



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

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

**PROJET DE RAPPORT DU COMITÉ 2 SUR  
LE POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le projet de rapport ci-joint sur le point 2 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le Comité 2 en vue de sa soumission à la Plénière.

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

2.1 Dans la note WP/3, le Secrétariat explique que 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. Il note que 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 de facilitation de l'OACI. Afin de faire face à ce problème, le Secrétariat propose d'apporter des changements majeurs à la structure du Chapitre 3 de l'Annexe 9 sur la base de stratégies qui peuvent être adoptées par les États membres.

2.2 La note WP/76 présentée par l'Inde note que l'utilisation de documents de voyage multiples est une source importante de préoccupation pour la sécurité du voyage international.

2.3 Après délibérations et ayant apporté des corrections mineures au texte figurant à l'appendice de la note WP/3, la Division adopte la recommandation ci-après :

**Recommandation A/ —**

**Amender** 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 [texte supprimé] ne prolongeront pas la période de validité de leurs documents de voyage lisibles à la machine. [texte supprimé]

*Note 1.— 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.*

*Note 2.— Les États dont la législation ou la réglementation nationale permet actuellement la prolongation de la période de validité procéderont, dans des délais raisonnables, à l'amendement des dispositions pertinentes de leur législation.*

...

**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 [voir WP/..] [changements à venir]

#### **C.D. Documents de voyage**

3.10 Les États contractants commenceront à délivrer **uniquement** 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 2010.

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 adéquates 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 (quarante-cinq) 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.