Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

ATConf/7-WP/33[1]
23/9/26
(Note d'information)

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.1 : Renforcer la supervision réglementaire et faire évoluer les cadres institutionnels

AMÉLIORER LES CADRES RÉGLEMENTAIRES POUR LA FACILITATION DES PASSAGERS

(Note présentée par l'Association du transport aérien international – IATA)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Alors que la croissance du trafic de passagers internationaux se poursuit, les programmes de données sur les passagers deviennent de plus en plus importants pour les gouvernements qui cherchent à équilibrer les objectifs de sûreté, de facilitation et de développement économique. Le succès continu dépend de la mise en place de cadres juridiques robustes, de structures de gouvernance efficaces, et de la conformité des États aux normes harmonisées internationalement, ainsi que de la collaboration efficace entre les États et l'industrie. Les systèmes d'information préalable sur les passagers (API) et de dossier du passager (PNR) sont devenus des éléments fondamentaux des systèmes modernes de gestion des frontières. La présente note souligne la performance des données actuelles sur la facilitation des passagers, les normes qui les gouvernent et les exigences particulières imposées aux compagnies aériennes concernant le traitement des cas spéciaux, avec la gestion des passagers inadmissibles comme étude de cas.

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien international est un facilitateur essentiel de la connectivité mondiale, du développement économique, du tourisme, du commerce et des mouvements de populations transfrontaliers. Alors que la mobilité internationale continue de s'accroître, les États ont de plus en plus de difficulté à concilier les objectifs de facilitation avec la sécurité des frontières, la gestion des migrations et l'efficience opérationnelle. Ces défis devraient s'accroître, alors qu'on s'attend à ce que le nombre de passagers double d'ici 2040.

1.2 Pour mettre en œuvre les politiques de facilitation, les États comptent de plus en plus sur les transporteurs aériens pour exercer des fonctions opérationnelles, comme la transmission des données sur les passagers, la vérification des documents de voyage et d'autres exigences d'entrée avant l'embarquement. Les programmes de données sur les passagers, notamment les systèmes d'information

[1] Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA

préalable sur les passagers (API) et le dossier du passager (PNR), sont devenus des outils essentiels à la gestion des frontières, à la sûreté et à la facilitation.

1.3 Dans plusieurs pays, les compagnies aériennes sont confrontées à des responsabilités financières, opérationnelles et réputationnelles croissantes pour certaines fonctions, comme la détermination de l'admissibilité à la frontière, pour lesquelles elles n'ont aucun pouvoir légal, et dans la plupart des cas, aucune visibilité en amont[2].

1.4 Le renforcement de la coopération entre les États et les intervenants de l'industrie contribue directement à la poursuite des objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) et de l'Annexe 9 – Facilitation, en favorisant la sûreté des frontières, les flux de passagers efficients, la coopération internationale et le développement durable du transport aérien international. Il soutient aussi les efforts des États en vue de gérer les migrations légales d'une manière sûre, ordonnée et prévisible, conformément aux lois nationales et aux obligations internationales.

2. DISCUSSION

2.1 Les programmes de données des passagers, en particulier les systèmes de données API et PNR, sont devenus des outils importants pour la gestion des frontières, la sûreté de l'aviation et la gouvernance des migrations. Ces programmes permettent aux autorités d'effectuer des évaluations de risque, d'améliorer la connaissance de la situation et de faciliter le mouvement des voyageurs légitimes.

2.2 L'Association du transport aérien international (IATA) et ses compagnies aériennes membres soutiennent la mise en œuvre des systèmes de données API et PNR, qui sont des facilitateurs clés de la gestion sûre et efficiente des frontières. Leur efficacité repose sur la mise en œuvre transparente et juridiquement robuste, l'interopérabilité technique et l'alignement sur les normes internationales.

2.3 Alors qu'un plus grand nombre d'États mettent en place ou élargissent les programmes de données sur les passagers, il deviendra de plus en plus important de renforcer les cadres de gouvernance et de promouvoir l'harmonisation à l'échelle internationale, pour éviter la fragmentation, faciliter la conformité et soutenir l'interopérabilité mondiale. La transformation numérique offre d'importantes possibilités de renforcer la facilitation et la gestion des frontières. Un déploiement plus large des solutions numériques interopérables pourrait améliorer la précision des évaluations d'admissibilité, réduire les cas d'inadmissibilité évitables, soutenir la gestion du risque basée sur les données et faciliter les voyages légitimes tout en aidant les États à traiter plus efficacement les défis liés aux migrations. L'adoption de justificatifs de voyage numériques mondialement interopérables et sûrs, comme le justificatif de voyage numérique de l'OACI (DTC) et l'autorisation de voyage numérique de l'OACI (DTA) est fondamentale pour la modernisation des frontières.

3. FRAGMENTATION RÉGLEMENTAIRE ET PROBLÈMES OPÉRATIONNELS

3.1 Malgré l'existence d'un cadre adopté internationalement, des différences substantielles subsistent dans la façon dont les États conçoivent et mettent en œuvre les exigences de facilitation des

[2] Une étude de l'IATA réalisée en 2025 (de juin à décembre) indique que les causes d'inadmissibilité vont au-delà des traditionnels problèmes de documentation. De plus en plus, les cas sont liés à des facteurs comme l'intention frauduleuse, les exigences changeantes relativement à l'immigration, l'abus des arrangements de voyage et de transit, les réclamations en vertu des règles de protection des passagers et la sûreté, ou encore à des considérations relatives à l'immigration connues seulement des autorités gouvernementales. Ces développements font ressortir la nécessité d'approches coopératives et basées sur le risque pour la facilitation et la gestion des frontières, pour soutenir tant les objectifs de gestion des migrations que les mouvements efficients des voyageurs de bonne foi.

passagers. Ces différences touchent les programmes de données sur les passagers, les procédures de vérification des documents et les technologies frontalières numériques utilisées.

3.2 Dans plusieurs pays, les compagnies aériennes doivent opérationnaliser les politiques frontalières, c'est-à-dire transmettre les données sur les passagers et effectuer la vérification des documents. Ces obligations sont souvent renforcées par des régimes de sanctions qui imposent aux transporteurs des pénalités pour non-conformité.

3.3 Bien que les compagnies reconnaissent leur rôle de soutien des objectifs de gestion des frontières, les exigences réglementaires devraient demeurer proportionnées et tenir compte des réalités opérationnelles. En pratique, plusieurs décisions relatives à l'admissibilité dépendent de l'information, des évaluations ou des processus gouvernementaux qui ne sont pas pleinement accessibles aux compagnies aériennes au point de départ, ce qui provoque des évaluations d'admissibilité subjectives de la part du personnel des compagnies aériennes. Les autorités doivent reprendre le contrôle de leurs frontières et cesser de déléguer aux employés des compagnies aériennes les fonctions de contrôle des frontières.

3.4 Une plus grande uniformité réglementaire est donc essentielle pour réduire l'incertitude juridique, améliorer la conformité et renforcer la coopération entre les gouvernements et l'industrie.

3.5 Faire progresser les systèmes de facilitation interopérables et basés sur le risque

3.5.1 L'avenir de la facilitation des passagers repose sur l'intégration efficace des données, des technologies et des cadres réglementaires. L'IATA encourage les États à adopter des solutions de traitement des passagers sûres, automatisées et basées sur le risque, y compris les systèmes de voyage biométriques et numériques. De telles technologies peuvent améliorer la capacité de traitement, accentuer la précision et faire en sorte que les ressources consacrées aux frontières soient affectées plus efficacement.

3.5.2 Le déploiement de ces technologies devrait s'accompagner de protections appropriées pour assurer la protection de la vie privée, la protection des données, la transparence et la confiance du public.

3.5.3 Pour optimiser les gains, des initiatives de facilitation numérique devraient être mises en place, en utilisant des normes reconnues internationalement et des architectures interopérables. Cela aidera à éviter l'émergence de systèmes nationaux fragmentés qui augmentent la complexité pour les voyageurs et les intervenants de l'industrie tout en restreignant les bienfaits de la facilitation.

3.6 Renforcer la coopération entre les États et l'industrie

3.6.1 La facilitation des passagers s'obtient par la collaboration entre les gouvernements, les compagnies aériennes et les aéroports. Il faut un meilleur dialogue entre les États et l'industrie pour que les cadres réglementaires demeurent pratiques, adaptables et aptes à soutenir la future croissance du trafic. Les programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA) constituent la plateforme appropriée pour ce faire (OACI, Annexe 9, Norme 8,13).

3.6.2 La coopération multilatérale et régionale joue aussi un rôle essentiel dans la promotion de la mise en œuvre harmonisée des normes de l'OACI, ce qui réduit la fragmentation et permet à tous les États de profiter d'initiatives de modernisation, peu importe leur niveau de capacité technique ou financière.

3.6.3 L'amélioration de la coopération parmi les États sur les questions de documentation, de vérification d'identité, de procédures de transit et de processus de retour favoriserait la facilitation, en particulier pour des cas opérationnels spéciaux comme la gestion des passagers non admissibles.

4. CONCLUSION

4.1 Les programmes de données des passagers, les solutions d'identité numérique, les autorisations de voyage numériques, les plateformes gouvernementales de voyage numérique et les systèmes de facilitation interopérables deviennent de plus en plus des composantes importantes de la gestion moderne des frontières et des stratégies de facilitation des passagers. S'ils sont mis en œuvre conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP), aux spécifications techniques de l'OACI et aux bonnes pratiques internationales, ils peuvent renforcer la sécurité des frontières, faciliter les voyages légitimes, soutenir des migrations sûres et ordonnées et contribuer au développement durable du transport aérien international.

4.2 Pour obtenir ces résultats, il faut une forte coopération parmi les États, l'industrie, l'OACI et les organisations régionales. Une approche coordonnée basée sur les normes internationales, la gouvernance efficace et le partage d'information, et des consultations auprès des parties prenantes, pourraient faire en sorte que les programmes de facilitation des passagers demeurent sûrs, interopérables et efficaces sur le plan opérationnel.

4.3 Pour soutenir les objectifs de la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international, il faut mettre davantage l'accent sur le développement d'orientations pratiques et de matériel de mise en œuvre pour aider les États à appliquer de façon harmonisée les SARP de l'Annexe 9, pour réduire la fragmentation réglementaire et promouvoir l'interopérabilité dans tous les pays. Ces efforts aideraient à traiter des enjeux qui ne sont pas actuellement abordés par les axes de travail techniques, et offriraient un soutien tangible aux États qui mettent en œuvre des initiatives de modernisation.

4.4 Le renforcement continu des capacités sera aussi essentiel. Des ateliers régionaux conjoints OACI-IATA, des forums sur la mise en œuvre et des programmes d'assistance technique offriraient un mécanisme efficace de partage des bonnes pratiques, renforceraient les capacités institutionnelles et accéléreraient le déploiement des API et PNR interopérables, de l'identité numérique et des solutions de gestion des frontières partout dans le monde.

4.5 En renforçant la coopération, en faisant progresser la mise en œuvre harmonisée et en investissant dans les orientations pratiques et les capacités institutionnelles, les États, l'OACI et l'industrie pourraient améliorer les systèmes de facilitation des passagers qui soutiennent les objectifs politiques nationaux et la croissance continue, la connectivité et la durabilité du transport aérien international.

— FIN —