamment les Normes et pratiques recommandées (SARPS) sur la collecte, l'utilisation, le traitement et la protection des données des dossiers passagers (PNR) conformément à la Résolution 2396 (2017) du Conseil de sécurité. En particulier, des normes PNR ont été adoptées en ce qui concerne le renforcement des capacités de collecte, d'utilisation, de traitement et de protection des données PNR, la limitation à une finalité, les garanties, les mécanismes de recours, la surveillance indépendante, le contenu sensible des données, la conservation des données et les considérations opérationnelles connexes.

2.3 Des normes PNR supplémentaires de l'OACI définissent un cadre mondial réglementant le transfert de données PNR basé sur les normes contenues dans le Chapitre 9, Section D de l'Annexe 9 de l'OACI, qui, prises ensemble, représentent un cadre multilatéral qui peut être appliqué pour résoudre l'impasse du transfert de données PNR, tel que défini plus spécifiquement ci-dessous :

a) une norme de l'Annexe 9 de l'OACI sur les PNR stipule que les États contractants de l'OACI ne peuvent pas freiner ou empêcher le transfert de données PNR vers un autre État contractant, à condition que le programme PNR des États contractants soit conforme aux normes sur PNR figurant à la section D, Chapitre 9, de l'Annexe 9 de l'OACI. La norme précise également que les États contractants conservent la possibilité d'introduire ou de maintenir des niveaux plus élevés de protection des PNR grâce aux accords supplémentaires avec d'autres États contractants ;

b) une autre norme stipule que les États doivent démontrer qu'ils respectent lesdites normes de l'OACI à tout État contractant requérant. Une démonstration de conformité avec les normes PNR doit être faite dès que possible et les États doivent s'y conformer de bonne foi et en temps opportun.

2.4 Le 23 juin 2020, le Conseil de l'OACI a adopté l'Amendement n° 28 de l'Annexe 9 – *Facilitation*. Le Conseil a prescrit que l'Amendement n° 28 entrera en vigueur le 30 octobre 2020, à l'exception de toute partie au sujet de laquelle une majorité d'États membres aurait pu exprimer sa désapprobation avant cette date; et décide que ledit Amendement, dans la mesure où il entrera en vigueur, sera applicable le 28 février 2021.

2.5 Il est important de compléter la liste de contrôle de conformité (CC) de l'Annexe 9 dans le système de notification électronique des différences (EFOD), car il s'agit de la principale méthode d'évaluation de la conformité des États avec les SARP de l'Annexe 9 et permet au Conseil de l'OACI de déterminer si d'autres mesures devraient être prises à cet égard. Il est donc important pour les États africains de s'assurer que le CC est dûment rempli, comme le stipule la lettre EC 6/3–18/55 du 2 mai 2018.

2.6 Une coordination efficace entre les autorités de l'aviation civile, les aéroports, les compagnies aériennes et les services/organismes gouvernementaux concernés, tels que la douane, l'immigration, la santé et la quarantaine dans un État, est cruciale pour garantir l'existence d'un système de transport aérien efficace, sûr, sécurisé, performant et durable. Son importance est reflétée dans la Norme 8.19 de l'Annexe 9 - Facilitation de la Convention relative à l'Aviation civile internationale. Le Comité offre un forum de consultation et d'échange d'informations sur les questions de facilitation entre les parties prenantes gouvernementales, notamment les autorités de santé publique, les représentants gouvernementaux d'autres communautés liées au transport aérien et l'industrie au niveau national et aéroportuaire. Lors de l'établissement et de l'élaboration des programmes nationaux de facilitation et de ses comités, les États sont encouragés à se référer au Doc *10042 de l'OACI - Modèle de programme national de facilitation du transport aérien.*

2.7 Une nouvelle mallette pédagogique de l'OACI (ITP), intitulée Annexe 9 de l'OACI - Facilitation, a été élaborée avec succès par la Section de la facilitation en collaboration avec le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) et elle est disponible sous forme de cours en ligne et en présentiel. L'ITP a été validé la dernière semaine de mai 2020, et a été accepté dans la bibliothèque du Système de gestion électronique Trainair Plus (TPEMS) le 30 juin 2020.

3. ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA STRATEGIE TRIP DE L'OACI

3.1 Afin d'aider les États membres à mettre en œuvre la stratégie du programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'OACI, une feuille de route de mise en œuvre spécifique pour chacun des cinq éléments a été élaborée par le Secrétariat et approuvée par le Comité du transport aérien (voir AT-SD 210/1 ci-après), étant entendu que la feuille de route ne devrait imposer aucune obligation aux États autre que les SARP de l'Annexe 9 relatives à la stratégie TRIP de l'OACI. En janvier 2019, la feuille de route a été mise à jour (disponible sur le site public de l'OACI) a été approuvée par ATC (voir AT-SD 216/1 ci-après), qui incorpore notamment 16 dispositions nouvelles et/ou révisées (voir l'Appendice A) introduites par l'Amendement 26 de l'Annexe 9 relatif à la stratégie TRIP de l'OACI.

3.2 S'appuyant sur le leadership de longue date de l'OACI sur les questions relatives aux documents de voyage lisibles à la machine (MRTD), la feuille de route fournit des orientations sur les entités responsables au niveau national, pour la mise en œuvre de la stratégie TRIP de l'OACI, par l'intermédiaire d'un Comité national de facilitation du transport aérien ou d'un organe de coordination analogue.

3.3 L'OACI a continué d'appuyer activement les résolutions 2178 (2014), 2309 (2016), 2368 (2017), 2396 (2017) et 2482 (2019) du Conseil de sécurité des Nations Unies qui traitent de la menace aiguë et grandissante que représentent les combattants terroristes étrangers (FTF). L'OACI est l'un des six partenaires du Programme de lutte contre le terrorisme (CT Travel), une nouvelle initiative phare du Bureau des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme (UNOCT), qui vise à aider les États Membres à renforcer leurs capacités de détection des combattants terroristes étrangers (FTF) et les grands criminels en utilisant les données RPCV et PNR. Cette approche coordonnée «Tous les organismes des Nations Unies» fournit un appui global et concret aux États membres pour assurer la coopération régionale et internationale.

3.4 Les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies ont exhorté les États Membres à exiger des compagnies aériennes qu'elles fournissent des données des RPCV, qui sont une norme de l'Annexe 9 applicable depuis le 23 février 2018 et un élément de la Stratégie TRIP de l'OACI. Dans le contexte du Programme universel d'audit de sécurité de l'OACI - Approche de surveillance continue

(USAP-CMA), les dispositions de l'Annexe 9 qui appuient à la fois la gestion des frontières et les objectifs de sûreté sont auditées, y compris les trois normes RPCV relatives au cadre réglementaire, à la mise en œuvre du système des RPCV et au respect des directives sur les RPCV, en particulier en ce qui concerne les éléments de données disponibles en format lisible à la machine dans les MRTD conformément aux spécifications du Doc 9303, *DVLM*. L'Annexe B présente les résultats pour les États de l'AFI des 11 normes de l'Annexe 9 relatives au TRIP ayant fait l'objet d'un audit dans le cadre de l'USAP-CMA.

3.5 En ce qui concerne l'état d'avancement de la mise en œuvre de la stratégie TRIP en Afrique, un (**1**) État africain a mis en œuvre un système de données DE RPCV sur 85 États membres au niveau mondial, tandis que seulement 49 États (aucun État africain) ont mis en place un système de données PNR. Bien que des ateliers et des séminaires aient été organisés en Afrique pour sensibiliser la région à l'DE RPCV et au PNR et à la mise en œuvre de la stratégie TRIP de l'OACI, l'action des États reste très lente.

3.6 En outre, la lettre EC 6/3 17/92 du 24 juillet 2017 invitait les États à soumettre des données à la base de données d'Interpol sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD) conformément à la Norme 3.10 de l'Annexe 9 et à se conformer, dans la mesure du possible, à la RP 3.10.1 en utilisant la base de données pour la vérification des passeports aux frontières. Vingt (20) États africains ont indiqué qu'ils consultaient la base de données SLTD pour vérifier les passeports aux frontières.

3.7 Un important corpus de documents d'orientation de l'OACI est disponible pour les éléments de la stratégie TRIP à l'adresse https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx. Dans ce contexte et dans le cadre de l'appui fourni aux États, les douze parties de la septième édition du *Doc 9303, Documents de voyage lisibles à la machine*, sont publiées dans toutes les langues de l'OACI depuis 2018. La huitième édition du Doc 9303 sera publiée en 2021. S'agissant de la mise en œuvre de la Norme 3.12 relative aux documents de voyage conventionnels lisibles à la machine (DVLM), les lignes directrices communes élaborées par l'OACI et le Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR) ont été mises à jour et une version révisée a été publiée en février 2017, disponible sur le site https://www.refworld.org/docid/52b166a34.html. **Dix-sept (17)** États africains émettent des DVLM. La mise à jour de conformité de 2019 publiée par le HCR montre que 78 États à la Convention de 1951 sur les réfugiés, délivrent désormais des DVLM aux réfugiés en conformément aux normes internationales, aidant ainsi les réfugiés à se rendre à l'étranger légalement pour le travail, les études, le regroupement familial, les services médicaux et autres. Seuls 32 États parties (36%) délivreraient des DVLM aux apatrides conformément aux normes internationales en matière d'aviation.

3.8 En ce qui concerne la formation, la mallette pédagogique de l'OACI intitulée «Contrôle de l'authenticité et de la validité des documents de voyage aux frontières aéroportuaires», financée par le gouvernement du Canada dans le cadre du projet Sahel, a été dispensée en anglais et en français à une cinquantaine de stagiaires en Afrique, depuis sa mise en œuvre sous les auspices et le financement du Plan AFI SECFAL.

4. LES PASSEPORTS ELECTRONIQUES ET LE REPERTOIRE DES CLES PUBLIQUES (RCP) DE L'OACI EN AFRIQUE

4.1 Le RCP de l'OACI est un dépôt des certificats de clés publiques nécessaires à l'authentification de la puce à l'intérieur du passeport électronique et des données qui y sont stockées. En téléchargeant les certificats du RCP et en les utilisant dans l'infrastructure de contrôle des passeports, les autorités nationales peuvent détecter rapidement et facilement les passeports frauduleux et/ou les modifications des données biographiques ou biométriques stockées sur la puce. Les États délivrant des passeports électroniques peuvent également télécharger leurs propres certificats sur le RCP, ce qui allège la charge de la diffusion des certificats à d'autres afin que leurs propres passeports électroniques puissent être authentifiés par d'autres.

4.2 La participation des États africains au RCP de l'OACI a augmenté de manière significative en 2019 et 2020, l'Égypte, le Togo, l'Ouganda et la République-Unie de Tanzanie devenant de nouveaux participants.

4.3 Néanmoins, il est essentiel, pour des raisons de sécurité et de facilitation, que davantage de pays africains continuent à y participer. Les quatre nouveaux participants mentionnés rejoignent le Bénin, le Botswana, la Côte d'Ivoire, le Mali, le Maroc, le Nigeria et les Seychelles pour porter à onze (11) le nombre d'États africains qui participent actuellement au RCP. Pourtant, au moins 40 États africains (13 ESAF, 17 WACAF, 1 EUR/NAT et 2 MID) délivrent des passeports électroniques (Appendice C) et on peut supposer que tous traitent les passeports électroniques à leurs frontières et ailleurs. Les non-participants qui délivrent des passeports électroniques ne parviennent donc pas à tirer parti des principaux avantages de leur investissement dans ces passeports, tandis que des problèmes de sécurité se posent lorsque ceux qui vérifient les passeports électroniques à leurs frontières ne disposent pas des certificats nécessaires à l'authentification de la puce du passeport électronique.

4.4 Les États africains non participants sont donc instamment invités à adhérer au RCP de l'OACI dès que possible, conformément à la Résolution A40-16 de l'Assemblée. Tous les participants sont également priés d'utiliser pleinement leur connexion au RCP conformément à la Résolution et de télécharger toutes les données pertinentes de leurs propres certificats vers le RCP en vue de l'entrée en vigueur des nouvelles normes sur le RCP dans le cadre de l'Amendement n° 28 à l'annexe 9.

4.5 Le site web de l'OACI fournit tous les détails sur les étapes à suivre pour participer au RCP. Consulter le site à l'adresse https://www.icao.int/Security/FAL/RCP/Pages/How-to-Participate.aspx. L'Annexe D au présent document fournit également ces informations.

4.6 L'OACI a publié sa première liste maîtresse de certificats CSCA (les certificats «d'ancrage» dans l'infrastructure du passeport électronique) en mars 2020, comme le souligne la lettre d'État 2020/68. Les États peuvent (et doivent) utiliser ces certificats dans le cadre de leurs processus d'authentification des passeports électroniques. La publication de la liste par l'OACI met à disposition les certificats qu'elle détient - fournis par les représentants nationaux lors de réunions physiques au siège de l'OACI et donc fiables - pour ces processus. Elle rend également les certificats à clé publique de la CSCA des États délivrant des passeports électroniques plus largement disponibles qu'auparavant, ce qui améliore le partage. La ressource offre plus de valeur aux États participants que jamais, les participants ayant obtenu le premier accès aux listes et pouvant bénéficier d'un soutien total pour l'utilisation des listes.

4.7 La réunion 2020 de la Commission du RCP de l'OACI sera accueillie par l'Ouganda (sous réserve de faisabilité dans le contexte de la pandémie COVID-19). La Commission du RCP et ses membres offrent la possibilité de proposer un atelier ou un soutien similaire aux États africains, en particulier ceux des pays voisins, afin de mettre en évidence les avantages de la participation au RCP et de détailler et d'expliquer en détail les processus techniques entourant la connexion au RCP et son utilisation. Les parties intéressées sont invitées à contacter le responsable du RCP à l'adresse icao-RCP@icao.int.

5. PASSPORT ELECTRONIQUE AFRICAIN

5.1 En tentant d'aborder la situation de manière globale au niveau continental, par opposition à l'approche sous-régionale actuelle, l'Union africaine (UA) a lancé le projet d'un passeport africain commun, avec comme objectif de permettre à chaque citoyen africain éligible d'avoir le même passeport centralisé (en termes de conception et de caractéristiques de sécurité) émis par son pays de citoyenneté.

5.2 Le passeport électronique africain est prévu pour remplacer les passeports nationaux et donner à chaque citoyen africain la liberté de voyager au sein de l'UA sans visa. Différentes mesures ont été ou devraient être prises, notamment l'établissement de sa conception continentale et ses spécifications techniques, la réunion des services d'immigration et des experts (impliquant des experts techniques de l'OACI), l'harmonisation des lois, des politiques et des procédures pour s'adapter à sa question et son utilisation, la délivrance aux citoyens et la sensibilisation du public pour le promouvoir. L'OACI et le Secrétariat du Plan AFI SECFAL ont continué de fournir un soutien technique et des conseils à l'UA aux différentes étapes de l'élaboration du passeport africain.

6. SUITE A DONNER PAR LE COMITÉ DIRECTEUR

6.1 Le Comité directeur est invité à:

a) prier instamment les États de la région AFI à mettre en œuvre toutes les normes de l'Annexe 9 relatives à la Stratégie TRIP de l'OACI, notamment en retirant de la circulation tous les passeports non lisibles à la machine, en signalant les documents de voyage volés, perdus et révoqués dans la base de données SLTD d'INTERPOL, en délivrant des DVLM et en mettant en œuvre un système de RPCV ;

b) Demander aux États membres de la région AFI de veiller à ce que leur CC conforme à l'Annexe 9 respectif soit dûment complétée dans le système de l'EFOD ;

c) Demander aux États membres de la région AFI d'établir un programme national de facilitation du transport aérien et des comités associés conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;

d) Encourager les États de la région AFI à s'inscrire dans la mallette pédagogique OACI de la nouvelle Annexe 9 - *Facilitation* ;

e) Prier instamment à tous les États AFI délivrant des passeports électroniques d'adhérer au RCP de l'OACI si l'on veut optimiser les avantages de la délivrance des DVLM électroniques;

f) Demander au Plan AFI SECFAL, en collaboration avec le Bureau du transport aérien, de suivre le projet de passeport électronique africain pour s'assurer qu'il respecte les spécifications du Doc 9303 afin de permettre sa pleine interopérabilité aux frontières.

APPENDICE A

Les étapes de la mise en œuvre d'un système de renseignements préalables concernant lles voyageurs (RPCV)

1. Pourquoi votre État devrait-il mettre en place un système de RPCV ?

Sur la base des Résolutions 2178, 2309, 2395, 2396 et 2482 du Conseil de sécurité des Nations unies, ainsi que de la Norme 9.5 de l'OACI (incluse dans l'Amendement 26 à l'Annexe 9 de la Convention de Chicago et adoptée le 23 octobre 2017). Un **système de RPCV présente de nombreux avantages**, notamment le renforcement de l'**intégrité des frontières** en contribuant à améliorer le contrôle aux frontières et à lutter plus efficacement contre l'immigration clandestine. D'une manière générale, les RPCV peuvent améliorer la **facilitation** en accélérant le traitement des voyageurs de bonne foi et en améliorant la perception de la sécurité par les citoyens. Les RPCV accroissent également l'**efficacité** et réduisent la charge de travail des responsables de la gestion des frontières grâce à l'utilisation de la technologie et de moyens automatisés. Les RPCV complètent les procédures existantes de contrôle des données, notamment en comparant les passeports des passagers aux listes de surveillance et aux **bases de données d'INTERPOL**.

ENCADRÉ : Qu'est-ce qu'un système de RPCV ?
Le RPCV comprend des données biographiques sur les passagers, ainsi que des informations sur un vol spécifique qui sont transmises à une agence frontalière avant ou après le départ de l'avion. Les données sont générées par le système de contrôle des départs (DCS) lors du processus d'enregistrement de la compagnie aérienne. Les RPCV peuvent s'appliquer aux compagnies aériennes opérant dans un pays, dans certains cas, au départ d'un pays ou pour des vols qui survolent un territoire mais qui ne décollent et n'atterrissent pas sur le territoire en question. Dans certains cas, les mêmes données sont également requises pour les membres de l'équipage du vol, les RPCV sr l'équipage sont envoyés séparément.

Les RPCV par lots est la forme de RPCV la plus simple à mettre en œuvre et elle a été conçue à l'origine pour le contrôle des passagers à l'arrivée par le pays de destination ou de transit. Dans un programme de RPCV par lots, toutes les données relatives aux passagers d'un vol particulier sont transmises ensemble, généralement à la fin de la procédure d'embarquement, ce qui limite l'intervention des pouvoirs publics à l'heure d'arrivée. La validation de la qualité des données est limitée, et aucune correction en temps réel ne peut être demandée. Le RPCV interactif (i- RPCV) est une forme plus complexe et plus coûteuse à mettre en œuvre, et les données relatives aux passagers sont transmises en temps réel aux États demandeurs par passager au moment de l'enregistrement. Un système de RPCV interactif permet la validation en temps réel des documents par rapport aux bases de données et aux listes de contrôle, mais exige aussi une réponse en temps réel à la compagnie aérienne qui fournit une réponse ou pas de la part de la Commission après que les autorités nationales ont déterminé si des problèmes empêchent le passager d'entrer dans le pays de destination, de quitter le pays d'origine et de refuser l'embarquement.

2. Étapes initiales de mise en œuvre d'un système de RPCV par un État

Un État doit déterminer quels organismes utiliseront les données RPCV, tels que la police des frontières, les douanes, le renseignement, le Bureau central national (BCN) d'INTERPOL, notamment par l'intermédiaire du Comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA). L'État doit établir une base juridique solide pour demander les RPCV, définir les éléments de données et permettre la coopération policière inter-institutions et internationale, à travers un **guichet unique des données passagers** (un bureau de ciblage inter-institutions) pour faciliter le partage des données, la vérification systématique des données RPCV par rapport aux bases de données nationales et d'INTERPOL. Les meilleurs programmes de mise en œuvre des RPCV sont élaborés par les États qui impliquent les parties prenantes dès le début du processus. La communication entre les autorités de l'État et les parties prenantes, en particulier les compagnies aériennes, conduit à de meilleures décisions structurelles initiales et à une meilleure conception finale du système. En s'engageant à partager les RPCV avec les compagnies aériennes, votre État **pourra savoir ce qui peut et ne peut pas être réalisé** avec les systèmes existants des compagnies aériennes. Par exemple, en termes de choix du moment,

il est plus facile pour les compagnies aériennes de se conformer aux systèmes de RPCV qui sont alignés sur les normes internationales (conformité dans 3 à 6 mois) qu'avec celles qui ne le sont pas (conformité dans les 24 à 36 mois).

Pour rechercher un soutien technique et financier, les États peuvent se tourner vers le programme de lutte contre les voyages terroristes des Nations Unies (ONU) et la solution logicielle «goTravel», le système mondial d'évaluation des voyages (GTAS) de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), le système de ciblage automatisé des États-Unis - Programme mondial (ATS-G) et l'instrument d'aide de préadhésion (IAP II) de l'Union européenne (UE).

Qu'est-ce qu'un **guichet unique de données passagers (PDSW) ?**

Le PDSW est une exigence de base pour l'utilisation efficace des données passagers par les forces de l'ordre. Lorsque des États exigent le transfert de données sur les passagers des compagnies aériennes, les intérêts d'un certain nombre d'agences de sécurité aux frontières au sein d'un même État sont servis. Ainsi, les données devraient être reçues par un seul point d'entrée de données dans un État et non par plusieurs agences de sécurité au sein d'un État. L'avantage d'un PDSW est que ce point d'entrée unique facilite l'intégrité de la frontière car il permet à divers organismes gouvernementaux ayant un mandat légal d'accéder aux données des passagers pour les utiliser de manière efficace, ce qui se traduit par des processus de facilitation et de dédouanement améliorés pour les voyageurs à faible risque.

Pour plus d'informations sur le cadre réglementaire international et les documents d'orientation concernant les messages RPCV et PNR, veuillez consulter le site
https://www.icao.int/Security/FAL/ANNEX9/Pages/Publications.aspx

Données du dossier passager (PNR)

1. Pourquoi parle-t-on des données des dossiers passagers (PNR) ?

Le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté plusieurs résolutions sur les PNR, à savoir celles de 2395, 2396 et 2482.

Le Groupe de facilitation de l'OACI a formé une équipe spéciale sur les PNR pour harmoniser l'Annexe 9 de l'OACI avec la Résolution 2396, qui « *exhorte l'OACI à travailler avec ses États membres pour établir une norme pour la collecte, l'utilisation, le traitement et la protection des données PNR* ».

Quelle est la signification de données PNR ?

Une PNR est une donnée de réservation aérienne enregistrée par les systèmes de réservation pour chaque voyage réservé par ou au nom d'un passager. Les données PNR sont utilisées par les compagnies aériennes à leurs propres fins commerciales et opérationnelles en fournissant des services de transport aérien. Ces données peuvent être envoyées aux États pour répondre à des fins de sécurité frontalière et nationale.

Le contenu des données PNR varie d'une compagnie aérienne à l'autre et même d'un passager à l'autre. Le PNR ne contient que ce que la compagnie aérienne ou l'agence de réservation collecte dans le cadre de ses réservations de voyage. Dans le même temps, les systèmes de l'industrie aérienne sont programmés pour transférer tout le contenu d'un PNR aux États et ne veulent pas filtrer les données qui pourraient être considérées comme sensibles. Les États doivent donc mettre en place leurs propres systèmes de filtrage et de protection des données pour traiter celles qui sont sensibles.

L'industrie du transporta érien ne peut garantir l'exactitude des données PNR, car les données de réservation sont remplies de données auto-déclarées et non vérifiées collectées à des fins commerciales au moment de la réservation. Les noms des passagers dans un PNR peuvent ne pas correspondre au nom figurant sur le passeport utilisé pour le voyage et même les données du passeport dans le PNR sont susceptibles d'être

modifiées, car un passager peut perdre, renouveler ou modifier son passeport après la réservation. Les données relatives aux renseignements préalables concernant les passagers (RPCV) restent le principal outil permettant aux États de recevoir les détails du passeport validé avant l'arrivée du vol.

Les systèmes de réservation changent également et peuvent inclure d'autres éléments de l'itinéraire de voyage d'un passager, comme une réservation d'hôtel ou de location de voiture.

2. Avantages du PNR

Le PNR était traditionnellement utilisé par les autorités douanières pour identifier la contrebande et des itinéraires de contrebande. Aujourd'hui, le PNR est utilisé pour un large éventail de mesures d'application de la loi, y compris la prévention du terrorisme et du crime organisé. Le PNR joue un rôle important dans l'évaluation et l'analyse des risques et aide les États à identifier les personnes, tendances ou modèles inconnus ou suspects. L'analyse des données PNR nécessite des outils informatiques analytiques de pointe pour identifier les itinéraires de voyage inconnus et les connexions entre les individus (y compris les non-voyageurs), ainsi qu'entre les individus et les entités.

3. PNR et rôle de l'OACI

Annexe 9 - La facilitation de la Convention de Chicago est le cadre juridique international qui régit les systèmes d'échange de données sur les passagers, y compris pour les PNR. L'OACI publie et tient à jour les Directives sur les données PNR comme le Doc 9944 de l'OACI, qui contient des informations pratiques sur le transfert PNR, y compris les éléments de données qui peuvent être demandés. Chaque État contractant qui exige des données PNR doit harmoniser ses exigences en matière de données et de traitement de ces données avec les lignes directrices PNR de l'OACI.

4. Un aperçu du transfert de données PNR

Les données PNR de tous les passagers d'un vol donné sont envoyées ensemble dans un seul message, bien que des messages uniques soient parfois regroupés pour rendre le transfert de données PNR plus économique. En général, les États demandent que le premier message PNR leur soit envoyé 48 heures avant le départ, et que des messages supplémentaires soient demandés jusqu'au moment du départ de l'aéronef. Les données PNR sont collectées et stockées dans plusieurs bases de données et peuvent donc être envoyées à partir de plusieurs sources, notamment un système de réservation des compagnies aériennes (RES), un système de distribution mondial (GDS), un voyagiste et un système de contrôle des départs des compagnies aériennes (DCS).

Certaines réservations sont extrêmement riches en informations, tandis que d'autres PNR peuvent contenir aussi peu d'informations qu'un nom, un itinéraire, des coordonnées génériques et un indicateur de billet. Par exemple, une réservation peut inclure tous les types d'informations sur un passager, y compris le nom complet, les détails du passeport, les coordonnées et l'adresse, les données des voyageurs fréquents, le mode de paiement, l'attribution des sièges, la franchise de bagages, la demande de service spécial, etc., alors qu'un voyagiste ne peut «bloquer» un billet qu'avec ses propres coordonnées génériques (pas les passagers), créant ainsi un indicateur de billet sur un itinéraire pour un vol affrété. Le nom du passager et les autres détails ne sont alors communiqués au transporteur exploitant que le jour du départ lorsque le passager présente le coupon de voyage.

Il n'y a pas de PNR pour l'équipage.

5. PNR et confidentialité des données

Les raisons pour lesquelles des données PNR sont exigées devraient être clairement exprimées dans les lois ou règlements appropriés de l'État ou dans les documents explicatifs accompagnant ces lois ou règlements, selon le cas. Les PNR sont des données commerciales à caractère personnel qu'un voyageur ne fournirait normalement pas à un État, à moins, par exemple, d'une obligation de visa.

Les données PNR étant sensibles, de nombreux États ont mis en place des lois et des mesures strictes en matière de protection des données et de respect de la vie privée pour garantir que les PNR sont traités légalement et dans l'intérêt du grand public. Actuellement, il existe des conflits de lois concernant le transfert de données PNR dans lesquels la loi d'un État demande des données PNR à une compagnie aérienne, alors que la loi d'un autre État interdit le transfert de ces données vers d'autres États. Les considérations relatives aux droits de l'homme pour les États membres concernant la collecte, la transmission, l'utilisation, la conservation et le partage des données PNR sont assez complexes. Une base commune que les États Membres pourraient appliquer pourrait être le Pacte international sur la protection des droits civils et politiques, un instrument universel qui interdit toute ingérence arbitraire ou illégale dans les droits de l'homme et libertés fondamentales.

APPENDICE B

RÉSULTATS DES ONZE NORMES AUDITÉES LIÉES A LA STRATÉGIE TRIP POUR LA RÉGION AFI

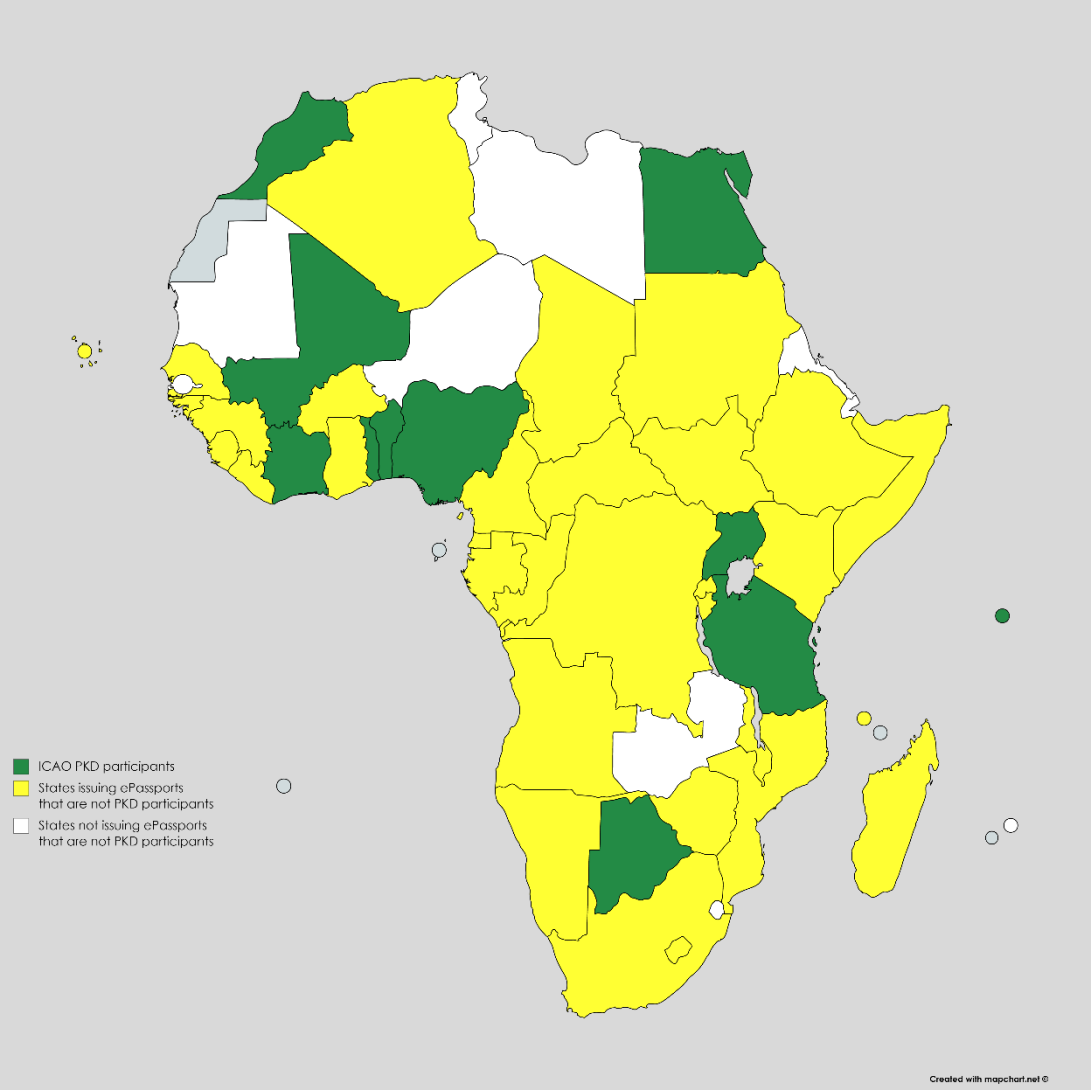
(34 ÉTATS AUDITÉS DANS LA RÉGION AFI DANS LE CADRE DE L'USAP-CMA EN JUILLET 2020)

NORME ANNEXE 9	QUESTIONS DE PROTOCOLE DE l'USAP-CMA	SITUATION (SUR 34)
8,17	**FAL 9.001** L'État a-t-il mis en place un programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA) basé sur les exigences de la Convention de Chicago et de son annexe 9 en matière de facilitation ?	**24 États satisfaisants 73 %**
8,19	FAL 9.005 L'État a-t-il mis en place un PNFTA et des comités de facilitation aéroportuaire (AFC), selon les besoins, ou des organismes de coordination similaires, dans le but de coordonner les activités de facilitation entre les services, agences et autres organisations de l'État concernés ou responsables de divers aspects de l'aviation civile internationale, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs ?	**17 États satisfaisants 50 %**
3,7	**FAL 9.010** L'État intègre-t-il des éléments de sécurité dans ses documents de voyage actuels et envisage-t-il de mettre à jour périodiquement les éléments de sécurité dans les nouvelles versions de ses documents de voyage pour se prémunir contre leur utilisation abusive et pour faciliter la détection des cas où ces documents ont été illégalement modifiés, reproduits ou délivrés ?	**26 États satisfaisants 76 %**
3,8	**FAL 9.015** L'État a-t-il mis en place des mesures de contrôles pour prévenir le vol de ses documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés ?	**29 États satisfaisants 85 %**
3.8 1	**FAL 9.020** L'État a-t-il mis en place des mesures de contrôles appropriées sur l'ensemble des processus de demande, d'arbitrage et de délivrance des documents de voyage afin d'assurer un haut niveau d'intégrité et de sécurité ?	**27 États satisfaisants 79 %**
3,10	**FAL 9.021** L'État a-t-il mis en place une politique visant à communiquer mes RPCV à INTERPOL des informations exactes sur les documents de voyage volés, perdus et révoqués, délivrés par l'État, afin de les inclure dans la base de données SLTD ?	**15 États satisfaisants 44 %**
3,10	**FAL 9.022** L'État a-t-il désigné un bureau ou une entité comme responsable de la communication à INTERPOL des informations sur les documents de voyage volés, perdus et révoqués, délivrés par l'État ?	**17 États satisfaisants 50%**
3,10	**FAL 9.023** L'État a-t-il élaboré des directives pour la communication à INTERPOL d'informations sur les documents de voyage volés, perdus ou révoqués ?	**9 États satisfaisants 26%**
3,10	**FAL 9.024** L'État a-t-il mis en place des mesures pour garantir que des informations exactes sur les documents de voyage volés, perdus et révoqués, délivrés par l'État, soient rapidement communiquées à INTERPOL pour être incluses dans la base de données des SLTD ?	**11 États satisfaisants 32 %**
3,11	**FAL 9.025** Tous les passeports délivrés par l'État sont-ils lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303 ?	**33 États satisfaisants 97 %**

NORME ANNEXE 9	QUESTIONS DE PROTOCOLE DE l'USAP-CMA	SITUATION (SUR 34)
3,12	**FAL 9.027** Les documents de voyage des réfugiés et apatrides délivrés par l'État (documents de voyage conventionnels) sont-ils lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303 ?	**11 États satisfaisants 32 %**
9,5	**FAL 9.070** L'État a-t-il mis en place un système de RPCV ?	**1 État satisfaisant 3 %**
9,6	**FAL 9.073** L'État a-t-il veillé à ce que le système de RPCV soit soutenu par une autorité juridique appropriée ?	**6 États satisfaisants 18 %**
9,8	**FAL 9.075** Le système de RPCV est-il conforme aux normes internationales reconnues pour l'DE RPCV ?	**1 État satisfaisant 3%**

APPENDICE C

ÉTATS AFRICAINS ÉMETTANT DES PASSEPORTS ÉLECTRONIQUES PAR RAPPORT À LA PAETICIPATION AU RCP



LISTE DES ÉTATS AFRICAINS QUI ÉMETTENT DES PASSEPORTS ÉLECTRONIQUES MAIS QUI NE PARTICIPENT PAS AU RCP de l'OACI (juillet 2020)

Région	États membres
Bureau de l'Afrique orientale et australe (ESAF)	Angola, Burundi, Comores, Éthiopie, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Mozambique, Namibie, Rwanda, Somalie, Soudan du Sud et Zimbabwe.
Bureau Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT)	Algérie.
Bureau du Moyen-Orient (MID)	Soudan.
Bureau Afrique occidentale et centrale (WACAF)	Burkina Faso, Cap Vert, Cameroun, République centrafricaine, Tchad, Congo, République démocratique du Congo, Guinée équatoriale, Gabon, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mauritanie, Sénégal et Sierra Leone.
Total	**29 sur 57**

APPENDICE D

Comment participer au RCP ?

Pour participer au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI, les États sont tenus de suivre la procédure décrite ci-dessous :

1. Remplissez et envoyez l'avis de participation (Pièce jointe A au protocole d'entente du RCP de l'OACI)) à la Secrétaire générale de l'OACI. Cet avis doit également être envoyé par courriel à icao-RCP@icao.int

2. Prendre des dispositions avec le Secrétariat de l'OACI pour payer les frais d'enregistrement dans le RCP tels qu'établis dans l'Appendice B du Protocole d'entente du RCP de l'OACI;

3. Une fois le paiement crédité sur le compte de l'OACI, votre État recevra la documentation nécessaire pour établir les connexions techniques avec le RCP pour effectuer les tests requis et participer pleinement au RCP ;

La copie originale de l'avis de participation signé doit être envoyé à l'adresse suivante :

La Secrétaire générale
Organisation de l'aviation civile internationale
999, boulevard Robert-Bourassa
Montréal, Québec
Canada
H3C 5H7

Pour en savoir plus, veuillez consulter ICAO-RCP@ICAO.INT