



## **DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION**

**Le Caire (Égypte), 22 mars – 2 avril 2004**

### **Point 2 : Facilitation et sûreté des documents de voyage et formalités de contrôle aux frontières**

#### **PROPOSITION D'AMENDEMENT DES SARP DU CHAPITRE 3 DE L'ANNEXE 9 : MESURES DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE DANS LES DOCUMENTS DE VOYAGE**

(Note présentée par le Secrétariat)

#### **1. INTRODUCTION**

1.1 L'article 13 de la Convention de Chicago stipule que les passagers d'un aéronef effectuant un voyage international observeront les lois et règlements régissant l'entrée, le congé, l'immigration et les passeports des États de départ, de transit et de destination. Le passeport étant exigé de la plupart des personnes se rendant dans un autre État, il constitue un élément clé des voyages aériens internationaux.

1.2 Ces dernières années, on a constaté à l'échelle mondiale une prolifération marquée des cas de fraudes de passeports aux fins de migration illégale d'un État à un autre, ce qui crée un lourd fardeau économique et social pour les États. Le problème est exacerbé par l'intervention d'éléments criminels qui facilitent le passage de migrants clandestins et par les migrants potentiels qui ont recours à diverses méthodes de contournement du processus d'immigration légale en utilisant de faux passeports ou autres titres de voyage ou en se faisant passer pour les détenteurs légitimes de documents valides appartenant à d'autres personnes.

1.3 L'utilisation frauduleuse de documents de voyage peut être considérée comme un usage abusif de l'aviation civile internationale, parce qu'elle va à l'encontre des dispositions de la Convention de Chicago. La fraude de passeports est préjudiciable à la sûreté générale des États, que leurs territoires soient une source, un point de transit ou une destination pour ce type de trafic. Un effort commun international s'impose donc pour résoudre ce problème, dont la persistance risque d'affaiblir les programmes de facilitation, à mesure que les États chercheront à le maîtriser en renforçant les mesures de contrôle sur le trafic légitime.

1.4 C'est pourquoi le renforcement du niveau de confiance dans la sécurité des documents de voyage et des procédures d'inspection est devenu un objectif important du Programme FAL de l'OACI. Les États contractants peuvent à cet égard adopter des stratégies qui incluent notamment l'émission de documents de voyage lisibles à la machine, l'application de nouveaux systèmes et techniques de sécurité pour vérifier l'authenticité de ces documents et confirmer l'identité des détenteurs, l'appui d'initiatives destinées à améliorer les procédures d'inspection pour plus de

sécurité et d'efficacité, ainsi que l'appui aux mesures établies par les autorités publiques afin de lutter contre la migration illégale, qu'il s'agisse du trafic d'origine ou du trafic de transit.

1.5 Ces stratégies constituent la base des propositions d'amendement du Chapitre 3 de l'Annexe 9, présentées dans l'appendice à la présente note. Les recommandations tiennent compte également de la mise à jour des spécifications du Doc 9303 pour renforcer la sécurité des documents et de l'adoption par l'OACI, en mai 2003, d'un plan mondial en vue de l'adoption de technologies biométriques à base de puces à circuit intégré aux fins de confirmation d'identité.

## **2. PROPOSITIONS D'AMENDEMENT DU CHAPITRE 3**

2.1 Les principales modifications qu'il est proposé d'apporter à la structure du Chapitre 3 sont, d'une part, l'ajout d'une nouvelle section relative à la sécurité des documents de voyage et, d'autre part, le transfert vers le Chapitre 5, actuellement vide, des normes et des pratiques recommandées portant exclusivement sur les personnes non admissibles et les personnes expulsées, et d'autres domaines «délicats» similaires (La note FAL/12-WP/5 et son appendice contiennent de plus amples détails).

2.2 Les paragraphes 3.4 (sur la validité des passeports lisibles à la machine) et 3.10 (sur l'obligation pour les États d'émettre des passeports lisibles à la machine d'ici 2006) contiennent deux nouvelles normes qui sont examinées dans deux notes de travail distinctes, FAL/12-WP/13 et WP/14 respectivement.

2.3 Le paragraphe 3.9 est une pratique recommandée qui préconise l'utilisation de données biométriques dans les passeports lisibles à la machine, conformément au plan mondial harmonisé, approuvé par l'OACI, visant l'intégration de données biométriques dans les documents de voyage lisibles à la machine (MRTD) aux fins de confirmation de l'identité des détenteurs. L'usage accru de MRTD dotés de fonctions biométriques permet d'accélérer le flot des passagers aux points de contrôle aux aéroports, de renforcer la sûreté de l'aviation et d'améliorer la protection contre le vol d'identité. Conformément à un tel mandat, des spécifications techniques pour l'application de moyens biométrique dans les MRTD sont en cours d'élaboration, en vue de leur utilisation par les États.

2.4 Certaines des nouvelles SARP proposées (par exemple les paragraphes 3.7, 3.8, 3.10, 3.31, 3.32 et 3.46) expriment des principes généraux sur la sécurité et l'intégrité des documents de voyage, figurant dans le Protocole des Nations Unies sur la migration illégale additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, ainsi que dans les résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies.

2.5 Les propositions d'amendement des SARP relatives aux membres d'équipage et autres employés seront traitées séparément, dans la note FAL/12-WP/15.

## **3. DÉCISION DE LA DIVISION**

3.1 La Division est invitée à recommander l'adoption des amendements de SARP figurant au Chapitre 3 de l'Annexe 9, présentés dans l'appendice.

-----

## APPENDICE

### CHAPITRE 3. ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES

*Réviser le Chapitre 3 comme suit :*

#### A. Généralités

(...)

3.3 (3.7) Les États contractants qui utilisent des ~~codes à barres~~ puces de circuits intégrés ou d'autres technologies facultatives de lecture automatique pour la représentation des données personnelles, y compris les données biométriques, dans les ~~passports~~ leurs documents de voyage prendront des dispositions pour que les données encodées puissent être révélées au titulaire du document sur demande.

3.4 (3.11 ~~Note 1~~) Les États contractants n'essaieront pas de prolonger la période de validité de leurs documents de voyage lisibles à la machine au moyen d'un tampon ou par d'autres moyens manuels.

*Note.— Les spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine (Doc 9303, série) n'autorisent pas la modification de la date d'expiration et des autres données figurant dans la zone de lecture automatique.*

(...)

#### C. Sécurité des documents de voyage

3.7 Les États contractants actualiseront régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions de leurs documents de voyage, pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection de cas dans lesquels de tels documents ont été illicitement modifiés, reproduits ou délivrés.

3.8 Les États contractants établiront des contrôles sur la création et la délivrance licites des documents de voyage pour se prémunir contre le vol de leurs stocks et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.

3.9 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants incorporent des données biométriques dans leurs documents de voyage lisibles à la machine, en utilisant une ou plusieurs des technologies facultatives de stockage des données pour compléter la zone de lecture automatique, comme le spécifie le Doc 9303, Documents de voyage lisibles à la machine (série).*

#### ~~E.~~ D. Passports

3.10 Les États contractants commenceront à délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, 1<sup>re</sup> Partie, au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 2006.

**3.11 (3-5) Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsqu'ils émettent des passeports, des visas ou d'autres pièces d'identité acceptées pour le voyage, les États contractants les délivrent sous une forme permettant la lecture automatique, comme le prévoit le Doc 9303 (série), Documents de voyage lisibles à la machine.*

**3.12 (3-6)** Les États contractants qui délivrent des passeports non lisibles à la machine veilleront à ce que les données d'identification personnelles et les données sur la délivrance de ces documents, ainsi que la présentation de la page de renseignements, soient conformes aux spécifications relatives à la «zone d'inspection visuelle» qui figurent dans le Doc 9303, 1<sup>re</sup> Partie, *Passeport lisible à la machine*. La «zone de lecture automatique» comportera une indication telle que «le présent passeport n'est pas lisible à la machine» ou toutes autres données, de manière à prévenir l'insertion frauduleuse de caractères lisibles à la machine.

**3.13 (3-8) Pratique recommandée.**— ~~Il est recommandé que les~~ **Les** États contractants ~~établissent~~ **établiront** des services accessibles au public de réception des demandes de passeport et de délivrance des passeports.

(. . .)

**3.16 (3-11) Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsque les États contractants délivrent ou renouvellent des passeports pour le tourisme ou les voyages d'affaires, ces passeports aient normalement une durée de validité d'au moins cinq ans et soient valables pour un nombre illimité de voyages et pour tous les États et territoires.*

*Note 1.— Les spécifications relatives au passeport lisible à la machine (Doc 9303, 1<sup>re</sup> Partie) n'autorisent pas la modification des données figurant dans la zone de lecture automatique, notamment la date d'expiration. Il n'est donc pas pratiquement possible de prolonger la période de validité d'un passeport lisible à la machine.*

*Note 2.— Comme les documents ont une durabilité limitée et que l'apparence du titulaire change avec le temps, il est recommandé que la période de validité de ces documents ne dépasse pas dix ans.*

(. . .)

## **I. Inspection des documents de voyage**

**3.54.1 Pratique recommandée.**— ~~Il est recommandé que les pouvoirs publics compétents des États contractants en matière de contrôle, seuls ou conjointement, concluent des accords de coopération, tels que des mémorandums d'entente, avec les compagnies aériennes qui assurent des services internationaux à destination et en provenance de ces États, donnant les lignes directrices de leur appui et de leur coopération mutuels pour contrecarrer les abus associés à la fraude en matière de documents de voyage. Ces arrangements devraient attribuer des responsabilités mutuelles aux pouvoirs publics compétents en matière de contrôle et aux compagnies aériennes, dans la détermination de la validité et de l'authenticité des documents de voyage des passagers à l'embarquement, et dans les mesures nécessaires pour prévenir la perte ou la destruction de documents par des passagers en cours de route.~~

**3.31** Les États contractants et les exploitants qui assurent des services internationaux en direction et en provenance de ces États collaboreront pour réaliser l'objectif de l'élimination des abus liés à la fraude de documents de voyage.

**3.32 (3.54.2) Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent envisagent de prendre des dispositions avec d'autres États contractants, comme des mémorandums d'entente, dans l'intention de pour permettre le détachement de «personnel de liaison» aux aéroports; ou à établir d'autres formes de coopération internationale afin d'aider les compagnies aériennes exploitants à établir la validité et l'authenticité des passeports et des visas des passagers documents de voyage des personnes à l'embarquement.*

**3.33 (3.53)** Les exploitants prendront des précautions au point d'embarquement pour faire en sorte que les passagers soient en possession des documents prescrits par les États de transit et de destination aux fins du contrôle, décrits au Chapitre 3, ~~Section B~~.

**3.54** Les États contractants et les exploitants coopéreront, lorsque ce sera possible en pratique, pour établir la validité et l'authenticité des passeports et des visas qui sont présentés par les passagers à l'embarquement.

(. . .)

## **I. K. Procédures d'entrée et responsabilités**

**3.39 (3.34) Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants, en coopération avec les exploitants et les autorités aéroportuaires, se fixent comme objectif d'obtenir que le congé de tous les passagers qui n'exigent qu'une inspection normale soit terminé dans les 45 minutes qui suivent le débarquement, quelles que soient la capacité de l'aéronef et l'heure prévue d'arrivée.*

**3.40 (3.33) Pratique recommandée.**— *Afin d'accélérer les inspections, il est recommandé que les États contractants, en coopération avec la direction des aéroports, utilisent utiliseront la technologie applicable et adoptent adopteront un système d'inspection d'immigration à circuits multiples, ou d'autres moyens de répartir les passagers, aux aéroports internationaux où le volume du trafic de passagers en justifie l'installation.*

**3.41 (3.32)** Sauf dans des cas spéciaux, les États contractants n'exigeront pas que les passeports, documents de voyage officiels ou autres pièces d'identité soient enlevés aux passagers et aux membres d'équipage avant qu'ils arrivent aux points de contrôle des passeports.

**3.42 (3.52)** Les pouvoirs publics compétents prendront rapidement en charge les passagers et les membres d'équipage aux fins de vérification de leur admissibilité dans le territoire de l'État.

**3.42—Note (3.52.1 Note).**— *L'expression «pris en charge pour vérification» s'entend communément de la première comparution du passager devant un agent de contrôle après débarquement pour solliciter l'entrée dans le pays en cause, ce qui correspond au moment où l'agent de contrôle vérifie les documents présentés par le passager et prend normalement une décision quant à son admissibilité. Cette vérification n'englobe pas le contrôle visuel des documents qui a lieu immédiatement après le débarquement de l'aéronef, et qui peut être effectué par les pouvoirs publics aux fins de l'établissement de profils.*

*Un passager ou membre d'équipage est «pris en charge pour vérification» lorsqu'il se présente pour la première fois au point de contrôle à l'arrivée après le débarquement, pour solliciter l'entrée dans le pays en cause, ce qui correspond au moment où l'agent de contrôle détermine s'il doit être admis ou non. Cela n'englobe pas le contrôle visuel des documents de voyage, qui peut être effectué immédiatement après le débarquement.*

**3.43 (3.52.1)** L'exploitant sera responsable de la garde des passagers et des membres d'équipage au débarquement à partir du moment où ils quittent l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient pris en charge pour cette vérification comme le prévoit le § 3.42.

3.44 (3.52.2) (1<sup>re</sup> Partie) **Pratique recommandée.**— *Après cette prise en charge, ~~conditionnelle ou inconditionnelle, il est recommandé que~~ les pouvoirs publics compétents ~~assument~~ assumeront la responsabilité de la garde des passagers et des membres d'équipage jusqu'à ce qu'ils soient ~~légalement admis à entrer ou qu'ils soient jugés non admissibles et replacés sous la garde de l'exploitant en vue de leur transport hors du territoire de l'État.~~*

3.45 (3.65) ~~L'obligation incombant à~~ La responsabilité d'un transporteur d'assurer la garde des passagers et des membres d'équipage ~~de transporter une personne hors du territoire d'un État contractant~~ cessera dès que cette personne aura été ~~légalement~~ admise à ~~entrer~~ dans cet État.

3.46 (3.56) ~~Chaque État contractant veillera à ce que les~~ Les pouvoirs publics de chaque État contractant ~~saisissent~~ saisiront les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux. Les pouvoirs publics saisiront aussi le document de voyage d'une personne non admissible qui se fait passer pour le titulaire légitime du document de voyage. Ces documents seront retirés de la circulation ~~immédiatement~~ et renvoyés aux autorités compétentes de l'État émetteur ~~dès que possible~~ ou à la mission diplomatique résidente de cet État.