



FAL/12

Organisation de l'aviation civile internationale

DIVISION DE FACILITATION

DOUZIÈME SESSION

Le Caire (Égypte), 22 mars – 1^{er} avril 2004

RAPPORT



FAL/12-WP/118
22/4/04

DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

Le Caire (Égypte), 22 mars – 1^{er} avril 2004

RAPPORT

Lieu et durée de la session

1. La douzième session de la Division de facilitation de l'Organisation de l'aviation civile internationale s'est tenue au Caire (République arabe d'Égypte) du 22 mars au 1^{er} avril 2004, à l'invitation du Gouvernement égyptien. La cérémonie d'ouverture et de bienvenue s'est tenue à l'Auditorium Chéops du Centre international de conférences du Caire. Le Général Ahmed Shafique, Ministre de l'aviation civile de l'Égypte, a pris la parole au cours de cette cérémonie, suivi de M. Assad Kotaite, Président du Conseil de l'OACI, et de Son Excellence Atef Ebeid, Premier Ministre de l'Égypte. (Les textes des allocutions d'ouverture sont reproduits à l'**Appendice 1**.)

Bureau de la session

2. Le vice-maréchal M. El Bagoury (Égypte) a été élu Président de la session, M^{me} M. Munyagi (Tanzanie) a été élue Première Vice-Présidente et M. M. Awan (Pakistan) a été élu Deuxième Vice-Président.

3. La Division a institué deux comités ayant pour présidents :

Comité 1 : M. Simon T.C. Li (Chine)
Comité 2 : M. A. Auer (Suisse)

et pour vice-présidents :

Comité 1 : M. A. Aziz Alangari (Arabie saoudite)
Comité 2 : M. G. Hanna (Australie)

Secrétariat

4. M^{me} Mary McMunn, Chef de la Section de la facilitation de l'OACI, a assuré la direction générale du Secrétariat; elle a également rempli les fonctions de Secrétaire de la Division. Les personnes ci-après ont rempli les fonctions de secrétaires des comités :

Comité 1 : M. R.I.R. Abeyratne, Coordonnateur par intérim/Programmes de transport aérien, Direction du transport aérien (ATB)

Comité 2 : M. J. Thaker, Expert technique/Section de la facilitation, ATB

5. M^{me} H. Biernacki, experte (sûreté de l'aviation, ATB), M. M.E.B. Zarroug, expert régional (transport aérien, Le Caire), et M^{me} M. Boulos, économiste (section des politiques économiques, ATB), étaient secrétaires adjoints.

6. Les services administratifs de la session étaient assurés, sous la direction de M. M. Blanch, chef de la Section des services de conférence et de bureau, par M. J. Daoust, chef des services d'imprimerie; M. Y. Beliaev, chef des services linguistiques/traducteur-réviseur russe; M. P. Butler, traducteur-réviseur; M^{me} R. Ezrati, chef interprète; M^{me} D. Rahmani, coordinatrice du

contrôle des documents et de la télétraduction; M^{me} L. Déry-Crawford, coordinatrice de la bureautique; M^{me} D. Provencher, coordinatrice de la bureautique; M^{me} R. Zagoritis, superviseur de l'inscription; M. N. Amaya, superviseur de la distribution; et M. A. Trad, administrateur du Bureau régional MID.

7. En outre, les services de secrétariat ont été assurés par M^{me} J. Nounou, M^{lle} K. Denman, M^{me} S. Joseph, M^{lle} H. Manentis, M^{me} N. Souto et M^{me} W. Kiley-Valiquet.

Ordre du jour et règlement intérieur

8. L'ordre du jour ci-après, présenté par le Comité du transport aérien, a été adopté sans observations :

1. Évolution de la situation depuis la onzième session de la Division
2. Facilitation et sûreté des documents de voyage et formalités de contrôle aux frontières
 - 2.1 Documents de voyage lisibles à la machine (MRTD)
 - 2.2 Biométrie
 - 2.3 Pièces d'identité des équipages
 - 2.4 Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)
 - 2.5 Mise en œuvre de la sûreté de l'aviation
3. Mise en œuvre de mesures modernes de facilitation et de sûreté dans le transport aérien de fret
 - 3.1 Facilitation du dédouanement des marchandises
 - 3.2 Sûreté
4. Lutte contre la fraude en matière de documents de voyage et la migration illégale
5. Modernisation des installations aéroportuaires et des systèmes de prestation de services
 - 5.1 Révision du Chapitre 6 de l'Annexe 9
 - 5.2 Programmes de facilitation nationaux, régionaux et d'aéroport
6. Règlement sanitaire international (RSI)
7. Autres questions de facilitation
 - 7.1 Assistance aux victimes d'accidents

9. L'ordre du jour explicatif (FAL/12-WP/1) est reproduit à l'**Appendice 2**. Le thème de la réunion était : «*Faire face aux défis de la sûreté pour faciliter l'exploitation du transport aérien*».

10. Le règlement intérieur de la session figure dans les documents ci-après : *Règlement intérieur permanent des réunions de transport aérien* (Doc 8683-AT/721) et *Réunions de l'OACI. Organisation des travaux. Directives du Conseil* (Doc 7986-C/915).

Participation

11. Ont participé à la session 474 représentants de 87 États contractants de l'OACI et de 19 délégations observatrices.

12. Les États contractants ci-après étaient représentés :

Afrique du Sud	Inde	Pologne
Algérie	Indonésie	Portugal
Allemagne	Iran	Qatar
Arabie saoudite	Iraq	République arabe syrienne
Argentine	Irlande	République centrafricaine
Australie	Islande	République de Corée
Autriche	Italie	République démocratique du
Bahreïn	Jamahiriya arabe libyenne	Congo
Belgique	Japon	République de Moldova
Brésil	Kenya	République tchèque
Burundi	Koweït	République-Unie de Tanzanie
Cameroun	Liban	Roumanie
Canada	Lituanie	Royaume-Uni
Chili	Malaisie	Sainte-Lucie
Chine	Malawi	Singapour
Côte d'Ivoire	Maroc	Sri Lanka
Cuba	Maurice	Suède
Égypte	Mexique	Suisse
Émirats arabes unis	Namibie	Thaïlande
Espagne	Nigéria	Togo
États-Unis	Norvège	Tonga
Éthiopie	Nouvelle-Zélande	Tunisie
Fédération de Russie	Oman	Turquie
Fidji	Ouganda	Ukraine
Finlande	Ouzbékistan	Uruguay
France	Pakistan	Venezuela
Gabon	Panama	Yémen
Ghana	Paraguay	Zambie
Grèce	Pays-Bas, Royaume des	
Hongrie	Philippines	

13. La Palestine était présente à titre d'observateur.

14. Les organisations ci-après ont assisté à la session en qualité d'observateurs :

ACI	—	Conseil international des aéroports
CAFAC	—	Commission africaine de l'aviation civile
CE	—	Communauté européenne
CEAC	—	Conférence européenne de l'aviation civile
CLAC	—	Commission latino-américaine de l'aviation civile
ITF	—	Fédération internationale des ouvriers du transport

HCR	—	Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
IAOPA	—	Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs
IATA	—	Association du transport aérien international
IBAC	—	Conseil international de l'aviation d'affaires
IFALPA	—	Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
OMD	—	Organisation mondiale des douanes
OMI	—	Organisation maritime internationale
OMS	—	Organisation mondiale de la santé
OMT	—	Organisation mondiale du tourisme
SITA	—	Société internationale de télécommunications aéronautiques
TIACA	—	Association internationale du fret aérien

15. La liste des participants figure à l'**Appendice 3**.

Documentation

16. La liste des notes de travail examinées par la Division est présentée à l'**Appendice 4**.

APPENDICE 1**ALLOCUTION DU MINISTRE DE L'AVIATION CIVILE D'ÉGYPTES
À LA CÉRÉMONIE D'OUVERTURE ET DE BIENVENUE
DE LA DOUZIÈME SESSION DE LA DIVISION DE FACILITATION**

Monsieur Atef Ebeid, Premier Ministre de l'Égypte,
Monsieur Assad Kotaite, Président du Conseil de l'OACI,
Mesdames et Messieurs,

J'ai l'honneur de vous souhaiter la bienvenue en Égypte, vous souhaitant un heureux séjour et une réunion couronnée de succès. Je saisis cette occasion pour accueillir Monsieur Assad Kotaite et pour le remercier du fond du cœur de sa contribution efficace et continue à l'aviation civile internationale.

Consciente de l'importance de la convocation de la 12^e session de la Division de facilitation en Égypte, l'Administration de l'aviation civile de la République arabe d'Égypte n'a épargné aucun effort depuis plus d'un an pour préparer et organiser cette importante réunion afin d'assurer son succès. Votre réunion se tient pendant une phase cruciale pour l'industrie mondiale du transport aérien. Ces trois dernières années, le transport aérien a subi les conséquences des événements du 11 septembre 2001, dont les plus importantes ont été les mesures de sûreté plus strictes qui ont été mises en place. L'importance de votre réunion et les recommandations et conclusions que vous allez formuler sont également soulignées par les défis urgents en matière de sûreté et par les événements successifs qui ont exigé l'adoption de ces mesures, ainsi que l'adoption de nouvelles stratégies pour faciliter le transport aérien et assurer l'exploitation économique et essentielle du transport aérien.

Les défis auxquels sont confrontées l'aviation civile égyptienne ainsi d'ailleurs que l'aviation civile du monde entier ont servi de moteur et de catalyseur au lancement d'un ambitieux plan national pour un développement crucial et décisif portant sur tous les emplacements et toutes les activités. Nous espérons que vous aurez le temps de prendre connaissance des différents aspects de notre plan.

Je remercie sincèrement Monsieur Assad Kotaite et son éminent Conseil d'avoir choisi Le Caire comme lieu de votre importante réunion, et je vous promets que la capitale égyptienne, qui a été parmi les fondateurs de notre organisation internationale qui ont signé sa Convention il y a soixante ans, sera un élément efficace et un soutien constant de l'OACI ainsi qu'un ferme partisan de ses règlements.

Toute ma gratitude à Monsieur Atef Ebeid pour avoir accepté l'idée que l'Égypte accueille la conférence, et pour l'avoir convoquée sous ses auspices.

Une fois encore, j'ai l'honneur de vous souhaiter la bienvenue en Égypte, en souhaitant que votre conférence soit couronnée de succès, et en espérant que vos conclusions contribueront à la croissance économique de l'aviation civile dans le monde entier.

Je vous souhaite à tous un heureux séjour en Égypte, entourés des sentiments profonds et chaleureux des Égyptiens à votre égard.

Merci.

**ALLOCUTION D'OUVERTURE DE M. ASSAD KOTAITE, PRÉSIDENT DU CONSEIL
DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI),
À LA DOUZIÈME SESSION DE LA DIVISION DE FACILITATION (FAL/12)**

Au nom du Conseil et du Secrétaire général, je vous souhaite à tous la bienvenue à la douzième session de la Division de facilitation. Je voudrais également exprimer à Son Excellence le Maréchal Ahmed Mohamed Shafik, Ministre de l'aviation civile de l'Égypte, et par son entremise au Gouvernement de la République arabe d'Égypte, ma profonde reconnaissance et mes sincères remerciements pour l'accueil de cette session de la Division de facilitation et, surtout, pour l'hospitalité cordiale qui nous est réservée. Je ne doute pas que les excellents services et installations fournis contribueront grandement au succès de nos délibérations. C'est pour nous un véritable privilège de nous trouver dans cette ville, l'une des cités du monde les plus exaltantes et les plus riches en histoire.

Le monde de l'aviation a beaucoup changé depuis la dernière session de la Division en 1995. Le transport aérien mondial vient à peine de sortir de la période la plus turbulente de son histoire, marquée par les effets conjugués des événements tragiques du 11 septembre 2001, du ralentissement abrupt de l'économie mondiale et, plus récemment, de l'éclosion du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) dans les régions Asie et Pacifique, qui a fortement perturbé le transport aérien dans cette partie du globe. L'économie mondiale entame maintenant sa remontée. La reprise du commerce et de la production industrielle s'accroît dans les principales régions, notamment l'Asie et le Pacifique qui ont regagné une partie de leur force économique. Le trafic aérien a poursuivi son expansion, malgré quelques reculs temporaires récents, et l'on peut s'attendre à un taux de croissance annuel de l'ordre de 4 % en 2004 et, à compter de 2005, à un retour graduel aux courbes de croissance habituelles.

Le rétablissement continu du transport aérien dépend des performances économiques et de l'absence de nouveaux actes d'intervention illicite contre l'aviation civile. Sur ce deuxième point, nous reconnaissons que les défis en matière de sécurité nationale sont devenus infiniment plus complexes. Outre les menaces habituelles de contrebande, d'immigration illégale, de documents frauduleux et de détournements d'avions, il nous faut désormais faire face à de nouvelles menaces émergentes posées par le terrorisme international, comme par exemple l'utilisation d'aéronefs comme armes de destruction massive ou les tentatives de destruction d'aéronefs au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPAD).

J'ai mentionné, à maintes occasions, qu'il faudrait envisager l'établissement d'un régime de contrôle universel du MANPAD inspiré du système qui a pu être mis sur pied pour les explosifs plastiques en 1991. J'ai également souligné que l'OACI et les Nations Unies devraient coopérer étroitement à la création d'un tel régime de contrôle. En ce moment où les États membres cherchent d'urgence les moyens de renforcer leurs frontières et d'améliorer la sécurité de l'aviation civile, il importe plus que jamais d'obtenir un consensus pour réaliser l'harmonisation et l'interopérabilité à l'échelle universelle. L'idée peut les séduire à court terme, mais je pense que les États devraient résister à la tentation d'imposer de nouvelles exigences de sûreté de façon unilatérale, sans tenir pleinement compte des répercussions sur les systèmes des autres États. Un bon filet de sécurité mondial ne peut être bâti que sur une base mondiale, maille par maille, en veillant à ce que même la maille la plus faible soit suffisamment forte pour dissuader les terroristes.

C'est dans ce contexte que la Division de facilitation peut jouer un rôle stratégique d'unification de la communauté aéronautique mondiale dans la réalisation d'un objectif commun. En tant que participants à la Division, vous représentez un vaste éventail de disciplines — politiques de l'aviation

civile, douane, immigration, passeports, quarantaine, santé publique, pour n'en citer que quelques-unes. Vous avez tous à vous occuper, directement ou indirectement, de mesures de contrôle, dont l'objectif est la sécurité, sous toutes les formes : sécurité des frontières nationales, sécurité des sources de revenus, sécurité des bâtiments aéroportuaires et des aéronefs, et, bien entendu, sécurité des personnes et des marchandises acheminées par les services de transport aérien. Ces sont là des aspects vitaux de notre société mondiale. En même temps, nous avons tous le même objectif commercial qui est de fournir des produits de transport aérien sûrs et ponctuels. Il nous faut donc faire tout notre possible pour améliorer l'efficacité et l'efficience des mesures de contrôle que nous établissons et mettons en œuvre. Au cours des prochains jours, votre mission sera d'élaborer, d'approuver et de recommander des normes concernant de telles mesures et procédures, afin que nous puissions améliorer sans cesse l'interopérabilité à l'échelle mondiale.

Les recommandations que vous aurez à formuler sont de deux types. Les recommandations de type A, visant à amender les normes et les pratiques recommandées de l'Annexe 9, feront l'objet de la procédure habituelle de mise à jour des Annexes de l'OACI, en vue de l'intégration des amendements dans la prochaine édition de l'Annexe 9. Les recommandations de type B, concernant des mesures autres que les amendements d'Annexes, feront l'objet d'un processus moins long d'adoption par le Conseil. L'ensemble des recommandations de types A et B constituera la base de la politique de l'OACI et orientera le programme de facilitation pour les dix prochaines années.

La tâche qui vous attend est pleine de défis. Dans le climat actuel de contrôle de sécurité accru, le soutien d'un produit de transport aérien viable appelle l'adoption d'approches nouvelles dans les domaines des contrôles frontaliers et de la sûreté de l'aviation. Le monde est certainement devenu plus dangereux, mais les encombrements, la lenteur des formalités, les longues files d'attente, la confusion et le désordre ne sont guère propices à une sécurité optimale. Le monde a tourné son regard vers l'OACI dont il attend orientations et solutions, et c'est cette session qui aidera l'Organisation à préciser ces orientations et à formuler ces solutions.

Vos débats porteront sans nul doute sur la technologie et sur l'Internet. Ces outils remarquables ont déjà modifié de fond en comble nos méthodes de travail dans le domaine de la facilitation. Pour les États, il ne s'agit plus de savoir s'il convient d'adopter la technologie de l'information dans leurs systèmes d'inspection, mais plutôt de quelle façon et à quel rythme ils pourront l'intégrer. Les documents de voyage lisibles à la machine ou MRTD, de haute qualité et dotés de fonctions d'identification biométrique, sont devenus indispensables à la sécurité, à la lutte contre le terrorisme et à la facilitation à l'échelle mondiale.

L'ampleur des défis est tout aussi impressionnante. En 2003, les compagnies aériennes du monde ont transporté plus de 1,6 milliard de passagers et quelque 30 millions de tonnes de marchandises à bord de leurs vols réguliers. Comment pouvons-nous mettre au point un «système intelligent» pour faciliter l'écoulement du trafic aux aéroports, un «contrôle de sécurité intelligent» et un «filtrage intelligent», tout en évitant l'imposition de procédures que certains pourraient trouver dégradantes? Pouvons-nous trouver un équilibre satisfaisant entre sécurité et respect de la vie privée? Quelles sont les meilleures façons de partager méthodes et renseignements? Le fait que nous nous posons ces questions témoigne de la complexité et de la portée croissantes de l'aviation civile. Notre réflexion ne peut plus se limiter aux structures et aux méthodes de travail traditionnelles. Il est temps de forger de nouvelles relations entre les gouvernements, l'industrie, la recherche et d'autres représentants de la société civile, afin de porter la sécurité et la sûreté de l'aviation à des niveaux encore plus élevés.

Depuis 60 ans, sous la direction de l'OACI, les États membres de l'Organisation et les autres membres de la communauté de l'aviation mondiale coopèrent activement à la création d'un système mondial de transport aérien sûr et sans danger, en veillant à ce que les mouvements transfrontières puissent se faire de la façon la plus efficace possible. Votre responsabilité collective au sein de la Division est de poursuivre cette tâche et d'établir de nouvelles normes et des politiques à long terme qui nous permettront de faciliter l'écoulement du trafic aux aéroports, de limiter voire d'éliminer les inconvénients pour les passagers et de faire face efficacement à toutes nouvelles menaces à la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale.

**DISCOURS PRONONCÉ PAR SON EXCELLENCE M. ATEF EBEID
PREMIER MINISTRE DE L'ÉGYPTÉ
À LA CÉRÉMONIE D'OUVERTURE DE LA
12^e SESSION DE LA DIVISION DE FACILITATION**

Éminents invités de l'Égypte,
Chers frères et sœurs qui assistez à cette auguste assemblée,

Je vous souhaite la bienvenue en Égypte, terre de paix, de stabilité et de sécurité.

Je vous accueille au nom du Gouvernement et du peuple de l'Égypte, pays qui a fondé la plus ancienne civilisation, qui a connu les premiers moyens de transport de masse, qui a assuré sur son territoire le passage de personnes et de marchandises, et qui a facilité les contacts pendant des milliers d'années.

Nous vous recevons et vous accueillons très chaleureusement comme des amis qui apprécient votre mission pour le progrès de l'humanité et l'établissement de liens de compréhension entre les peuples. Nous vous recevons et vous accueillons très chaleureusement sous les auspices de l'OACI, qui est l'une des organisations établies de longue date dont nous appuyons les efforts en vue de la réalisation d'une coopération constructive entre ses organes qui travaillent dans le domaine du transport aérien.

En mon nom propre et au nom du Gouvernement égyptien, je remercie l'OACI et vous tous d'avoir choisi l'Égypte pour convoquer votre réunion cette année. Ce choix témoigne de votre appréciation du rôle, actuel et futur, de l'Égypte dans la promotion de notre entreprise commune et dans les plans que nous faisons pour relever les défis sans cesse croissants du futur.

Le tout premier de ces défis est la réalisation d'une modernisation continue des systèmes permettant de combattre efficacement le terrorisme.

Le terrorisme est l'ennemi principal de l'industrie aéronautique et de tous ses éléments : aéronefs, systèmes de navigation aérienne et aéroports. C'est l'ennemi le plus dangereux du développement économique et social, non seulement dans le monde en développement mais aussi dans le monde développé. En effet, il est évident qu'un incident se produisant n'importe où sur la planète aura nécessairement une incidence sur le volume de la demande mondiale de transport aérien, le tourisme et les systèmes complémentaires pendant une longue période.

Nous savons tous que relever ce défi n'est pas une tâche aisée. Elle exige en effet des efforts continus de création de technologies et d'outils de filtrage, la formation constante de tous les équipages de conduite et personnels d'aéroport, le renforcement du pouvoir d'observation et de la vigilance, ainsi que le strict respect du travail en équipe.

Le relèvement de ce défi à l'échelle mondiale en a cependant créé un autre, celui de trouver un mécanisme approprié de coopération entre les entités chargées d'assurer la sécurité et la sûreté des passagers en vol et du point de départ au point de destination, c'est-à-dire à partir du point où est prise la décision de voyager par la voie aérienne jusqu'à l'arrivée au lieu de séjour dans le pays de destination.

Ici la responsabilité est partagée entre plusieurs organes qui opèrent à des endroits différents. Elle exige inévitablement qu'ils soient constamment en contact. Si la mondialisation est devenue un slogan pour la libéralisation commerciale, il est d'autant plus nécessaire d'assurer la sécurité de l'exploitation de l'aviation mondiale.

Le deuxième défi qui nous confronte tous réside dans l'investissement croissant dans les aéronefs. Les coûts des aéronefs, des pièces de rechange et de la maintenance régulière subissent tous une augmentation imparable et sans précédent. C'est le résultat inévitable des développements technologiques successifs imposés par la concurrence, qui crée de nouvelles techniques pour assurer la sécurité et le confort des passagers ainsi que des mesures d'économie de carburant. Ce défi nous oblige à mener, par le truchement de votre Organisation, un dialogue continu avec les grands avionneurs et les grandes institutions de financement dans l'espoir de trouver une formule équilibrant la demande croissante et les fardeaux qui en découlent.

Le troisième défi qui nous confronte tous est que le secteur aéronautique doit assumer un rôle crucial dans le développement de nombreuses activités qui sont complémentaires à l'aviation ou qui en dépendent. Il y a eu à l'échelle mondiale une grande créativité et beaucoup d'innovations dans les types, les systèmes de gestion et la commercialisation de ces activités. Nous attendons de votre Organisation qu'elle nous fasse connaître les nouveaux développements dans ce domaine et qu'elle nous donne des renseignements sur les institutions qui participent à la mise en œuvre et à la gestion.

Le quatrième défi qui nous est imposé par l'évolution de la sûreté et de la technologie est la capacité de créer et de former les ressources humaines nécessaires pour absorber les innovations et interagir avec elles, évaluer leurs propres performances et répondre de leurs actions pour éviter l'incidence ou la répétition des erreurs.

Les institutions de formation de personnel sont coûteuses et ce coût augmente de jour en jour. Nous devons donc nous consulter sur les façons appropriées d'entrer dans des partenariats pour créer de telles institutions dans le but d'offrir des services à beaucoup des parties participantes, qui devraient s'engager a priori à partager les coûts.

Frères et sœurs qui assistez à cette auguste assemblée,

Nous Égyptiens reconnaissons combien il importe de participer avec le reste du monde au relèvement de ces défis, dans la conviction que le secteur du transport aérien représente l'un des secteurs les plus prometteurs et efficaces qui contribuent au développement de l'Égypte.

Nos objectifs sont ambitieux. L'un d'eux s'explique par l'emplacement géographique favorable de l'Égypte, près de l'Europe, par son climat tempéré, par ses belles plages et par son peuple amical, d'un naturel hospitalier et serviable.

C'est ainsi que nous espérons faire de l'Égypte une seconde résidence pour les retraités de nos partenaires européens, afin qu'ils puissent venir résider dans nos villages touristiques pendant de longues périodes chaque année. Nous sommes certains de pouvoir offrir des services à la portée de leurs revenus et à un niveau dépassant leurs attentes.

Une ambition non moins importante est de faire de beaucoup des aéroports égyptiens des plaques tournantes pour la répartition des passagers et du fret, pour le ravitaillement et pour la restauration de bord.

Nous avons l'intention de construire plusieurs villages modernes de fret devant être affiliés avec plusieurs aéroports internationaux (Le Caire, Alexandrie, Luxor, Assouan, etc.).

Nous comptons bâtir une communauté des sciences aéronautiques comprenant plusieurs instituts, écoles de formation, ateliers et organisations de recherche. Le tout fera partie du «village intelligent», comprenant diverses sociétés de communications et d'information.

Nous prévoyons et sommes en train de mettre à exécution la construction de nombreux agrandissements dans nos grands aéroports, pour faire face à l'augmentation actuelle et prévue du trafic de passagers et de fret.

Dans toutes les phases de ces projets, nous avons besoin de profiter de l'expérience de ceux qui nous ont précédés. Nous continuons à investir dans des études de faisabilité, en mettant l'accent sur une conception distincte et une mise en œuvre efficace, faisant appel à une gestion conjointe ou étrangère pour obtenir les meilleurs résultats.

Frères et sœurs qui assistez à cette auguste assemblée,

Je vous accueille une fois de plus et attends avec impatience de pouvoir profiter de vos recommandations. Nous espérons que votre réunion sera couronnée de succès et vous souhaitons un heureux séjour.

Merci.

Point 1 : Évolution de la situation depuis la onzième session de la Division**1:1 Présentation de l'OACI et vue d'ensemble du Programme de facilitation**

1:1.1 À l'issue d'un exposé du Secrétariat sur la structure de l'OACI, sur le rapport entre le Programme FAL et d'autres sections de la Direction du transport aérien et sur le programme de travail de la Section de facilitation, la Division examine et prend note du document WP/19 présenté par le Secrétariat. Cette note décrit les travaux réalisés par le Groupe d'experts de la facilitation depuis sa création en 1996, à la suite de la onzième session de la Division (FAL/11). Elle décrit les travaux réalisés par le Groupe, dont les résultats essentiels ont été l'adoption des amendements 17 et 18 de l'Annexe 9.

1:1.2 La Division prend également note des travaux effectués par le Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine (TAG-MRTD) durant les années qui ont suivi FAL/11, travaux qui sont décrits dans la note WP/20. Le Secrétariat énumère les principales réalisations du TAG-MRTD, notamment l'harmonisation des diverses parties du Doc 9303, la révision de ce document pour inclure les nouvelles technologies dans les spécifications, en particulier celles qui traitent de la sécurité des documents, les travaux du Groupe sur l'inclusion de technologies biométriques dans les MRTD et autres technologies connexes, ainsi que l'établissement d'un site web spécialisé sur le programme MRTD, comprenant notamment des rapports techniques sur le modèle biométrique OACI, qui peuvent être téléchargés.

1:1.3 En réponse à une question sur la disponibilité des versions linguistiques des rapports techniques en question, le Secrétariat explique que ces rapports illustrent l'orientation envisagée par le TAG-MRTD pour les technologies à utiliser dans les spécifications futures et qu'ils sont sujets à de fréquentes modifications. Le Secrétariat assure toutefois la Division que, sous réserve de la disponibilité de ressources, des sommaires traduits de ces rapports techniques seraient disponibles.

1:1.4 Dans sa présentation de la note WP/9, le Secrétariat indique que le questionnaire qui y est joint a pour but de compléter l'information dont dispose l'OACI sur la délivrance de passeports lisibles à la machine et autres MRTD par les États. La Division invite instamment les États participant à la présente réunion à remplir le questionnaire.

1:1.5 La Division examine la note WP/21 dans laquelle le Secrétariat énumère les dispositions de l'Annexe 9 qui présentent les liens les plus directs avec la sûreté des systèmes d'aviation civile, et une corrélation avec les différentes dispositions de l'Annexe 17. Ces dispositions portent sur les sujets suivants : facilitation et sûreté; coopération entre l'industrie et le gouvernement; contrôles des aéronefs, des bagages, des personnes, des voyageurs en transit, des voyageurs faisant l'objet de mesures administratives, des marchandises (fret aérien), des expéditions de fret aérien en transit; entreposage sûr des bagages; contrôles douaniers des personnes; sûreté des vols transportant des personnes faisant l'objet de mesures administratives; identification des équipages; et congé du matériel de sûreté. D'autres dispositions de l'Annexe 9 qui touchent de près la sûreté sans être en corrélation directe avec les dispositions de l'Annexe 17 portent sur la gestion de l'information et la sûreté des documents.

1:2 La Division adopte en conséquence la recommandation ci-après :

Recommandation B/1 —

Il est recommandé que dans l'établissement, la réalisation et l'évaluation de l'efficacité de leurs programmes de sûreté de l'aviation, les États membres tiennent compte des objectifs, des normes et des pratiques recommandées pertinents de l'Annexe 9.

1:3 La Division examine la note WP/82 présentée par les États de la Communauté de l'Afrique orientale (Kenya, Ouganda et Tanzanie) qui y soulignent l'urgence d'un effort international concerté pour régler le problème des «avis aux voyageurs», découlant du fait qu'un nombre croissant d'États émettent unilatéralement des avertissements et des avis aux voyageurs qui ont un impact négatif sur le tourisme dans les États visés. La note propose l'adoption d'une recommandation pour des procédures d'adoption d'avis aux voyageurs et d'avertissements fondées sur les principes de coopération internationale, d'actes de bonne foi, d'exactitude, de légitimité et de cohérence, de juridiction, d'objet ou de spécificité, de non-discrimination et de mécanisme d'examen.

1:4 La Division appuie la création d'un mécanisme non-discriminatoire qui assurerait la surveillance des avis aux voyageurs. Il est proposé en outre d'élaborer des critères communs qui pourraient être inclus dans le Manuel de facilitation en tant qu'éléments d'orientation.

1:5 Dans la note WP/24, l'Organisation mondiale du tourisme énumère plusieurs préoccupations de longue date relatives aux avis aux voyageurs. Sa position générale sur cette question tient compte des incidences critiques et profondes de ces avis sur les pays en développement en particulier.

1:6 Durant l'examen de la recommandation proposée, quelques délégations s'inquiètent de l'obligation de consulter les États visés dans les avis aux voyageurs avant de les émettre ou de les amender de façon significative, alors que d'autres estiment que des consultations préalables sont cruciales. En ce qui concerne les dates d'expiration des avis aux voyageurs, la Division convient qu'il peut être nécessaire de différencier entre les avis sur des questions de santé et ceux qui relèvent de la sûreté.

1:7 Tout en reconnaissant le droit et le devoir des États souverains de protéger leurs propres citoyens, la Division adopte la recommandation ci-après :

Recommandation B/2 —

Il est recommandé que les États contractants qui émettent ou qui amendent de façon significative tout avis aux voyageurs mettant en garde contre les voyages à destination de pays particuliers ou de régions de ces pays :

- a) informent les autres États, s'ils en ont le temps, y compris aussi bien ceux qui émettent des avis aux voyageurs que ceux qui font l'objet de ces avis, afin d'atténuer les conséquences de ces avis et d'assurer dans la mesure du possible la cohérence des critères régissant les émissions d'avis ainsi que l'harmonisation de leur forme et de leur contenu;

- b) veillent à ce que l'avis aux voyageurs indique clairement l'emplacement géographique et la nature de la menace et qu'il soit rédigé en termes objectifs, clairs et transparents;
- c) fixent une date d'expiration de l'avis aux voyageurs, uniquement pour ce qui est des problèmes de santé, et/ou veillent à ce qu'un mécanisme d'examen continu des avis aux voyageurs soit en place avant la date d'expiration.

1:8 La Division examine la note WP/25 présentée par l'OMT, qui y souligne l'importance de la symbiose entre l'aviation et le tourisme, notamment en matière de facilitation. La Division entérine le principe de communauté et d'interopérabilité générales des mesures de sûreté et de facilitation entre l'aviation et le tourisme, ainsi que la nécessité d'une coopération accrue sur les questions de sûreté et de facilitation entre ces deux secteurs.

1:9 La Division est également saisie de la note IP/30 présentée par les États-Unis, relative à l'application d'un programme de technologie indiquant le statut des visiteurs et des immigrants aux États-Unis (U.S. VISIT), et de la note IP/1 présentée par la CEAC sur les faits nouveaux dans le domaine de la facilitation dans les pays membres.

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/1 —

Amender le Chapitre 3 comme suit :

A. Généralités

(...)

3.3 (3.7) Les États contractants qui utilisent des ~~codes à barres~~ microcircuits intégrés (puces) ou d'autres technologies facultatives de lecture automatique pour la représentation des données personnelles, y compris les données biométriques, dans les passeports 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 ne prolongeront pas la période de validité de leurs documents de voyage lisibles à la machine.

Note 1 — Les spécifications relatives au passeport aux documents de voyage lisibles à la machine (Doc 9303, 4^{re} Partie série) n'autorisent pas la modification de la date d'expiration et des autres 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.— 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 textes pertinents.

(...)

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 Recommandation A/2.)

~~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^{re} Partie, au plus tard le 1^{er} 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 ou des visas acceptés 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^{re} 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^{re} 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 à destination 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 s'assurer que les passagers soient sont 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 un 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. La responsabilité de l'exploitant portera notamment sur la surveillance des passagers et des membres d'équipage entre l'aéronef et l'aérogare ainsi que dans la zone de transit de l'aérogare, étant entendu que l'État contractant pourra, s'il le désire, dégager l'exploitant de la totalité ou d'une partie de cette responsabilité.

3.44 (3.52.2) (1^{re} Partie) **Pratique recommandée.**— *Après cette prise en charge, conditionnelle ou inconditionnelle, il est recommandé que les pouvoirs publics compétents assument 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 ces personnes auront été admises 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.

2:4 Les notes d'information ci-après sont présentées, pour information, au titre du point 2 : IP/9 (Secrétariat) sur la facilitation et la sûreté, IP/19, présentée par la République de Corée, sur l'infrastructure technologique pour des services améliorés d'immigration (TIPIS), IP/23 sur les activités de Singapour en matière de facilitation et de congé de personnes et de marchandises, et IP/36 Révision n° 2 sur les progrès de l'application des dispositions relatives aux visas à l'arrivée en Indonésie.

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

2.1 : Documents de voyage lisibles à la machine (MRTD)

2.1:1 Les notes de travail WP/3, 10 et 14 (Secrétariat), WP/50 (CAFAC) et WP/76 (Inde) sont présentées au titre de ce point de l'ordre du jour.

2.1:2 Des exposés sont présentés par la Malaisie sur son passeport électronique et par l'IATA sur son projet de simplification des voyages pour les passagers (SPT).

2.1:3 Le Secrétariat présente la note WP/10 sur la validité des documents de voyage lisibles à la machine (MRTD). Comme les spécifications techniques des passeports lisibles à la machine (MRP) ne permettent pas la modification des données figurant dans la zone de lecture automatique, il est matériellement impossible de procéder au renouvellement manuel des MRP. La note propose l'inclusion, dans le Chapitre 3 de l'Annexe 9, d'une nouvelle norme interdisant aux États de tenter de prolonger la période de validité des documents de voyage lisibles à la machine. La proposition reprend la note qui suit actuellement la norme en indiquant que les spécifications techniques relatives aux MRP (Doc OACI 9303, 1^{re} Partie) ne permettent pas la modification des données figurant dans la zone de lecture automatique (ZLA) des MRP.

2.1:4 La proposition est approuvée par la Division, avec un amendement consistant à supprimer la mention de la prolongation manuelle de la validité des MRP. Plusieurs États signalent toutefois que leur législation nationale permet actuellement la prolongation de la période de validité de certains types de documents de voyage lisibles à la machine et qu'ils ont besoin d'un délai pour amender ladite législation. La Division convient d'ajouter une deuxième note à cet effet, à la suite de la norme.

2.1:5 La Division adopte la recommandation ci-après :

Recommandation A/1 (suite) —

Ajouter, au Chapitre 3 de l'Annexe 9, la nouvelle norme et les notes ci-après :

3.4 (3.11 Note 1) Les États contractants ne prolongeront pas la période de validité de leurs documents de voyage lisibles à la machine.

Note 1 — Les spécifications relatives au passeport aux documents de voyage lisibles à la machine (Doc 9303, 1^{re} Partie série) n'autorisent pas la modification de la date d'expiration et des autres 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.— 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.

2.1:6 Dans la note WP/14, le Secrétariat signale que les spécifications relatives aux MRP, contenues dans le Doc OACI 9303, 1^{re} Partie, constituent une norme mondiale, que les MRP offrent un haut degré de sécurité, qu'ils bénéficient d'une interopérabilité mondiale et qu'ils offrent aux titulaires une protection supplémentaire contre les vols d'identité. Près de 90 États délivrent actuellement des MRP et ce nombre est en croissance du fait que la plupart des États considèrent le MRP comme un outil nécessaire pour faciliter le congé des passagers et améliorer la sécurité. Il est donc proposé dans la note d'adopter une norme pour exiger que les États commencent à émettre des MRP au plus tard le 1^{er} avril 2006.

2.1:7 La note WP/50, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 53 États africains, appuie la proposition de l'OACI visant à faire de la délivrance de passeports lisibles à la machine une norme. Les États africains expriment toutefois de fortes réserves quant à leur possibilité de respecter la date du 1^{er} avril 2006 et estiment que la date du 1^{er} avril 2014 serait plus raisonnable et leur permettrait de mieux s'adapter à la nouvelle norme. Il est également demandé à l'OACI et aux États qui ont les moyens d'appliquer la norme de fournir l'assistance nécessaire aux États qui en auraient besoin.

2.1:8 Certaines délégations appuient la proposition présentée dans la note WP/14, alors que d'autres préfèrent la proposition de la note WP/50; d'autres encore proposent comme compromis la date du 1^{er} avril 2010, qui est acceptée à la majorité par la Division.

2.1:9 La Division adopte donc la recommandation ci-après, avec un amendement mineur au texte proposé dans la note WP/14 :

Recommandation A/1 (suite) —

Ajouter la nouvelle norme ci-après au Chapitre 3 de l'Annexe 9 :

3.10 Les États contractants commenceront à délivrer uniquement des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, 1^{re} Partie, au plus tard le 1^{er} avril 2010.

2.1:10 La Division convient également d'adopter la recommandation de type B ci-après, en complément à la norme 3.10 :

Recommandation B/3 —

Il est recommandé que l'OACI identifie des moyens de fournir une assistance technique aux États qui en auraient besoin afin qu'ils puissent ~~mettre en œuvre la nouvelle norme~~ commencer à émettre des passeports lisibles à la machine dans les délais ~~présents~~ spécifiés dans la nouvelle norme 3.10.

Point 2 : Facilitation et sûreté des documents de voyage et formalités de contrôle aux frontières**2.2 : Biométrie**

2.2:1 Le Secrétariat présente, dans la note WP/4, un compte rendu sommaire des travaux entrepris par l'OACI depuis 1997, par l'intermédiaire du Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine (TAG-MRTD), visant à établir des spécifications pour l'intégration de fonctions biométriques dans les documents de voyage lisibles à la machine, travaux qui ont abouti à une recommandation en quatre parties, que le Comité du transport aérien a adoptée en mai 2003 et qui est actuellement connue sous le nom de «Plan directeur de l'OACI». La note soumet à l'examen de la Division une nouvelle pratique recommandée et trois nouvelles normes fondées sur le plan directeur.

2.2:2 Le président du Groupe de travail des technologies nouvelles du TAG-MRTD apporte d'autres précisions en présentant un aperçu des rapports techniques qui ont été rédigés afin de fournir aux États des directives préliminaires sur la sélection de technologies biométriques compatibles, sur le stockage de données dans un circuit intégré sans contact (puce) et sur la protection des données par une infrastructure à clé publique (PKI) modifiée.

2.2:3 L'IATA présente la note WP/87, qui contient un aperçu des objectifs et des progrès réalisés dans le projet «Simplification des voyages pour les passagers».

2.2:4 Dans la note WP/66, les États-Unis décrivent leurs activités législatives et techniques relatives aux applications biométriques dans les documents de voyage. Ils invitent les États membres à participer aux travaux du Groupe TAG-MRTD et à solliciter une assistance régionale ou internationale pour tout problème logistique ou opérationnel qu'ils pourraient avoir avec les systèmes de passeports lisibles à la machine. Concernant la disposition législative voulant que les États participant au programme de dispense de visa commencent à émettre des passeports intégrant des applications biométriques d'ici octobre 2004, les États-Unis annoncent que la date butoir sera sans doute repoussée, peut-être même de deux ans.

2.2:5 Dans la note WP/63, les États-Unis rendent compte des résultats de leurs recherches sur les incidences du vieillissement sur les systèmes de reconnaissance faciale.

2.2:6 Dans la note WP/83, le Conseil international des aéroports (ACI) apporte son soutien aux travaux de l'OACI, aux nouvelles SARP proposées sur l'adoption de la biométrie et sur le plan directeur de l'OACI; il y annonce également l'établissement d'un groupe de travail sur la biométrie, chargé d'étudier l'application des technologies biométriques pour la confirmation d'identité et le contrôle d'accès aux zones à accès réglementé/interdit aux aéroports. L'ACI recommande d'inviter instamment les États membres à commencer à mettre en œuvre les systèmes de lecture automatique des documents de voyage et de contrôle biométrique aux aéroports internationaux.

2.2:7 Ayant examiné les propositions du Secrétariat, la Division se déclare satisfaite des travaux réalisés sur les nouvelles spécifications relatives aux applications biométriques et demande à l'OACI de faire traduire les rapports techniques et les textes affichés sur son site web, afin de permettre à tous les pays d'appliquer les nouvelles mesures. Quelques réserves et préoccupations sont exprimées concernant la nature évolutive des technologies visées, le nombre limité des fournisseurs de la technologie et la situation des brevets, la compatibilité des niveaux d'importance accordés aux divers

identificateurs biométriques (visage, empreintes digitales, iris) et l'absence de données précises sur les coûts de la mise en œuvre des nouvelles spécifications. La nécessité d'apporter aux États en développement une assistance technique pour la mise en place des nouveaux systèmes et leur entretien a également été reconnue. Par ailleurs, de nombreuses délégations appuient l'adoption de nouvelles mesures destinées à renforcer la sûreté et à protéger l'intégrité des passeports. Dans l'évaluation du coût de telles mesures, il conviendrait, est-il indiqué, de tenir compte des coûts découlant actuellement de la fraude de documents et des problèmes connexes.

2.2:8 La Division reconnaît de façon générale l'importance d'assurer l'interopérabilité, mais le consensus est qu'il serait prématuré d'adopter pour l'Annexe 9 des normes visant des fonctions et des technologies biométriques particulières. Une pratique recommandée serait acceptable.

2.2:9 Après de longs débats, la Division adopte la recommandation ci-après, qui amplifie la pratique recommandée 3.9 proposée par le Secrétariat avec des textes d'information relatifs à la sélection de certaines technologies biométriques et à leur stockage dans un circuit intégré sans contact.

Recommandation A/2 —

Adopter la nouvelle pratique recommandée ci-après :

3.9 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants incorporent des données biométriques dans leurs passeports, visas et autres documents de voyage officiels lisibles à la machine, en recourant à une ou à plusieurs technologies de stockage de données facultatives en supplément à la zone de lecture automatique, comme il est indiqué dans le Doc 9303 — Documents de voyage lisibles à la machine. Les données obligatoires stockées dans le microcircuit intégré sont les mêmes que celles qui sont imprimées sur la page des données, c'est-à-dire les données contenues dans la zone de lecture automatique plus l'image photographique numérisée. L'image (les images) d'empreintes digitales et/ou l'image (les images) d'iris constituent des éléments biométriques optionnels pour les États contractants qui souhaitent compléter l'image faciale par un autre identificateur biométrique dans le passeport. Les États contractants qui incorporent des données biométriques dans leurs passeports lisibles à la machine les emmagasinent dans un circuit intégré sans contact (puce) conforme aux spécifications de l'ISO/IEC 14443 et programmé selon la structure de données logiques prescrite par l'OACI.*

2.2:10 La Division prend note également des documents suivants : IP/18 soumis par la République de Corée sur l'Association KBA (Korea Biometrics Association), IP/24 soumis par la France sur l'application de techniques biométriques aux aéroports français, et IP/2 soumis par la CEAC sur la biométrie.

Point 2 : Facilitation et sûreté des documents de voyage et formalités de contrôle aux frontières**2.3 : Pièces d'identité des équipages**

2.3:1 Dans la note WP/23, le Secrétariat note que l'obtention de visas pour tous ses membres d'équipage constitue un défi logistique pour l'exploitant aérien et que le certificat de membre d'équipage est destiné à identifier les membres d'équipage qui sont exemptés de l'exigence d'un visa pour entrée temporaire. À l'heure actuelle, il ne semble pratiquement pas exister de normalisation dans la délivrance des certificats de membre d'équipage. La Division, ayant passé en revue les questions liées à la délivrance des certificats de membre d'équipage et à leur acceptation comme pièces d'identité aux fins d'entrée temporaire dans un État étranger, recommande des amendements de certaines SARP du Chapitre 3, sections M et N.

2.3:2 Dans la note WP/39, le Canada décrit ses activités relatives à la mise au point de la carte d'identité de zone réglementée (CIZR) qui représente une amélioration importante pour les mesures de sûreté appliquées aux aéroports canadiens. La Division prend acte du contenu de la note et convient que l'OACI devrait en inclure les aspects appropriés dans ses éléments d'orientation.

2.3:3 Dans la note WP/76, l'Inde indique qu'il faut éviter d'encourager les États à permettre l'emploi de pièces d'identité autres que les passeports et les certificats de membre d'équipage (CMC) dans l'intérêt de la sécurité des voyages aériens internationaux. Il est également proposé que les CMC ne soient délivrés que par les États contractants. La Division adopte la révision proposée des paragraphes 3.73 et 3.73.1.

2.3:4 Dans la note WP/51, l'IATA préconise la normalisation des pièces d'identité de membre d'équipage pour les voyages internationaux. Elle propose que les États qui délivrent des CMC les émettent sous forme de cartes lisibles à la machine conformes aux spécifications du Doc 9303 et que les États tiennent l'OACI informée de la délivrance et de l'acceptation de ces CMC lisibles à la machine. La Division examine cette recommandation dans le cadre de son examen de la note WP/23 présentée par le Secrétariat.

2.3:5 La Division examine la note WP/44, dans laquelle l'IAOPA propose l'inclusion d'une norme visant à limiter à 15 minutes la durée totale tout compris pour l'accomplissement des formalités exigées incluant les mesures de sûreté de l'aviation pour les équipages. Bien que la Division estime ce délai peu réaliste, l'objectif est jugé acceptable et il est donc recommandé de l'inclure dans le manuel approprié sous forme d'éléments d'orientation.

2.3:6 Dans la note WP/58, l'IFT appuie la normalisation des procédures de délivrance des CMC ainsi que leur acceptation comme pièces d'identité, en précisant toutefois que les moyens d'y arriver doivent être compatibles avec la protection des données personnelles et le respect de la vie privée. La Division adopte les mesures proposées par l'IFT aux fins d'utilisation comme éléments d'orientation de l'OACI et dans le cadre de l'Annexe 9, concernant la protection des données liées aux CMC. Il est également décidé d'inclure comme pratique recommandée dans le Chapitre 3 les mesures liées au stockage des données sur l'identité des membres d'équipage et aux procédures de vérification de la validité de ces données.

2.3:7 La Division prend également acte des notes IP/16 et 31 présentées par les États-Unis, concernant d'une part l'administration de la sûreté des transports et les titres de compétence des employés du transport, et d'autre part les exigences imposées par les États-Unis aux membres d'équipage qui arrivent ou sont en transit dans cet État, ainsi que de la note IP/11 de l'IBAC relative à la carte d'identité IBAC pour membre d'équipage. Elle prend également note du texte n° 1 présenté par la Turquie sur le certificat de membre d'équipage.

2.3:8 La Division adopte la recommandation suivante :

Recommandation A/3 —

Amender comme suit le Chapitre 3, sections M et N :

**M. Identification et entrée des membres d'équipage et
autre personnel de l'exploitant**

~~3.72 — Les États contractants veilleront à ce que, lorsqu'elles sont nécessaires, les formalités de contrôle des membres d'équipage et la visite de leurs bagages à l'arrivée ou au départ soient exécutées le plus rapidement possible.~~

3.72 Les États contractants prendront, en coopération avec les entreprises de transport aérien et les autorités aéroportuaires, des mesures visant à accélérer les formalités de contrôle des membres d'équipage et la visite de leurs bagages, selon les besoins au départ et à l'arrivée.

3.73 Les États contractants feront en sorte que ~~les membres d'équipage de leurs~~ les entreprises de transport aérien ayant leur siège sur leur territoire puissent ~~obtenir~~ demander et recevoir sans retard ~~et gratuitement des certificats de membre d'équipage ayant une durée de validité correspondant à la période de leur emploi comme membre d'équipage~~ des certificats de membre d'équipage (CMC) pour leurs membres d'équipage.

Note.— Le CMC a été élaboré comme carte à utiliser aux fins de l'identification des équipages de conduite et du personnel de cabine, les licences de membre d'équipage devant servir principalement à attester de leurs qualifications professionnelles.

3.73.1 **Pratique recommandée.**— ~~Il est recommandé que les États contractants délivrent les certificats dont il est question aux § 3.73, 3.74 et 3.75 soient des sous forme de cartes lisibles à la machine~~ *délivrées conformément aux spécifications du Doc 9303, 3^e Partie — Documents de voyage officiels lisibles à la machine de formats 1 et 2. Si cela n'est pas possible, les certificats devraient être délivrés selon le modèle indiqué à l'Appendice 7, c'est à dire avec la même présentation que la zone visuelle du certificat de membre d'équipage lisible à la machine.*

3.73.2 **Pratique recommandée.**— ~~Chaque État contractant devrait~~ *Il est recommandé que les États contractants mettent en place des procédures qui permettront à tout membre d'équipage à qui un certificat d'équipage a été délivré d'examiner et vérifier la validité des informations qu'il contient, et de faire corriger toute erreur éventuelle, et cela sans frais pour le membre d'équipage.*

3.74 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que, dans la mesure où les exploitants délivrent des cartes d'identité de membres d'équipage, les États contractants exigent la présentation de ces documents dans le format présenté à l'Appendice 7, c'est-à-dire du même type que la zone visuelle du certificat lisible à la machine d'un membre d'équipage et permettant la confirmation de l'identité et la vérification de la sécurité du document, lisibles à la machine.*

3.74.1 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants s'assurent que tout document d'identité pour membre d'équipage délivré, suspendu ou retiré sera enregistré dans une base de données électroniques, protégée contre toute ingérence et accès non autorisé. Toute information stockée dans la base de données électroniques et dans le certificat de membre d'équipage devrait se limiter aux seules indications essentielles pour permettre la vérification de l'identité du membre d'équipage.*

3.75 La délivrance de CMC et d'autres documents officiels d'identité de membre d'équipage fera l'objet de mesures de contrôle adéquates pour prévenir la fraude, telles que la vérification des antécédents et la certification de l'emploi d'un candidat avant la délivrance, les contrôles des stocks de cartes vierges et les critères de responsabilité pour le personnel chargé de la délivrance.

~~3.74— Dans le cas des membres d'équipage de conduite et du personnel de cabine d'une entreprise de transport aérien qui restent en possession de leur certificat à l'embarquement et au débarquement, demeurent à l'aéroport où l'aéronef a fait escale ou dans les limites des villes adjacentes, puis repartent à bord du même aéronef ou par le service aérien régulier suivant auquel ils sont affectés, chaque État contractant acceptera ces certificats de membre d'équipage pour l'entrée temporaire dans son territoire et n'exigera ni passeport, ni visa.~~

~~——— Note 1. — Cette disposition a pour objet d'obtenir que le certificat de membre d'équipage soit reconnu comme pièce d'identité suffisante même si le titulaire n'a pas la nationalité de l'État d'immatriculation de l'aéronef auquel il est affecté. Le but de cette norme n'est pas d'inciter les États contractants à s'abstenir de délivrer de tels certificats de membre d'équipage aux membres d'équipage étrangers domiciliés dans leur territoire.~~

~~——— Note 2. — L'application du § 3.74 permet aux entreprises de transport aérien de s'assurer rapidement et efficacement les services du personnel. Ces dispositions n'auront pas toute leur efficacité tant que certains États refuseront de les mettre en application.~~

3.74.1 Chaque État contractant accordera des privilèges d'entrée temporaire semblables à ceux qui sont prévus au § 3.74 aux membres d'équipage de conduite et du personnel de cabine des aéronefs utilisés contre rémunération mais qui n'effectuent pas un service aérien international régulier, à condition toutefois que ces membres d'équipage de conduite et du personnel de cabine repartent à bord du même aéronef dès que celui-ci quitte le territoire de l'État.

3.75 — Lorsqu'il sera nécessaire à un membre d'équipage d'une entreprise de transport aérien de se rendre, pour l'exercice de ses fonctions, dans le territoire d'un autre État à titre de passager par un moyen de transport, quel qu'il soit, pour rejoindre un aéronef, les États accepteront le certificat de membre d'équipage spécifié aux § 3.73.1 et 3.74 comme tenant lieu de passeport et de visa, avec, s'il y a lieu, un document de l'employeur du membre d'équipage certifiant l'objet du voyage, pour lui accorder l'entrée temporaire et la liberté de mouvement nécessaire à l'intérieur de leur territoire pour rejoindre cet aéronef.

~~3.75.1 **Pratique recommandée.** — Il est recommandé que chaque État contractant accorde des privilèges d'entrée temporaire semblables à ceux qui sont prévus au § 3.75, et dans les mêmes conditions, à un membre d'équipage d'un aéronef utilisé contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, mais qui n'effectue pas un service aérien international régulier.~~

3.76 Les États contractants dispenseront de l'exigence d'un visa les membres d'équipage qui présentent à l'arrivée des CMC s'ils arrivent en service à bord d'un vol international et s'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État d'accueil avant de rejoindre le prochain vol auquel ils auront été affectés.

3.76.1 **Pratique recommandée.** — Il est recommandé que les États contractants dispensent de l'exigence d'un visa les membres d'équipage qui présentent à l'arrivée des CMC lorsqu'ils arrivent en qualité de passagers sur un vol d'une autre compagnie aérienne ou par un autre moyen de transport et qu'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État d'accueil avant de rejoindre le prochain vol auquel ils auront été affectés.

~~3.76 **Pratique recommandée.** — Il est recommandé que les États contractants prennent des dispositions pour accélérer l'entrée, aux fins de séjour dans leur territoire, du personnel au sol et du personnel navigant des entreprises de transport aérien étrangères dont les lignes aboutissent à ce territoire ou le traversent, dans la mesure où ce personnel est nécessaire à l'exercice de fonctions techniques et de direction en rapport direct avec l'exploitation des services aériens internationaux assurés par ces entreprises.~~

3.77 Les États contractants ~~prendront les~~ établiront des dispositions nécessaires mesures pour permettre l'entrée temporaire sans délai dans leur territoire, à titre temporaire, du personnel technique des entreprises de transport aérien étrangères exploitants étrangers dont les lignes aboutissent à ce territoire ou le traversent, lorsque ce personnel est nécessaire d'urgence pour remettre en état un aéronef dont le vol a dû être interrompu pour des raisons techniques. Si un État exige une garantie en ce qui concerne, par exemple, la subsistance et/ou le rapatriement de ce personnel, cette garantie sera négociée, sans que l'entrée des intéressés soit retardée.

N. Personnel d'exploitation et inspecteurs de sécurité cabine de l'aviation civile

3.78 **Pratique recommandée.** — Il est recommandé que les États contractants ~~veillent à ce prennent les mesures nécessaires pour~~ que les inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine d'un autre État contractant qui effectuent des inspections soient traités de la même manière, ~~spécifiée au § 3.72, lorsqu'ils accomplissent les formalités de départ ou d'arrivée,~~ que les membres d'équipage.

3.79 **Pratique recommandée.** — Il est recommandé que les États contractants délivrent aux inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine de leur administration de l'aviation civile un ~~certificat~~ ~~comportant les éléments~~ document d'identité du type indiqués à l'Appendice 8 ~~et ayant une durée de validité correspondant à la période de leur emploi comme inspecteur.~~

3.80 **Pratique recommandée.** — Il est recommandé que les inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine soient en possession du ~~certificat~~ document d'identité spécifié au § 3.79, d'un exemplaire de leur itinéraire ~~approuvé~~ délivré par l'État qui les emploie et d'un passeport en cours de validité.

3.81 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants accordent aux inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine d'un autre État contractant qui ~~effectuent leurs inspections~~ présentent les documents énumérés au § 3.80 les privilèges d'entrée temporaire décrits au § ~~3.74~~ 3.76 pour les membres d'équipage, pour autant que le délai de départ ~~pour la prochaine inspection~~ ~~en~~ sur le prochain vol de l'itinéraire de l'inspecteur ne dépasse pas une période de repos normale.*

Point 2 : Facilitation et sûreté des documents de voyage et formalités de contrôle aux frontières**2.4 : Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)**

2.4:1 La Division reconnaît, au départ, qu'il existe une nette distinction entre l'accès aux RPCV et l'accès aux données des dossiers passagers (PNR) et qu'il convient de les examiner séparément. Elle décide donc d'examiner en premier lieu les RPCV.

2.4:2 Dans la note WP/15, le Secrétariat rend compte de la mise en place réussie de systèmes RPCV dans plusieurs États, où ils servent à la fois comme mesure de facilitation du contrôle des passagers et comme outil de renforcement de l'efficacité des systèmes d'inspection aux frontières. La note examine les questions connexes de facilitation et invite les États contractants à revoir et à actualiser la politique et la doctrine de l'OACI. Un amendement de la Pratique recommandée 3.34 actuelle est proposé.

2.4:3 La Division examine la note WP/16 dans laquelle le Secrétariat indique que l'établissement de profils aux fins d'évaluation des risques est une question liée aux droits des minorités qui ne saurait être laissée de côté. La note examine également la nécessité de mettre sur pied un organe d'État vigilant et énergique chargé d'assurer une surveillance constante, pour veiller à ce que le profilage aux aéroports ne crée pas de discrimination et qu'un système équilibré de vérification de conformité soit en place.

2.4:4 La note WP/38 décrit l'expérience du Canada dans la mise en œuvre de son programme RPCV, dont l'objectif est d'identifier les voyageurs présentant des risques élevés, avant leur arrivée aux frontières canadiennes. La Division prend note des renseignements sur le programme RPCV du Canada et recommande d'en inclure les parties appropriées dans les directives de l'OACI.

2.4:5 Dans la note WP/53, l'Arabie saoudite note que la mise en œuvre d'un système RPCV par les exploitants et par les autorités gouvernementales des aéroports peut présenter des avantages sur le plan de la sûreté et de l'exploitation. La note demande que l'OACI élabore des lignes directrices à l'intention des États, concernant les contrôles et les mesures importants pour la mise en place d'un système RPCV, question que la Division a abordée dans son examen de la note WP/15. En ce qui concerne la proposition d'inclure une mention du système RPCV dans des accords bilatéraux de services aériens, la Division estime qu'il appartient aux États de négocier individuellement cette question au niveau bilatéral.

2.4:6 Dans la note WP/27, la CEAC demande une meilleure coopération internationale en matière de systèmes RPCV, ainsi qu'une approche multilatérale pour le traitement des passagers fondée sur les RPCV. La CEAC invite la Division à demander à l'OACI de prendre l'initiative en élaborant des normes et pratiques recommandées internationales dans le domaine des RPCV.

2.4:7 Dans la note WP/68, la SITA préconise une coopération internationale pour garantir un usage effectif de la technologie et recommande l'établissement d'un centre de convergence communautaire pour permettre l'interface entre les différents systèmes.

2.4:8 Dans la note WP/81, la Nouvelle-Zélande décrit son système de filtrage préalable des passagers (APS) qui permet la gestion des risques avant le départ des passagers de leur point d'origine outre-mer; il est conseillé aux États qui envisagent d'établir un système RPCV d'envisager aussi l'établissement d'un système APS.

2.4:9 Dans la note WP/60, l'IATA présente des renseignements supplémentaires sur l'évolution des systèmes RPCV, ainsi qu'une déclaration de principes élaborée par son Groupe de travail des autorités de contrôle (CAWG). Une recommandation de type B est proposée, visant à demander que l'OACI poursuive, en collaboration avec l'OMD et l'IATA, ses travaux d'élaboration de normes et pratiques recommandées relatives au programme RPCV. Cette recommandation est semblable à celle qui est proposée dans la note WP/15 du Secrétariat. La Division convient d'inclure, comme éléments indicatifs, l'appendice de la note WP/60 sur la déclaration de principes du Groupe CAWG de l'IATA pour les systèmes RPCV. Il est en outre convenu que, en mettant en œuvre des systèmes RPCV, chaque État devrait mettre sur pied un processus consultatif industrie-gouvernement qui tienne compte des coûts et veiller à en informer l'OACI.

2.4:10 Dans ses délibérations, la Division estime que l'exigence imposée aux exploitants par plusieurs États de soumettre des renseignements détaillés d'identification des passagers, dépasse souvent les éléments de données inscrits dans la zone de lecture automatique du passeport. Or, le point de vue majoritaire est que les États qui exigent des données supplémentaires devraient chercher des moyens de les obtenir auprès de sources officielles telles que les bases de données de visas. En fin de compte, la Division adopte le texte proposé par le Secrétariat, comme suit.

Recommandation A/4 —

Amender la pratique recommandée 3.34 comme suit et **insérer** la nouvelle norme 3.34.1 ci-après :

3.34 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que, lorsqu'il y a lieu, les États contractants introduisent un système de renseignements préalables concernant les voyageurs, qui suppose la saisie de certains renseignements figurant sur les passeports ou les visas avant le départ, la transmission de ces renseignements par des moyens électroniques à leurs pouvoirs publics, et l'analyse de ces renseignements aux fins de la gestion des risques par les pouvoirs publics avant l'arrivée, afin d'accélérer le congé. Afin de réduire au minimum les formalités à l'enregistrement, il faudrait utiliser des dispositifs de lecture des documents pour la saisie des renseignements figurant dans les documents de voyage lisibles à la machine. ~~Lorsqu'ils spécifient les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, les États contractants ne devraient exiger que les renseignements figurant dans les zones de lecture machine des passeports et des visas qui sont conformes aux spécifications contenues dans le Doc 9303 (série), Documents de voyage lisibles à la machine. Tous les renseignements exigés devraient être conformes aux spécifications relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLIST.~~*

3.34.1 Lorsqu'ils spécifient les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, les États contractants n'exigeront que les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine dans les documents de voyage conformes aux spécifications contenues dans le Doc 9303 (série), *Documents de voyage lisibles à la machine*. Tous les renseignements exigés seront conformes aux spécifications relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLIST.

2.4:11 La Division examine et approuve en général une proposition voulant que les exploitants ne soient pas soumis à des pénalités en ce qui concerne leur transmission de RPCV, et elle adopte la recommandation suivante :

Recommandation A/5 —

Adopter la nouvelle pratique recommandée ci-après :

3.34.2 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États s'abstiennent d'imposer des amendes et des pénalités aux exploitants pour des erreurs qui peuvent avoir été commises dans la transmission de données aux autorités publiques conformément aux systèmes RPCV.*

2.4:12 Dans la note WP/78, l'Inde propose que les États qui exigent un manifeste de passagers remplacent ce dernier par un système RPCV et propose également une nouvelle norme pour remplacer le paragraphe 2.12 de l'Annexe 9. La Division convient que les États qui adoptent des systèmes RPCV ne devraient plus exiger le manifeste de passagers sur support papier et, dans l'esprit de la proposition de l'Inde, elle décide de recommander une nouvelle norme qui pourrait être incluse dans le Chapitre 3.

Recommandation A/6 —

Adopter la nouvelle norme ci-après :

3.34.3 Les États contractants qui exigent que les données sur les passagers soient transmises électroniquement au moyen d'un système de renseignements préalables concernant les passagers n'exigeront pas en plus un manifeste de passagers sur support papier.

2.4:13 Enfin, la Division prie instamment l'OACI d'élaborer des éléments indicatifs sur les systèmes RPCV et elle convient d'adopter la recommandation de type B ci-après.

Recommandation B/4 —

Il est recommandé que les États contractants qui prévoient l'installation de systèmes RPCV nouveaux ou renforcés soient instamment priés d'harmoniser leurs besoins et procédures en matière de données dans le cadre des séries de données normalisées établies conjointement par l'OACI, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Association du transport aérien international (IATA), aux fins d'interopérabilité mondiale.

2.4:14 La question de l'accès des États aux dossiers passagers (PNR), pour obtenir des renseignements en complément à ceux qui sont reçus par le biais d'un système RPCV, est examinée par la Division séparément des renseignements préalables concernant les passagers. À cet égard, les notes WP/22 présentée par la Suisse, WP/74 présentée par l'IATA et WP/75 présentée par l'Union européenne expriment les préoccupations des auteurs devant l'approche unilatérale de plusieurs États qui exigent désormais l'accès aux PNR; ces notes demandent instamment qu'une série de principes et de procédures harmonisés soit élaborée sous les auspices de l'OACI. L'élaboration d'un cadre universellement accepté, sous les auspices de l'OACI, devrait tenir compte également des éléments d'orientation présentés dans l'appendice de la note WP/75 présentée par l'Union européenne et ses États membres.

2.4:15 Plusieurs délégations estiment que l'accès aux PNR par les États est une question dont il ne conviendrait peut-être pas de saisir l'OACI, étant donné les problèmes liés à la protection de la vie privée inhérents à une telle procédure et au traitement des données obtenues de telles sources. Ces délégations veulent préciser clairement que la plupart des pays ne demandent pas l'accès aux PNR et qu'ils n'ont pas l'intention de s'engager dans cette voie. Cependant, étant donné que la plupart des États et leurs exploitants sont actuellement confrontés à une telle exigence, imposée par un nombre faible mais croissant d'États, une approche pragmatique consisterait à placer le processus dans un cadre convenu internationalement, qui serait confié à l'OACI. Un tel cadre inclurait l'obligation pour les États de disposer d'un processus de consultation industrie-gouvernement, d'établir une procédure pour aviser l'OACI lorsqu'un État exige l'accès aux PNR, et de tenir compte des coûts pour l'industrie.

2.4:16 En conséquence, la Division adopte la recommandation de la Suisse, modifiée par une suggestion du Nigéria, visant à adopter la nouvelle norme ci-après :

Recommandation A/7 —

Adopter la nouvelle norme ci-après au Chapitre 3.

3.-- Les États contractants ne demanderont pas accès aux dossiers passagers (PNR) pour compléter les données reçues des systèmes RPCV, en attendant que des directives soient élaborées par l'OACI. Les États contractants qui exigent l'accès aux PNR adapteront leurs demandes de données et le traitement de ces données aux lignes directrices qui auront été élaborées par l'OACI.

2.4:17 En outre, la recommandation de type B ci-après est adoptée.

Recommandation B/5 —

Il est recommandé que l'OACI élabore des éléments indicatifs pour les États qui peuvent exiger l'accès aux données des dossiers passagers (PNR) pour compléter les données d'identification reçues par le truchement d'un système RPCV, notamment des directives sur la distribution, l'utilisation et le stockage des données et une liste composite d'éléments de données qui peuvent être transférés entre l'exploitant et l'État récepteur.

2.4:18 La Division est d'avis que les transferts de données PNR appellent un complément d'étude et elle propose que l'OACI envisage de confier ces questions à un groupe d'étude qui soumettra ses conclusions et ses recommandations au Groupe d'experts de la facilitation et au Conseil.

2.4:19 La Division prend acte de la note IP/32 présentée par les États-Unis sur leur système RPCV.

Point 2 : Facilitation et sûreté des documents de voyage et formalités de contrôle aux frontières**2.5 : Mise en œuvre de la sûreté de l'aviation**

2.5:1 Les notes de travail ci-après sont présentées au titre de ce point de l'ordre du jour : WP/43 (Secrétariat), WP/36 (Pakistan), WP/79 (Inde), WP/41 (IATA), WP/55 (IFALPA) et WP/86 (ACI).

2.5:2 Dans la note WP/43, le Secrétariat présente des exemples de domaines où des améliorations pourraient être apportées afin de mettre en place un mécanisme plus efficace et moins contraignant de filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, de manière à améliorer le mouvement des passagers et pour rendre plus agréable leur passage dans les aéroports. Il s'agit par exemple du déploiement d'un personnel bien formé, de l'installation d'équipements de sûreté en quantité suffisante, de la fourniture d'espaces adéquats, d'une bonne gestion des files d'attente, du traitement des passagers difficiles et de la création de files de sûreté séparées pour les personnes âgées, les invalides et les personnes voyageant avec des enfants.

2.5:3 Durant l'examen de la note, certaines délégations s'inquiètent de la demande formulée au paragraphe 3.1 à l'intention des États concernant l'établissement d'un filtrage de sûreté à deux niveaux pour les passagers, à savoir un filtrage de bas niveau et un autre de haut niveau aux aéroports. Le Secrétariat souligne que cette demande fait partie d'une recommandation approuvée par le Conseil et que les préoccupations exprimées par les délégations seront communiquées au Groupe AVSEC pour examen.

2.5:4 Certaines délégations estiment qu'il faut procéder à un audit de la facilitation aux aéroports et que des mesures de facilitation devraient être incluses dans les programmes OACI d'audits de la sécurité et de la sûreté.

2.5:5 Après délibérations, la Division prend note de la recommandation suivante du Conseil de l'OACI :

Les États sont encouragés à examiner des mesures appropriées pour **réduire le nombre de passagers faisant la queue à l'intérieur des aéroports**, car ils représentent une cible potentielle pour les auteurs d'actes d'intervention illicite. **La mise en œuvre de la technologie biométrique pour l'immigration, de contrôles par sondage et de filtrage de sûreté à deux niveaux pour les passagers** devrait être étudiée afin de réduire le fardeau des contrôles de sûreté systématiques et de faible qualité appliqués aux passagers, tout en améliorant la qualité et l'efficacité du filtrage de sûreté de haut niveau réservé à certains passagers.

2.5:6 Dans la note WP/55, l'IFALPA passe en revue les mesures prises par l'OACI, notamment l'élaboration d'une législation type, pour traiter de la question des passagers indisciplinés. L'IFALPA estime qu'une combinaison de mesures juridiques et préventives, couvrant les domaines de la justice, de la sûreté et de la facilitation, est nécessaire à la mise en œuvre d'une stratégie efficace et cohérente dans ce domaine, à l'échelle internationale. La note propose l'ajout de deux nouvelles dispositions à l'Annexe 9 et l'adoption d'une recommandation de type B.

2.5:7 La recommandation proposée dans la note recueille un appui général. Quelques délégations soulignent l'importance de la formation du personnel en matière de relations avec les passagers. La Division convient que certains aspects de la question seraient inclus dans le Manuel de facilitation prévu.

2.5:8 Après délibérations, la Division convient d'adopter les recommandations suivantes :

Recommandation n° A/8 —

Ajouter les nouvelles pratiques recommandées ci-après au Chapitre 6 :

6.---Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants prennent les mesures nécessaires pour sensibiliser davantage les passagers au caractère inacceptable et aux conséquences d'un comportement indiscipliné ou perturbateur à l'intérieur des installations aéronautiques et à bord d'aéronefs.*

6.---Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants exigent que le personnel au sol des aéroports, qui est en contact avec les passagers, reçoive une formation lui permettant de détecter, d'anticiper et de résoudre le comportement irascible ou indiscipliné des passagers, de reconnaître des situations risquant d'empirer, d'endiguer les crises et de résoudre les problèmes apparentés.*

Recommandation n° B/6 —

Il est recommandé que :

les États contractants appuient une politique de tolérance zéro à l'égard du comportement indiscipliné des passagers, en promulguant et en appliquant une législation appropriée, compte tenu de la législation nationale type élaborée par l'OACI.

2.5:9 La Division examine la note WP/36 dans laquelle le Pakistan propose que, pour réduire les encombrements aux points de contrôle au départ tout en assurant la sûreté de l'aviation, les États se penchent sur certains aspects, tels que l'information des passagers sur les procédures de sûreté, l'utilisation d'équipement spécialisé, la facilitation de l'écoulement continu du trafic, la sécurité du transport des bagages, la configuration des aéroports et le traitement des passagers indisciplinés.

2.5:10 Certains États se disent préoccupés par la suggestion que les compagnies aériennes soient responsables des poursuites à engager contre les passagers indisciplinés. La Division appuie la note et convient qu'elle devrait être renvoyée au Groupe AVSEC et à une réunion conjointe FAL/AVSEC, pour examen.

2.5:11 Dans la note WP/79, l'Inde analyse l'application de normes de sûreté de l'aviation aux aéroports afin de réduire l'encombrement aux points de contrôle au départ et de renforcer la sûreté en rationalisant l'écoulement du trafic.

2.5:12 Durant l'examen de la note, certains de ses éléments font l'objet de préoccupations, notamment le transport de matières dangereuses, ainsi que la suggestion de limiter à une seule pièce les bagages que les passagers peuvent emporter en cabine. La Division appuie la note et convient qu'elle devrait être renvoyée au Groupe AVSEC et à une réunion conjointe FAL/AVSEC, pour examen.

2.5:13 Dans la note WP/41, l'IATA présente des suggestions sur la meilleure façon pour les États de mettre en œuvre la recommandation de l'OACI concernant le filtrage à 100 % des bagages de soute, afin d'optimiser le contrôle de sûreté des passagers et de leurs bagages, compte tenu des limites auxquelles ces opérations sont assujetties. Malgré le désaccord de quelques délégations concernant certains éléments de la note, la Division estime que les États la trouveront utile en ce qui a trait aux systèmes de filtrage à 100 % des bagages de soute.

2.5:14 La Division examine la note WP/86 présentée par l'ACI, qui estime que la facilitation et les contrôles de sûreté devraient être des éléments complémentaires, afin d'assurer un passage ininterrompu des voyageurs aux différents processus de contrôle aéroportuaire, pour éviter le risque d'interruption du transport aérien international ou son fonctionnement à un niveau préjudiciable à sa rentabilité.

2.5:15 De nombreuses délégations ne partagent pas la suggestion de l'ACI voulant que les gouvernements assument le fardeau financier supplémentaire des nouvelles mesures, pour éviter d'imposer des coûts trop élevés à l'industrie du transport aérien. La Division convient toutefois que les gouvernements devraient tenir compte du fardeau imposé à l'industrie lorsqu'ils établissent de nouvelles mesures.

2.5:16 La Division convient donc que les mesures de sûreté devraient être harmonisées sur le plan international et conçues de manière à réduire au minimum leur impact négatif sur la facilitation, en faisant appel aux technologies appropriées pour faciliter et rendre plus sûrs les voyages aériens internationaux.

2.5:17 La note IP/4 présentée par les Philippines, la note IP/14 présentée par l'Indonésie, la note IP/20 présentée par l'Arabie saoudite et la note IP/38 présentée par la France sont soumises au titre du point 2.5 pour information.

Point 3 : Mise en œuvre de mesures modernes de facilitation et de sûreté dans le transport aérien de fret**3.1 : Facilitation du dédouanement des marchandises**

3.1:1 La Division examine la note WP/13 dans laquelle le Secrétariat présente, à la lumière des préoccupations contemporaines concernant la sûreté et de la nécessité continue de faciliter le commerce international, la liste des questions ci-après comme point de départ pour la suite des travaux concernant la stratégie sur le fret aérien à l'OACI :

- a) nécessité de SARP recommandant l'utilisation de systèmes de renseignements préalables concernant le fret pour permettre le traitement des données sur le fret avant son arrivée;
- b) nécessité d'harmoniser le concept de sûreté de l'aviation concernant l'«agent réglementé» avec le concept de facilitation concernant la «personne autorisée»;
- c) principes de l'intégrité des systèmes d'inspection pour renforcer la sûreté des frontières;
- d) transparence et équité dans la perception de redevances pour le service d'inspection;
- e) acceptation du numéro de la lettre de transport aérien comme «référence d'expédition unique» suffisante;
- f) élargissement des SARP sur la sûreté du fret aérien aux mouvements de transit air-route.

3.1:2 La Division approuve de façon générale la liste des questions proposée dans la note WP/13 et reproduite au paragraphe 3.1.1 du rapport. Toutefois, en ce qui concerne la référence d'expédition unique (UCR) des approvisionnements, la Division note que la référence ne devrait pas être uniquement le numéro de la lettre de transport aérien car il existe d'autres éléments de référence qui devraient être pris en compte. Pour ce qui est de l'UCR, la Division est informée que l'OMD s'est penchée sur la question et que certaines de ses dispositions sont incluses dans les éléments d'orientation. La Division convient de recommander que l'OACI prenne les mesures appropriées pour élaborer une stratégie en matière de fret aérien s'inspirant des dispositions du paragraphe 3.1.1 du rapport, en collaboration avec d'autres instances concernées afin d'éviter un doublement d'efforts.

3.1:3 La Division examine la note WP/80 dans laquelle la SITA présente une proposition concernant un centre de convergence pour les renseignements préalables sur le fret aérien (ACI), étant donné l'absence de source unique d'informations satisfaisant les exigences des instances gouvernementales en raison de la nature fragmentée de l'industrie du fret aérien. Comme la chaîne d'approvisionnement internationale touche toutes les régions du monde et que sa sécurité est véritablement un problème mondial qui appelle une solution universelle, la note recommande que la collectivité se concentre sur l'adoption de mesures concertées prises de façon coordonnée et unifiée.

3.1:4 La Division examine également la note WP/42 dans laquelle l'IATA rend compte des mesures prises par les États pour améliorer leur aptitude à gérer les risques associés aux mouvements de fret aérien à l'arrivée et au départ, par l'élaboration et la mise en œuvre de dispositions relatives à la

présentation électronique de renseignements préalables sur le fret aérien (ACI). En l'absence de normes acceptées à l'échelle mondiale et d'éléments sur les meilleures pratiques pouvant servir d'orientations, on risque d'aboutir à l'établissement unilatéral de systèmes non compatibles. À cet égard, la note fait le point sur la situation ACI et les défis à relever pour assurer l'harmonisation et l'interopérabilité mondiales des systèmes actuels et futurs.

3.1:5 La Division appuie la proposition présentée par la SITA dans la note WP/80 et celle que l'IATA présente dans la note WP/42. Il est souligné que l'élaboration de systèmes ACI devrait être fondée sur des normes universellement acceptées. Pour ce qui est des recommandations de l'IATA, la Division convient que l'élaboration de systèmes ACI ne devrait pas aller au-delà des principes reconnus internationalement. En conséquence, la Division adopte les recommandations ci-après :

Recommandation B/7 —

Il est recommandé :

Qu'en collaboration avec d'autres organismes intéressés et afin d'assurer l'interopérabilité mondiale, l'OACI entreprenne immédiatement d'établir des principes reconnus internationalement en vertu desquels des systèmes de renseignements préalables sur le fret aérien (ACI) devraient être élaborés.

Recommandation B/8 —

Il est recommandé que :

Dans toute la mesure possible et aux fins d'harmonisation et d'interopérabilité, les États qui visent à mettre au point des systèmes de renseignements préalables sur le fret aérien (ACI) alignent la conception et les spécifications de ces systèmes sur les principes convenus internationalement à cet égard.

3.1:6 La Division prend également acte de la note IP/15 présentée par l'Indonésie sur les initiatives stratégiques dans le domaine de la facilitation du commerce en Indonésie.

Point 3 : Mise en œuvre de mesures modernes de facilitation et de sûreté dans le transport aérien de fret**3.2 : Sûreté**

3.2:1 La Division examine la note WP/62 présentée par les États-Unis qui propose d'apporter à la norme 2.38 de l'Annexe 9 un amendement permettant aux États contractants d'exiger des vols en transit, outre les renseignements figurant dans le plan de vol, les documents supplémentaires dont ils auraient besoin. Cette proposition est fondée sur des mandats législatifs établis pour exiger la soumission préalable par voie électronique de renseignements sur le fret transporté par tous les modes de transport à destination et en provenance des États-Unis, en raison des questions de sûreté à l'échelle nationale.

3.2:2 La proposition n'ayant reçu aucun appui, la Division conclut que la norme 2.38 doit rester inchangée.

3.2:3 La Division examine la note WP/8 présentée par le Secrétariat, qui fait le point sur le concept d'évaluation des risques en tant qu'outil permettant aux pouvoirs publics de décider du degré d'examen des marchandises, et propose que ce concept soit développé en vue d'améliorer les conditions d'exploitation pour toutes les entités qui composent la chaîne internationale d'approvisionnement. Comme premières étapes d'un projet à long terme visant à intégrer systématiquement la facilitation des formalités dans les programmes nationaux de gestion frontalière, la note propose l'établissement de nouveaux concepts, par exemple : le transporteur de fret aérien autorisé, l'agent de fret aérien autorisé, l'aéroport autorisé, le manutentionnaire de fret au sol autorisé, les normes internationales de sûreté selon lesquelles les entités ci-dessus peuvent être «certifiées»; l'identification d'expédition unique, fondée pour l'industrie du transport aérien sur des lettres de transport aérien à numérotation unique; la reconnaissance multilatérale par les autorités douanières des exploitants commerciaux qui respectent certaines normes de sûreté convenues; et l'évaluation des risques au niveau de l'exploitant commercial autorisé, comme remplacement du traitement individuel par expédition.

3.2:4 La Division approuve en principe les premières étapes proposées d'un projet à long terme visant à intégrer systématiquement la facilitation des formalités dans les programmes nationaux de gestion frontalière, en observant toutefois que des solutions multilatérales devraient être élaborées. À cet égard, la Division demande à l'OACI d'étudier la question en étroite collaboration avec d'autres organisations concernées et de faire rapport à la prochaine session de la Division de facilitation. Il est en outre estimé que, certaines de ces questions ayant déjà été abordées par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, il conviendrait de tenir des réunions conjointes du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et du Groupe d'experts de la facilitation afin d'élaborer des normes de sûreté. En conséquence, la Division adopte la recommandation suivante :

Recommandation B/9 —

Il est recommandé :

que l'OACI encourage un effort coopératif entre le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et le Groupe d'experts de la facilitation et d'autres organisations concernées pour élaborer des normes de sûreté sur la base desquelles les exploitants de fret aérien, les agents, les aéroports et manutentionnaires au sol peuvent être homologués en tant qu'entités autorisées dans la chaîne d'approvisionnement internationale, en vue de garantir le plus haut niveau possible de sûreté tout en empêchant des retards inutiles dans le mouvement international de marchandises.

3.2:5 Le Secrétariat présente la note WP/12 qui décrit la genèse du concept d'une chaîne logistique internationale et les difficultés que soulève sa mise en œuvre. La note WP/12 introduit le nouveau concept de «chaîne logistique agréée», présenté comme solution au défi qui consiste à faciliter et à développer le commerce mondial, tout en renforçant les mesures de sûreté applicables au transport de fret international.

3.2:6 La Division exprime son appui général du concept et recommande la mise en œuvre de la solution de la chaîne logistique agréée. Il est convenu que l'OACI devrait coordonner ses travaux sur ce sujet avec d'autres organisations concernées. Il est en outre suggéré que les questions de sûreté qui en découleraient devraient être examinées par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation. En conséquence, la Division adopte la recommandation suivante :

Recommandation B/10 —

Il est recommandé que l'OACI travaille de façon proactive pour appuyer et promouvoir la mise en œuvre des arrangements relatifs à la chaîne logistique agréée.

Recommandation B/11 —

Il est recommandé que l'OACI, tout en étant consciente des incidences financières que cela entraînera pour les pays en développement, révise et actualise les SARP de l'Annexe 9 afin de tenir compte des aspects de sûreté et de facilitation des spécifications relatives à la chaîne logistique agréée, en harmonie avec les mesures prises dans d'autres modes de transport.

3.2:7 Dans la note WP/48, le Secrétariat traite de sûreté du fret aérien, et en particulier du principe de l'«agent habilité», notamment sa définition, sa désignation, son approbation et ses obligations déterminées par l'autorité compétente de sûreté. La note souligne que la procédure de l'OACI pour le traitement du fret a pour objet d'assurer que tous les articles de fret transportés à bord de vols de passagers sont soumis à des mesures de contrôle de sûreté appropriées, telles que le filtrage, avant d'être chargés à bord d'un aéronef. Toutefois, cette procédure peut être facilitée et la charge de travail réduite, en particulier aux emplacements qui reçoivent un grand volume de fret, si l'exploitant délègue les fonctions de filtrage à des agents habilités.

3.2:8 La Division prend note de la similitude entre le concept d'«agent habilité» et celui de «négociant autorisé» utilisés dans le contexte des contrôles douaniers et elle convient que ces deux concepts devraient être pris en compte dans l'élaboration ou l'amendement des normes et des pratiques recommandées de l'Annexe 9.

3.2:9 Dans la note WP/37, le Pakistan souligne la nécessité d'examiner/filtrer chaque colis/article contenant des produits périssables et des marchandises sèches avant qu'ils ne soient scellés pour être chargés à bord des aéronefs. La note indique que diverses mesures sont mises en œuvre, notamment le filtrage des marchandises ou l'imposition d'une période d'attente de 24 à 48 heures, et elle suggère des mesures de sûreté afin d'assurer la sécurité du mouvement des marchandises et de rationaliser davantage le processus.

3.2:10 La Division convient que cette note de travail porte sur des questions de sûreté et devrait par conséquent être examinée par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation. Une préoccupation est exprimée, à savoir que l'imposition d'une nouvelle technologie de sûreté de l'aviation peut entraîner un fardeau financier indu pour les pays en développement. En réponse, il est fait référence aux programmes d'assistance actuellement offerts aux États.

3.2:11 La Division examine la note WP/52 présentée par le Royaume d'Arabie saoudite qui souligne les avantages et les gains qui peuvent être réalisés en adoptant le concept d'«agent habilité». La note invite instamment les États contractants de l'OACI à accorder à la question de la sûreté du fret aérien l'importance et l'attention qu'elle mérite et à mettre en œuvre le concept d'«agent habilité».

3.2:12 La Division convient que cette note de travail est complémentaire aux notes WP/8 et 48 présentées par le Secrétariat et recommande qu'un groupe d'étude soit institué afin d'examiner comment on pourrait harmoniser les notions d'«agent habilité» et de «négociant agréé» et remédier aux carences éventuelles.

3.2:13 Dans la note WP/28, la CEAC présente des propositions sur la gestion du risque, considérée comme un instrument permettant la facilitation du commerce lors de mouvements transfrontaliers du fret. Compte tenu des impératifs de sûreté accrus, la gestion du risque joue un rôle vital à la fois pour la sûreté et la facilitation et peut être reconnue comme une technique importante permettant des contrôles modernes et efficaces pour les agences de contrôle frontalières. Afin de parvenir à un équilibre réfléchi à l'égard de la mise en œuvre des techniques de gestion du risque dans les domaines de la sûreté et de la facilitation, la note souligne la nécessité d'inclure une référence à la sûreté dans l'Annexe 9.

3.2:14 La Division approuve la proposition de la CEAC et recommande que des mesures appropriées soient prises afin de lier explicitement l'application de la gestion du risque dans l'Annexe 9 non seulement à la facilitation, mais aussi aux activités concernant l'application des récentes mesures de sûreté aux mouvements transfrontaliers du fret, et de solliciter la coopération avec les organes responsables de la sûreté au sein de l'OACI, afin de créer autant que possible une synergie. La Division recommande qu'une considération appropriée soit accordée à l'élaboration de lignes directrices sur la gestion du risque aux fins d'inclusion dans le Manuel de facilitation, sachant que des renseignements trop précis pourraient être utilisés par ceux qui cherchent à contourner le système.

3.2:15 La Division examine la note WP/30 présentée par la TIACA, qui souligne certaines contributions du fret aérien au développement, identifie les exigences actuelles de sûreté susceptibles de compromettre ces apports et suggère des réponses institutionnelles et stratégiques afin de permettre des correctifs quant à la facilitation. La note propose que l'OACI joue le rôle de leader dans l'établissement d'un régime moderne de sécurité pour le fret aérien, prenant en compte l'impact économique sur les pays en développement tout en relevant les défis constitués par les menaces actuelles qui pèsent sur l'aviation civile.

3.2:16 La Division appuie en principe la gestion du risque pour le fret aérien, approche qui est présentée dans la note de travail, et elle convient que l'OACI devrait entreprendre l'établissement d'un régime moderne de sûreté pour le fret aérien en consultation avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation. La Division de facilitation suivra de près l'évolution de la situation.

3.2:17 Dans la note WP/34, l'IATA souligne que le mouvement sûr et efficace du fret aérien est crucial pour le bon fonctionnement de l'économie moderne et que, pour faciliter le mouvement du fret aérien, il est crucial que les mesures relatives à la sûreté et à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement soient harmonisées à l'échelle mondiale. La note donne un aperçu des diverses questions qui, de l'avis de l'IATA, doivent être prises en compte lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures de sûreté du fret aérien et d'initiatives de sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

3.2:18 La Division examine les concepts décrits par l'IATA et elle convient que ceux-ci devraient être pris en compte dans les activités visant l'harmonisation des programmes de sûreté du fret aérien et de la chaîne d'approvisionnement à l'échelle mondiale. Concernant l'élaboration d'un protocole normalisé pour l'inspection des expéditions, et notamment la fouille manuelle, une question est posée au sujet de la responsabilité des gouvernements en matière d'inspection ou de filtrage des expéditions. Il est observé que la mise en œuvre de ces concepts ne devrait pas imposer un fardeau excessif aux petits expéditeurs intermédiaires, en particulier dans les pays en développement.

3.2:19 La Division prend acte des notes d'information IP/22 et 33 présentées par les États-Unis, concernant la mise en œuvre des dispositions modernes sur la facilitation et la sûreté du fret aérien, et les nouvelles dispositions des États-Unis relatives aux renseignements électroniques préalables sur le fret, ainsi que de la note IP/26 présentée par l'Inde concernant les mesures de sûreté relatives au congé du fret aérien et de la note IP/37 présentée par l'ITF sur une approche mondiale à l'acheminement des renseignements préalables concernant le fret (ACI).

Point 4 : Lutte contre la fraude en matière de documents de voyage et la migration illégale

4:1 La Division examine la note WP/6 dans laquelle le Secrétariat recommande l'adoption de définitions nouvelles ou amendées à insérer dans le Chapitre 1^{er} de l'Annexe 9.

4:2 Durant l'examen des définitions proposées dans l'appendice de la note, la Division effectue quelques modifications et elle convient d'adopter les définitions ci-après en vue de leur inclusion dans le Chapitre 1^{er} :

CHAPITRE 1^{er}. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

Amender le Chapitre 1^{er} comme suit :

Recommandation A/9 —**A. DÉFINITIONS**

Dans la présente Annexe, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Admission. Permission d'entrer dans un État donnée à une personne par les pouvoirs publics de cet État conformément à ses lois nationales.

(. . .)

Commencement du voyage. Point où une personne a commencé son voyage, sans tenir compte d'aucun aéroport où elle se serait arrêtée en transit direct, que ce soit à bord d'un vol direct ou d'un vol de correspondance, si elle n'a pas quitté la zone de transit direct de l'aéroport en question.

(. . .)

Contrôle d'immigration. Mesures adoptées par les États pour contrôler l'entrée dans leur territoire, le transit par leur territoire et le départ de leur territoire de personnes voyageant par air.

(. . .)

Document de voyage. Passeport ou autre document officiel d'identité délivré par un État ou une organisation, qui peut être utilisé par le titulaire pour un voyage international.

(. . .)

Évaluation du risque. Évaluation par l'État qui expulse une personne du point de savoir si elle doit être refoulée avec ou sans agent d'escorte par des services aériens commerciaux. Cette évaluation devrait tenir compte de tous les facteurs pertinents, y compris l'aptitude médicale, mentale et physique au transport sur un vol commercial, la volonté de voyager, le comportement et tout antécédent de violence.

(. . .)

Intégrité des frontières. Mise en application, par un État, de ses lois et/ou règlements concernant le franchissement de ses frontières par des biens et/ou personnes.

(...)

Ordre de refoulement. Ordre écrit donné par un État à l'exploitant sur le vol duquel une personne non admissible a voyagé en direction de cet État, de lui faire quitter son territoire.

Ordre d'expulsion. Ordre écrit, émis par les autorités compétentes d'un État et donné à une personne expulsée, de quitter cet État.

Personne expulsée. Personne qui, ayant été admise légalement dans un État par ses autorités ou étant entrée dans un État illégalement, reçoit ultérieurement l'ordre formel des autorités compétentes de quitter cet État.

(...)

Personne non admissible. Personne dont l'admission dans un État est ou sera refusée par les autorités de cet État.

Personne non munie des documents requis. Personne qui voyage, ou tente de voyager : a) avec un document de voyage expiré ou un visa non valide; b) avec un document de voyage ou un visa contrefait, faux ou falsifié; c) avec le document de voyage ou le visa de quelqu'un d'autre; ou d) sans document de voyage ni visa alors que ces pièces sont exigées.

(...)

Refoulement d'une personne. Action, par les pouvoirs publics d'un État, conformément à ses lois, de donner ordre à une personne de quitter cet État.

(...)

Zone de transit direct. Zone spéciale établie sur un aéroport international ou à proximité, approuvée par les pouvoirs publics compétents et placée sous leur surveillance directe, où les passagers peuvent rester pendant le transit ou la correspondance sans être soumis à des mesures de contrôle frontalier.

(...)

4:3 Durant les débats sur la définition de la «Zone de transit direct», quelques délégations s'inquiètent du fait que certains États perçoivent un droit pour la délivrance de visas de transit. Pour ce qui est de la définition de «Personne non munie des documents requis», la Division convient que des renseignements détaillés sur ce point devraient être inclus dans le Manuel FAL qui est prévu.

4:4 La Division examine ensuite la note WP/5, dans laquelle le Secrétariat présente des propositions de SARP à inclure dans un nouveau Chapitre 5 de l'Annexe 9. Ces éléments ont été élaborés par le «Groupe de rédaction sur le traitement des passagers» établi par le Groupe d'experts FAL, en conjonction avec les propositions relatives au Chapitre 1^{er} de l'Annexe 9. L'objectif du groupe est d'examiner les problèmes identifiés dans des comptes rendus reçus par le Secrétariat et dans les

différences notifiées par divers États par rapport aux SARP du Chapitre 3. La note contient également des recommandations supplémentaires concernant les personnes expulsées, pour lesquelles il n'existe actuellement que fort peu d'éléments d'orientation dans l'Annexe 9.

4:5 La Division examine en détail, un paragraphe après l'autre, les propositions concernant le Chapitre 5, contenues dans l'appendice de la note WP/5. Parallèlement, la Division examine également la note WP/49 présentée par la CAFAC et la note WP/77 présentée par l'Inde (décrite plus loin, aux paragraphes 4:7 et 4:12).

4:6 Les paragraphes 5.1 et 5.2, ainsi que 5.3 à 5.8 inclusivement, sont adoptés après délibérations. Un nouveau paragraphe 5.2 *bis* est ajouté comme suite à la proposition figurant dans la note WP/49, accompagné d'une note précisant la signification du terme «dignité des personnes».

4:7 Une proposition visant à élever la pratique recommandée 5.9 au rang de norme et une autre proposition (WP/77) sur l'élément coût de la garde des personnes non admissibles donnent lieu à un débat prolongé. À la lumière des points de vue exprimés et compte tenu de la norme 3.60 actuelle, il est convenu, à la majorité, d'adopter la proposition avec quelques amendements. La deuxième proposition présentée dans la note WP/77 sur la garde physique des personnes non admissibles est déjà couverte par l'expression «détention officielle» utilisée au paragraphe 15.5 de la pièce jointe à la note WP/5.

4:8 Les paragraphes 5.10 à 5.13 sont adoptés rapidement, sans modification. Pour ce qui est du paragraphe 5.14.1, la Division convient de le conserver comme pratique recommandée malgré les nombreuses délégations qui auraient souhaité en faire une norme.

4:9 Pour la pratique recommandée 5.15, il est proposé, aux fins de cohérence avec la norme 5.9, de l'élever au rang de norme. La grande majorité des délégations appuyant cette proposition, la Division décide de procéder ainsi et de l'insérer après la norme 5.9.

4:10 Lors de l'examen de la norme 5.17 proposée, quelques délégations indiquent que la disposition est contraire à leur législation. Un texte de compromis est donc proposé et adopté par la Division, étant entendu que des éléments d'orientation sur la question seraient inclus dans le Manuel FAL. En ce qui a trait à la norme 5.22 proposée, une délégation fait savoir que si elle est adoptée, son État notifiera une différence.

4:11 En conclusion, la Division adopte la recommandation ci-après, après avoir apporté les amendements nécessaires au texte figurant dans l'appendice de la note WP/5 :

Recommandation A/10 —

Insérer le nouveau Chapitre 5 ci-après dans l'Annexe 9 :

CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

A. Généralités

5.1 Afin de perturber le moins possible l'exploitation ordonnée de l'aviation civile internationale, les États contractants coopéreront entre eux pour résoudre rapidement toute différence se posant dans la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre.

5.2 Les États contractants faciliteront le transit des personnes refoulées d'un autre État conformément aux dispositions du présent chapitre, et apporteront la coopération nécessaire aux exploitants et aux agents d'escorte qui procèdent à ce refoulement.

5.2 bis Durant la période pendant laquelle un passager non admissible ou une personne qui doit être expulsée est sous leur garde, les agents de l'État en cause protégeront la dignité de la personne en question et ne prendront aucune mesure susceptible d'y porter atteinte.

Note.— Les personnes en question devraient être traitées conformément aux dispositions internationales pertinentes, y compris le Pacte international des Nations Unies sur les droits civils et politiques.

B. Personnes non admissibles

5.3 3.58 (1^{re} partie) Lorsqu'une personne est jugée non admissible, conformément au § 3.44, les ~~pouvoirs publics~~ États contractants en ~~informeront~~ ~~aviseront~~ sans délai l'exploitant, par écrit ~~et le consulteront au sujet des possibilités de refoulement.~~

Note 1.— La personne jugée non admissible sera replacée soit sous la garde de l'exploitant qui l'a transportée directement vers la destination finale, soit, s'il y a lieu, sous la garde de l'un des exploitants qui l'a transportée vers l'une des destinations de transit.

Note 2.— Ni la présente disposition ni la Note 1 ne doivent en aucune manière être interprétées comme une autorisation de renvoyer quiconque demande asile dans le territoire d'un État contractant vers un pays dans lequel sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un groupe social particulier ou de ses opinions politiques.

5.4 3.58 (2^e partie) **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants, par l'entremise de leurs* ~~Lorsqu'une personne sera jugée non admissible, les pouvoirs publics, en informeront sans délai l'exploitant et le consulteront au sujet des possibilités~~ *consultent l'exploitant sur le calendrier d'exécution de du refoulement de la personne jugée non admissible, afin de donner à l'exploitant un délai raisonnable pour procéder au refoulement de la personne sur ses propres services ou pour prendre d'autres dispositions à cet effet.*

Note 1.— La personne jugée non admissible sera replacée soit sous la garde de l'exploitant qui l'a transportée directement vers la destination finale, soit, s'il y a lieu, sous la garde de l'un des exploitants qui l'a transportée vers l'une des destinations de transit.

Note 2. — ~~Ni la présente disposition ni la Note 1 ne doivent~~ **La présente disposition ne doit** en aucune manière être interprétées comme une autorisation de renvoyer quiconque demande asile dans le territoire d'un État contractant vers un pays dans lequel sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un groupe social particulier ou de ses opinions politiques.

5.5 Les États contractants veilleront à ce qu'un ordre de refoulement soit donné à l'exploitant à l'égard d'une personne jugée non admissible. L'ordre de refoulement comprendra les renseignements suivants, s'ils sont connus : nom, âge, sexe et citoyenneté de la personne en question.

3.59 — ~~En remplacement d'un document saisi, l'État qui renvoie la personne émettra une lettre explicative et y joindra une photocopie des documents de voyage saisis (s'ils sont disponibles), ainsi que tout autre renseignement important, comme l'ordre de refoulement. La lettre explicative et les pièces jointes seront remises à l'exploitant responsable du réacheminement de la personne non admissible. Elle servira à informer les autorités au point de transit et/ou au point d'embarquement initial. Advenant que la personne jugée non admissible ait perdu ou détruit ses documents de voyage, une lettre semblable sera émise.~~

Note. — ~~On trouvera à l'Appendice 9 des propositions de lettres applicables au refoulement des passagers non munis des documents requis.~~

5.6 Les États contractants qui ordonnent le refoulement d'une personne non admissible ayant perdu ou détruit ses documents de voyage émettront une lettre explicative sous la forme indiquée à l'Appendice 9 a), afin d'informer les autorités du point de transit et/ou du début du voyage. Cette lettre, l'ordre de refoulement et tout autre renseignement pertinent seront remis à l'exploitant ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui aura la responsabilité de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.

5.7 Les États contractants qui ordonnent le refoulement d'une personne non admissible dont les documents de voyage ont été saisis conformément au § 3.46 émettront une lettre explicative sous la forme indiquée à l'Appendice 9 b) afin d'informer les autorités du point de transit et/ou du début du voyage. Cette lettre ainsi qu'une photocopie des documents de voyage saisis et l'ordre de refoulement seront remis à l'exploitant ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui aura la responsabilité de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.

5.8 3.60.1 ~~Lorsque les pouvoirs publics~~ **Les États contractants qui** ont des raisons de croire qu'une personne ~~qui a été déclarée~~ non admissible pourrait offrir une résistance à son refoulement, ~~ils en informeront l'exploitant dans des délais lui permettant de~~ **concerné dès que possible avant le départ prévu, afin qu'il puisse** prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

Note. — ~~À cette fin, la sûreté devrait être assurée par des fonctionnaires de l'État, lorsque la réglementation nationale le prévoit, ou par l'exploitant, qui devrait employer son propre personnel de sûreté ou engager à ses frais le personnel qu'il juge compétent.~~

5.9 3.52.2 (2^e partie) **Pratique recommandée.** — ~~Après cette prise en charge, conditionnelle ou inconditionnelle, il est recommandé que les pouvoirs publics compétents assument 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~~ L'exploitant sera tenu responsable du coût de la garde d'une personne non munie des documents requis à partir du moment où elle est jugée non admissible et confiée à l'exploitant en vue de son refolement.

5.9 bis 3.57 ~~Pratique recommandée.~~— Advenant que les précautions mentionnées au § 3.53 3.33 aient été prises mais que ~~le passager~~ la personne ne soit néanmoins pas admise, en raison de problèmes de documents dépassant les compétences de l'exploitant ou pour des raisons autres que l'absence des documents requis, l'exploitant ne devrait pas être tenu ~~directement~~ responsable des coûts liés à la garde officielle ~~du passager~~ de la personne.

5.10 3.62 Lorsque qu'une personne jugée non admissible est confiée de nouveau à l'exploitant en vue de son transport hors du territoire de l'État, l'exploitant ne sera pas empêché de recouvrer de cette personne les frais de transport ~~qui pourraient en résulter~~ découlant de son refolement.

5.11 3.60 ~~Chaque État contractant veillera à ce qu'une personne jugée non admissible soit replacée sous la garde de l'exploitant, qui sera chargé de la ramener promptement~~ refolement la personne non admissible :

- a) au point où elle a commencé son voyage; ou
- b) à tout autre endroit où elle peut être admise.

5.12 3.63 ~~Les États contractants accepteront pour contrôle~~ Un État contractant acceptera pour vérification une personne refolement à son point de débarquement d'un État où elle a été jugée non admissible, si, avant son embarquement, cette personne a déjà séjourné sur leur territoire autrement qu'en transit direct. ~~Les États contractants ne renverront~~ Un État contractant ne renverra pas cette personne dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.

Note.— ~~Cette disposition n'a pas pour objet d'empêcher les pouvoirs publics de soumettre à un nouveau contrôle une personne non admissible qui a été refolement, afin de déterminer si elle peut finalement être admise sur le territoire de l'État ou de prendre des mesures en vue de la transférer, de la déplacer ou de l'expulser vers un État dont elle a la nationalité ou dans lequel elle est admissible.~~

5.13 3.63.1 ~~Lors de l'application de la procédure indiquée au § 3.63, si une personne jugée non admissible a perdu ou détruit son document de voyage, les~~ Les États contractants intéressés accepteront, en remplacement, un document attestant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée, délivré par les pouvoirs publics de l'État contractant où cette personne a été jugée non admissible la lettre explicative et les autres documents émis conformément aux § 5.6 ou 5.7 comme documentation suffisante pour procéder à la vérification de la personne mentionnée dans la lettre.

3.64 ~~Si la procédure présentée au § 3.59 a été suivie, les États contractants accepteront la lettre explicative dont il est fait mention et n'exigeront pas la présentation du document de voyage frauduleux, falsifié ou contrefait en cause.~~

5.14 3.55 Les États contractants n'imposeront pas d'amende aux exploitants si des passagers personnes à l'arrivée et en transit sont jugées non munies des documents requis, lorsque les exploitants peuvent démontrer qu'ils ont pris des précautions suffisantes pour vérifier que les passagers ces personnes se sont conformées aux exigences en matière de documents aux fins de l'entrée dans l'État de destination.

5.14.1 3.55.1 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que, lorsque les exploitants ont coopéré avec les pouvoirs publics à la satisfaction de ceux-ci, par exemple en vertu de mémorandums d'entente conclus entre les parties concernées, à des mesures destinées à empêcher le transport de personnes non munies des documents requis admissibles, les États contractants réduisent les amendes et pénalités qui pourraient autrement être applicables lorsque de telles personnes sont transportées à destination de leur territoire.*

5.16 Les États contractants n'empêcheront pas le départ de l'aéronef d'un exploitant en attendant de déterminer l'admissibilité de l'un ou l'autre de ses passagers à l'arrivée.

Note.— Une exception à cette disposition pourrait être faite si l'État contractant avait des raisons de croire qu'il pourrait y avoir un nombre exceptionnellement élevé de personnes non admissibles sur un vol particulier.

~~3.59.1 Pratique recommandée.~~— *Il est recommandé que, lorsque c'est possible en pratique, chaque État contractant veille à ce que les pouvoirs publics qui donnent l'ordre de renvoi adressent une notification aux pouvoirs publics des pays de transit et de destination finale du voyage prévu.*

Note.— Cette notification devrait contenir les renseignements suivants :

- ~~a) identité de la personne;~~
- ~~b) motif du transport;~~
- ~~c) accompagnateur(s), le cas échéant;~~
- ~~d) évaluation du risque par les autorités compétentes.~~

~~3.61~~ Lorsqu'un passager est jugé non admissible et refoulé comme il est prévu au § 3.60, les pouvoirs publics qui ont ordonné son refoulement remettront ses documents de voyage (y compris les lettres applicables au refoulement des passagers non munis des documents requis) à l'exploitant ou, dans le cas de personnes accompagnées, à l'accompagnateur ou au garde, qui sera chargé de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.

C. Personnes expulsées

5.17 Un État contractant qui expulse une personne de son territoire lui donnera un ordre d'expulsion. Les États contractants indiqueront à la personne expulsée le nom de l'État de destination.

5.18 Les États contractants qui expulsent des personnes de leurs territoires assumeront toutes les obligations, responsabilités et coûts connexes.

~~3.66~~ Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants concernés soient informés lorsque des passagers sont obligés d'emprunter un vol par suite d'un ordre d'expulsion émanant des pouvoirs publics. Les pouvoirs publics informeront l'exploitant dans des délais lui permettant de prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

~~Note. Les pouvoirs publics communiqueront les renseignements ci-après à l'exploitant, sous réserve de la législation nationale relative à la protection de la vie privée :~~

~~— nom de la personne expulsée;~~

~~— raison de l'expulsion;~~

~~— nom des gardes;~~

~~— acceptation ou refus de voyager;~~

~~— tout autre renseignement permettant à l'exploitant d'évaluer le risque de compromettre la sûreté du vol.~~

~~Afin d'assurer une coordination appropriée des spécifications de facilitation et de sûreté, l'attention est attirée sur les dispositions applicables de l'Annexe 17, Chapitre 4.~~

5.19 Lorsqu'ils prennent leurs dispositions avec un exploitant en vue d'une expulsion, les États contractants mettront à sa disposition les renseignements ci-dessous dès que possible, mais au plus tard 24 heures avant l'heure prévue de départ du vol :

a) une copie de l'ordre d'expulsion, si la législation de l'État contractant le prévoit;

b) le consentement de la personne expulsée à voyager;

c) l'évaluation du risque par l'État et/ou tout autre renseignement pertinent qui aiderait l'exploitant à évaluer le risque pour la sûreté du vol;

d) les noms et nationalités de tous agents d'escorte.

~~Note.— Afin d'assurer la coordination des normes de facilitation et de sûreté, il convient d'accorder une attention particulière aux dispositions applicables de l'Annexe 17, Chapitre 4.~~

5.20 Lorsqu'ils prennent des dispositions en vue d'une expulsion vers un État de destination, les États contractants utiliseront dans la mesure du possible des vols directs sans escale.

5.21 Un État contractant qui présente une personne à expulser veillera à ce que tous les documents de voyage officiels exigés par tout État de transit et/ou de destination soient fournis à l'exploitant.

5.22 Un État contractant admettra dans son territoire ses nationaux qui ont été expulsés d'un autre État.

5.23 Un État contractant accordera une attention spéciale à l'admission d'une personne, expulsée d'un autre État, qui détient une preuve de résidence valide et autorisée dans son territoire.

5.24 S'ils décident qu'une personne expulsée doit être escortée et que l'itinéraire comporte une escale dans un État intermédiaire, les États contractants veilleront à ce que le ou les agents d'escorte

restent auprès de la personne déportée jusqu'à sa destination finale, à moins que les autorités et l'exploitant intervenant au point de transit ne conviennent à l'avance de dispositions de rechange appropriées.

~~3.67 Chaque État contractant veillera à ce que les pouvoirs publics qui donnent l'ordre d'expulsion informent les pouvoirs publics des pays de transit et, le cas échéant, ceux des pays de destination, du voyage prévu.~~

D. Obtention d'un document de voyage de remplacement

5.25 Lorsqu'un document de voyage de remplacement doit être obtenu pour faciliter le refoulement et l'acceptation d'une personne non admissible à sa destination, l'État qui ordonne le refoulement fournira toute l'assistance possible pour obtenir ce document.

Note.— Afin de préciser l'application de cette norme, il convient d'accorder une attention à la norme 5.13.

5.26 ~~3.68~~ L'État contractant auquel il est demandé de fournir des documents de voyage pour faciliter le retour d'un de ses nationaux répondra dans un délai raisonnable, c'est-à-dire au plus tard 30 jours après avoir reçu la demande, soit en délivrant un document de voyage, soit en démontrant à la satisfaction de l'État requérant que l'intéressé n'est pas un de ses nationaux.

5.27 ~~3.69~~ Un État contractant n'exigera pas comme condition préalable à la délivrance d'un document de voyage que l'intéressé en ait signé la demande.

5.28 ~~3.70~~ Si un État contractant a déterminé qu'une personne pour laquelle un document de voyage a été demandé est l'un de ses nationaux, mais qu'il ne peut pas délivrer un passeport dans les 30 jours suivant la demande, il délivrera un document de voyage d'urgence qui certifie la nationalité de l'intéressé et qui est valide pour la réadmission dans cet État.

5.29 ~~3.71~~ Un État contractant ne refusera pas de délivrer un document de voyage à un de ses nationaux ou n'empêchera pas par d'autres moyens le retour de cette personne en la rendant apatride.

4:12 La Division examine la note WP/49, dans laquelle la CAFAC met l'accent sur le respect des droits humains des personnes non admissibles et des personnes expulsées et propose l'insertion dans le Chapitre 5 d'une nouvelle norme tenant compte de ces droits. La Division appuie fermement cette proposition et convient de l'inclure dans le Chapitre 5, à la suite de la norme 5.2 présentée dans l'appendice de la note WP/5. La Division convient également d'inclure une note faisant mention du Pacte international des Nations Unies sur les droits civils et politiques afin de préciser le sens de la nouvelle disposition.

4:13 Dans la note WP/26, la CEAC présente les principes et les échéances sur lesquels devrait être fondée l'élaboration d'un manuel FAL de l'OACI afin de faciliter et d'améliorer la compréhension et la mise en œuvre de l'Annexe 9. La note met l'accent sur des questions telles que la lutte contre la fraude des documents de voyage, la prévention de la migration illégale et la gestion des risques.

4:14 La Division convient qu'il est très important de mettre un manuel FAL à la disposition des États. Comme il existe de nombreuses façons de mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 9, le manuel devrait présenter plusieurs options en tenant compte des pratiques de tous les États. L'attention est appelée sur les textes existants, élaborés par d'autres organismes. Pour ce qui est de la composition du groupe de rédaction, la Division convient que toutes les régions devraient être représentées et elle adopte en conséquence la recommandation ci-après, en se fondant sur les notes WP/40 et 35 (voir ci-dessous) :

Recommandation B/12 —

Il est recommandé que l'OACI crée un groupe de rédaction du Manuel FAL placé sous l'égide du Groupe d'experts FAL, en vue de l'élaboration étape par étape du Manuel FAL contenant les éléments d'orientation nécessaires et s'inspirant, dans la mesure appropriée, d'éléments existants, tels que les éléments d'orientation et le code de conduite du Groupe de travail de l'IATA sur les services de contrôle (CAWG).

4:15 Dans la note WP/40, le Royaume-Uni propose que le code de conduite établi par le CAWG de l'IATA pour le personnel de liaison des services d'immigration soit incorporé au Manuel FAL de l'OACI. Dans la note WP/35, l'IATA propose que les éléments d'orientation de son Groupe CAWG sur les passagers non admissibles soient insérés dans le Manuel. La Division convient qu'il sera tenu compte de ces documents lors de l'élaboration du Manuel.

4:16 Dans la note WP/59, l'ITF propose des moyens d'améliorer la concordance des objectifs de facilitation de l'OACI avec les obligations générales des États de protéger les droits des réfugiés, des demandeurs d'asile et des personnes expulsées.

4:17 La Division examine la note de travail en question en même temps que les propositions de la note WP/35 et elle adopte la recommandation ci-après :

Recommandation B/13 —

Il est recommandé que l'OACI et toutes les parties soient invitées à intégrer les mesures de facilitation et les obligations générales des États de protéger les droits des réfugiés, des demandeurs d'asile et des personnes expulsées, de manière qu'aucune personne ne soit renvoyée dans un lieu où sa vie ou sa liberté serait menacée. Les États sont encouragés à travailler, au niveau national et international, en collaboration avec les parties prenantes, notamment les exploitants et leurs employés, ainsi que d'autres parties intéressées, notamment le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) et l'Organisation internationale du travail (OIT), à l'élaboration de protocoles et de procédures concernant des normes de garde et de soin, ainsi que toute question liée à l'application de mesures d'interception et de contrôle.

4:18 La Division prend également acte des notes IP/27 et 28 présentées par la Turquie, qui contiennent des rapports actualisés de pays sur la migration illégale et le trafic d'êtres humains.

Point 5 : Modernisation des installations aéroportuaires et des systèmes de prestation de services**5.1 : Révision du Chapitre 6 de l'Annexe 9****5.2 : Programmes de facilitation nationaux, régionaux et d'aéroport**

5:1 Les notes de travail ci-après sont présentées au titre des points ci-dessus de l'ordre du jour : WP/7, 17 et 31 (Secrétariat), WP/73 (République de Corée), WP/54 (IATA), WP/90 (ITF), WP/64 (États-Unis), WP/65 (États-Unis), WP/46 et 47 (IAOPA) et WP/84 (ACI).

5:2 L'IATA présente un exposé sur l'Airbus A-380 et les notes d'information suivantes sont présentées pour information : IP/12 (Secrétariat) sur les défis et les perspectives de l'actualisation du Chapitre 6 de l'Annexe 9, IP/17 (République de Corée) sur le développement et l'exploitation de l'aéroport international d'Incheon, IP/33 (Égypte) sur le développement et l'amélioration des aéroports égyptiens, IP/10 (Secrétariat) sur la collaboration de l'OACI à des projets FAL avec d'autres organisations, IP/3 (Tanzanie) sur les activités régionales de cet État pour la facilitation du transport aérien, IP/21 (Inde) sur la mise en œuvre du programme de facilitation en Inde, et IP/25 (France) intitulée «*Tous au service du client! Historique et synthèse de la démarche de qualité globale des aéroports*».

5:3 Dans la note WP/31, le Secrétariat décrit les défis que pose, pour la sûreté et la facilitation, la mise en service de l'Airbus A-380 et d'autres nouveaux aéronefs de grandes dimensions, tels que les incidences sur les zones d'enregistrement, le filtrage des passagers et des bagages, la gestion des bagages, les risques accrus d'attaques terroristes pour les passagers, le besoin de zones stériles supplémentaires, les défis croissants causés par l'embarquement et le débarquement d'un plus grand nombre de passagers, le filtrage de sûreté supplémentaire avant le vol et la menace des systèmes antiaériens portables.

5:3.1 Après un bref débat, la Division approuve la note et recommande qu'il soit tenu compte des défis posés par la mise en service des nouveaux aéronefs de grandes dimensions lors de l'élaboration ou de l'amendement des normes et pratiques recommandées des Annexes 9, 14 et 17.

5:4 La Division examine et prend acte de deux notes : la note WP/73 présentée par la République de Corée sur la rénovation des installations aéroportuaires et l'état de préparation des services de communication pour les nouveaux avions de plus grandes dimensions, et la note WP/54 présentée par l'IATA sur la mise en service de l'Airbus A-380.

5:5 En ce qui concerne la note WP/90 présentée par l'ITF sur l'exploitation de l'Airbus 380, la Division convient qu'il faudrait renvoyer la question des défis que représente pour les services d'urgence la mise en service d'aéronefs de ce type au Conseil de l'OACI, en lui demandant d'en saisir la Commission de navigation aérienne qui pourrait déterminer la responsabilité éventuelle de l'OACI à cet égard.

5:6 Dans la note WP/64, les États-Unis soulignent la nécessité d'actualiser les capacités et les procédures de traitement des passagers et des membres d'équipage au départ, et surtout des bagages enregistrés, en élargissant l'utilisation de systèmes d'étiquettes d'identification des bagages par radiofréquence (RFID). La note invite les États à préparer activement la transition à un tel système et à demander une aide régionale ou internationale pour tout problème qui en résulterait.

5:6.1 Les recommandations proposées dans la note ne sont pas appuyées par la Division, d'une part parce qu'elle estime que la responsabilité du choix des étiquettes de bagages et de leur émission et utilisation relève des compagnies aériennes et d'autre part en raison des coûts découlant de la mise en œuvre de la nouvelle technologie. La Division note toutefois que les étiquettes RFID sont un important outil futur d'identification et de localisation des bagages enregistrés, ordinaires ou spéciaux.

5:7 La Division est saisie de la note WP/65 également présentée par les États-Unis et en prend acte. Ce document porte sur l'aménagement des aéroports pour le transport de surface et les facteurs de sûreté dans la planification de nouvelles constructions ou de rénovations majeures d'aéroport. La Division recommande que les informations présentées soient incluses dans les sections pertinentes d'éléments d'orientation de l'OACI.

5:8 La Division examine la note WP/46 présentée par l'IAOPA sur les moyens d'assurer les services d'entretien aux postes de stationnement aux aéroports et elle approuve la recommandation ci-après :

Recommandation A/11 —

Amender comme suit l'alinéa c) de la pratique recommandée 6.15 :

6.15 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que des mesures soient prises pour assurer aux aéronefs de tous types et de toutes catégories (réguliers, non réguliers et d'aviation générale) un stationnement commode et un service rapide, afin de hâter les formalités de congé et les opérations à accomplir sur les aires de trafic et de réduire la durée d'immobilisation des aéronefs au sol. Il est souhaitable en particulier :*

(...)

- c) *de doter les postes de stationnement des moyens nécessaires à l'exécution rapide, commode et sûre de toutes les opérations intéressant le service des aéronefs, y compris du matériel nécessaire à un arrimage sûr;*

(...)

5:9 La Division examine ensuite la note WP/47, également présentée par l'IAOPA, sur l'accès aux aéronefs stationnés par les équipages ou par un préposé autorisé. La note recommande un amendement de la Pratique recommandée 6.15, alinéa h). Après discussion, la Division convient que, même si elle est d'accord sur cette proposition, la note devrait être renvoyée pour complément d'examen au Groupe d'experts de la facilitation.

5:10 La Division prend note de la contribution de l'ACI, décrite dans la note WP/84, aux travaux en cours de l'OACI sur la révision du Chapitre 6 de l'Annexe 9 et de l'appui de l'ACI à la proposition de l'OACI présentée dans la note IP/2, visant à mettre sur pied un groupe d'experts chargé de poursuivre l'élaboration du chapitre en question.

5:11 Dans la note WP/17, le Secrétariat décrit les questions réglementaires liées au changement des modes de propriété et de gestion pour la prestation des services d'aéroport dans le cadre d'une privatisation. La Division prend acte du contenu de la note et recommande la nouvelle norme ci-après pour l'Annexe 9 :

Recommandation A/12 —

Adopter la nouvelle norme ci-après :

6.-- Les États contractants veilleront à ce que les dispositions de l'Annexe 9 continuent d'être appliquées en cas de privatisation d'un aéroport.

5:12 La Division examine la note WP/7 présentée par le Secrétariat sur des éléments indicatifs relatifs à l'organisation de programmes de facilitation aéroportuaires et nationaux. On y propose l'adoption de deux nouveaux appendices pour remplacer les Appendices 11 et 12 de l'Annexe 9.

5:12.1 Après un débat durant lequel des modifications mineures au nouvel Appendice 11 sont approuvées, la Division adopte la recommandation suivante :

Recommandation A/13 —

Remplacer les Appendices 11 et 12 actuels de l'Annexe 9 par le texte ci-après :

«APPENDICE 11

MODÈLE DE PROGRAMME DE FACILITATION (FAL) D'AÉROPORT

1. OBJET D'UN PROGRAMME FAL D'AÉROPORT

1.1 Le programme FAL d'aéroport vise à réaliser les objectifs de l'Annexe 9 au niveau opérationnel, pour faciliter l'accomplissement à l'aéroport des formalités de contrôle frontalier des aéronefs, des équipages, des passagers et du fret.

2. PORTÉE DU PROGRAMME FAL D'AÉROPORT

2.1 Le programme FAL d'aéroport englobe toutes les dispositions de l'Annexe 9 concernant les processus de contrôle frontalier à l'aéroport, ainsi que la planification et la gestion de ces processus. On trouvera dans le tableau ci-dessous une liste représentative des tâches à accomplir et de la ou des normes et pratiques recommandées (SARP) applicables à chacune de ces tâches.

Tâche du programme FAL d'aéroport	SARP de l'Annexe 9 (11 ^e édition)
Établir, réviser et amender, selon les besoins, les procédures d'entrée et de congé des vols à l'aéroport en question.	Norme 6.1

Tâche du programme FAL d'aéroport	SARP de l'Annexe 9 (11 ^e édition)
Examiner régulièrement les performances de toutes les parties en ce qui concerne le respect de l'objectif de 45 minutes pour le traitement des passagers à l'arrivée et de 60 minutes pour le traitement des passagers au départ. Utiliser des études de temps et des analyses de files d'attente pour déterminer où des ajustements doivent être apportés.	Pratiques recommandées 3.28 et 3.31
Établir des systèmes modernes pour l'immigration et l'inspection douanière, au moyen de la technologie applicable. Collaborer pour établir des systèmes automatisés de contrôle des passagers.	Normes 3.37 et 6.26; pratique recommandée 3.33
Modifier, selon les besoins, les circuits de passage et les points de contrôle à l'aéroport pour faire face aux volumes de trafic croissants.	Norme 6.3
Améliorer la qualité et la quantité des panneaux indiquant les points d'inspection en vue de réduire la confusion chez le client.	Pratiques recommandées 6.9 et 6.12.1
Examiner l'effectif des postes d'inspection — équipes de travail, heures supplémentaires, etc. — et l'ajuster éventuellement en fonction de la demande de trafic.	Pratique recommandée 6.3.1
Contribuer, au nom des exploitants résidents et des services d'inspection, à la conception des nouveaux aéroports ou des nouvelles installations d'inspection.	Normes 6.2 et 6.7
Suivre et améliorer la livraison des bagages dans la zone d'inspection douanière.	Norme 6.28
Signaler aux autorités compétentes tous problèmes de service liés aux opérations de change. Recommander l'installation de GAB dans la zone des arrivées.	Normes 6.63, 6.64 et 6.65
Coordonner les procédures de facilitation, de lutte contre les stupéfiants, de sûreté de l'aviation et de traitement des marchandises dangereuses en vue de réaliser les objectifs des quatre programmes.	Norme 8.19
Ne pas oublier le fret! Coordonner les activités et les besoins des divers services d'inspection pour assurer le dédouanement et la livraison rapides des expéditions de fret aérien. Fournir des installations adéquates pour le chargement/déchargement et pour un entreposage sécurisé du fret en attente de dédouanement.	Norme 4.25; pratiques recommandées 4.28 et 4.29 et 6.38 à 6.50 inclusivement
Établir et maintenir des systèmes électroniques pour les manifestes de marchandises, le dédouanement et la livraison.	Normes 4.15 et 4.4
Service client : examiner régulièrement la performance de toutes les parties en ce qui concerne le respect de l'objectif de trois heures pour l'accomplissement des formalités d'inspection et apporter les ajustements nécessaires et réalisables.	Pratiques recommandées 4.28 et 4.29

Tâche du programme FAL d'aéroport	SARP de l'Annexe 9 (11 ^e édition)
Examiner l'effectif des services d'inspection dans la zone de dédouanement des marchandises — équipes de travail, heures supplémentaires, etc. — et l'ajuster éventuellement pour répondre aux besoins du client.	Norme 6.60.1

3. ORGANISATION ET GESTION

3.1 L'instance qui est recommandée pour s'occuper du programme de facilitation au niveau opérationnel est le Comité de facilitation d'aéroport. Alors que le Comité national de facilitation devrait encourager de tels comités et se tenir au courant de leurs difficultés et de leurs progrès, ceux-ci ne sont pas nécessairement supervisés par l'organisme national. Leurs principales fonctions consistent à régler les problèmes au jour le jour et à mettre en œuvre l'Annexe 9.

3.2 Il est recommandé que le directeur de l'aéroport assume la direction du comité et en convoque régulièrement les réunions. Le comité devrait être composé des cadres supérieurs des différents services d'inspection de l'aéroport (douane, immigration, quarantaine, etc.), ainsi que des chefs d'escale des compagnies aériennes assurant des vols internationaux à l'aéroport en question. La participation de toutes les parties est nécessaire au succès du programme FAL d'aéroport.»

«APPENDICE 12

MODÈLE DE PROGRAMME FAL NATIONAL

1. OBJECTIF D'UN PROGRAMME FAL NATIONAL

1.1 Le programme FAL national a pour objectif de mettre en œuvre le mandat de la Convention de Chicago qui vise à ce que les États contractants prévoient et facilitent les formalités frontalières qui doivent être accomplies en ce qui concerne les aéronefs effectuant des vols internationaux ainsi que leurs passagers, leurs équipages et leurs marchandises.

2. PORTÉE DU PROGRAMME FAL NATIONAL

2.1 Les articles applicables de la Convention de Chicago et les tâches relatives à la mise en œuvre de chacun d'eux sont présentés dans le tableau ci-dessous. Les activités visant à accomplir ces tâches ainsi que des tâches connexes dans un État constituent le programme FAL national.¹

¹ Un groupe de petits États ayant des besoins et objectifs similaires peut décider d'établir un programme FAL sous-régional afin de réaliser des économies d'échelle.

Mandat de la Convention de Chicago	Tâches de mise en œuvre
Article 10 — <i>Atterrissage sur un aéroport douanier</i> (...) tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, si les règlements dudit État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanière et autres. En quittant le territoire d'un État contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. (...)	– Établir des aéroports douaniers et en ouvrir de nouveaux selon les besoins. – Établir des procédures permettant aux exploitants de services réguliers et non réguliers de demander l'autorisation d'atterrir à des aéroports douaniers ou d'en partir. – Organiser des services d'inspection frontalière aux aéroports douaniers.
Article 13 — <i>Règlements d'entrée et de congé</i> Les lois et règlements d'un État contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.	– Appuyer les services de contrôle frontalier intéressés dans l'établissement et le maintien de systèmes d'inspection efficaces aux aéroports, et dans leurs efforts visant à rationaliser leurs procédures respectives. – Établir des programmes pour traiter des problèmes de sûreté comme la fraude de documents, la migration illégale et la contrebande. – Coordonner les préparatifs en vue du contrôle de grands nombres de visiteurs étrangers participant à des événements spéciaux, par exemple des compétitions sportives internationales.
Article 14 — <i>Prévention de la propagation des maladies</i> Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner (...)	– Établir, examiner et amender selon les besoins les politiques nationales concernant la prévention de la propagation des maladies contagieuses par la voie aérienne, par exemple : désinsectisation des aéronefs, désinfection, programmes de quarantaine liés à l'hygiène publique, et mesures de filtrage à appliquer en cas d'urgence sanitaire.

Mandat de la Convention de Chicago	Tâches de mise en œuvre
Article 22 — <i>Simplification des formalités</i> Chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.	– Établir, examiner et amender selon les besoins les règlements nationaux appliquant les lois de l'État sur les douanes, l'immigration et la quarantaine en ce qui concerne les mouvements internationaux par la voie aérienne.
Article 23 — <i>Formalités de douane et d'immigration</i> Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. (...)	– Établir et amender, selon les besoins, les formalités douanières et d'immigration exécutées aux aéroports, pour les harmoniser avec les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9. – Appuyer et préconiser la délivrance nationale de passeports et d'autres documents de voyage conformément aux spécifications du Doc 9303 de l'OACI — <i>Documents de voyage lisibles à la machine</i>.
Article 37 — <i>Adoption de normes et procédures internationales</i> Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne. (...) j) formalités de douane et d'immigration; (...)	– Participer à l'élaboration par l'OACI de l'Annexe 9. – Réviser les procédures nationales périodiquement afin d'assurer l'harmonisation avec les dispositions de l'Annexe 9.

Mandat de la Convention de Chicago	Tâches de mise en œuvre
Article 38 — <i>Dérogation aux normes et aux procédures internationales</i> Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. (...)	– Examiner périodiquement la conformité de tous les services pertinents aux dispositions de l'Annexe 9 et notifier à l'OACI les différences entre les pratiques nationales et les normes pertinentes.

3. ORGANISATION ET GESTION

3.1 Le programme FAL national relève principalement de la compétence de l'Administration de l'aviation civile (AAC) et/ou du Ministère des transports. Toutefois, la réussite de ce programme exige la participation active d'autres ministères ou services, comme les suivants :

Douanes Affaires étrangères Agriculture/environnement Sûreté et lutte contre les stupéfiants Tourisme	Immigration Autorités émettrices de passeports et visas Santé publique Autorités émettrices de cartes d'identité
---	---

3.2 En outre, la participation active des autorités aéroportuaires (publiques ou privées) et des compagnies aériennes internationales résidentes ou de leurs organisations représentatives est essentielle.

3.3 Les autres entités qui peuvent jouer un rôle consultatif comprennent les services gouvernementaux ou les organisations non gouvernementales qui s'occupent de la promotion du tourisme et du commerce international.

3.4 Il est recommandé que l'exécution du programme FAL national relève du **Comité FAL national**, qui se compose des chefs des services gouvernementaux concernés et des chefs de l'exécutif des organisations nationales représentant les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires. Le président devrait être un cadre supérieur de l'AAC ou d'une autorité appropriée. Afin de maintenir un lien étroit entre le Comité FAL national et le Comité national de sûreté de l'aviation, des membres appropriés du Comité national de sûreté de l'aviation peuvent également faire partie du Comité FAL national et vice-versa.

3.5 Pour que le comité puisse faire son travail, ses membres peuvent désigner un ou plusieurs cadres de niveau intermédiaire de leurs organismes respectifs pour les représenter à des réunions au niveau fonctionnel (groupes de travail). Des pouvoirs suffisants devraient leur être octroyés en vue d'agir au nom de leurs organismes respectifs et de prendre les décisions nécessaires pour appuyer les travaux du comité. Le président devrait désigner un cadre de niveau intermédiaire de son ministère ou organisme pour présider et convoquer les réunions de travail.

3.6 La décision de convoquer des réunions du Comité FAL national ou des représentants désignés des membres, ainsi que la fréquence et le lieu de ces réunions, sont des questions à la discrétion du président. Les arrangements de travail concernant l'accomplissement des diverses tâches de mise en œuvre dépendent de la nature de la tâche et de la question à l'examen.

4. INSTITUTION D'UN PROGRAMME FAL NATIONAL

4.1 Il est souhaitable que la responsabilité d'un programme FAL national et la composition des membres du Comité FAL national soient établies par législation, réglementation ou décision exécutive d'une personne autorisée, en vue d'assurer la participation des différents organismes et groupes de l'industrie concernés et d'en garantir la continuité. Le Directeur général de l'aviation civile (DGAC) ou l'autorité appropriée devrait déclencher le processus en vue d'obtenir ce mandat par l'intermédiaire du système politique national.

Point 6 : Règlement sanitaire international (RSI)

6:1 Les notes de travail ci-après sont présentées au titre de ce point de l'ordre du jour : WP/32 (Secrétariat), WP/33 (Secrétariat), WP/18 (Secrétariat), WP/29 (Secrétariat), WP/61 (États-Unis), WP/67 (Chine et Singapour), WP/85 (IATA), WP/69 (ITF), WP/70 (ITF) et WP/88 (ACI). Trois notes d'information sont également présentées : IP/6 (Désinsectisation des aéronefs, présentée par le Secrétariat), IP/29 (Suivi des contacts après une exposition possible à une maladie présentant un risque important de santé publique à bord d'un aéronef, présentée par les États-Unis) et IP/34 (Désinsectisation d'aéronefs sans insecticide, présentée par les États-Unis). L'Organisation mondiale de la santé (OMS) fait un exposé sur ses travaux dans le domaine de la santé publique, mettant l'accent sur les maladies infectieuses. La Division prend note des travaux fort utiles de l'OMS dans ce domaine.

6:1.1 Dans la note WP/32, le Secrétariat rend compte, en général et en particulier, des travaux récents de l'OACI dans la mise au point de mesures pour prévenir la propagation de maladies contagieuses par voie aérienne. Ces travaux incluaient des activités de coopération avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et plusieurs États contractants. La note cite huit mesures de protection qui ont été examinées dans le cadre de l'évaluation de cinq aéroports internationaux et rend compte des observations du Secrétariat. La Division est également informée des quatre grandes activités qui sont en cours d'évaluation par l'OMS, l'IATA et l'ACI, et invitée à convenir que ces activités devraient être entreprises. En outre, la Division est invitée à recommander que les mesures de protection contre le SRAS et le projet de plan d'urgence à élaborer soient publiés comme éléments d'orientation de l'OACI.

6:1.2 Dans les débats qui suivent, quelques délégations suggèrent d'examiner la note WP/32 concurremment avec la note WP/85. La Division examine donc ces deux notes ensemble. Concernant la note WP/85, la Division convient que l'idée d'une carte de localisation des passagers (Passenger Locator Card – PLC) proposée par l'IATA avec un modèle de présentation constitue une initiative anticipatoire. Certaines délégations trouvent cependant que la PLC soulèvera des questions de coût, de protection des données, d'utilisation et de stockage d'information. La Division invite l'IATA à améliorer la carte, en coopération avec d'autres organismes intéressés, afin de la rendre plus simple et plus conviviale. Tout doit être mis en œuvre pour qu'il y ait suffisamment de PLC à bord des aéronefs. Consciente de l'urgence de la question, l'IATA soumettra dès que possible les résultats définitifs de ses travaux au Comité du transport aérien de l'OACI pour complément d'étude, approbation et mise en œuvre.

6:1.3 Pour ce qui est de la note WP/32, la Division est d'avis que les activités proposées devraient être encouragées et poursuivies. Toutefois, il est clairement indiqué que l'établissement d'un cadre normalisé pour le plan d'urgence harmonisé mentionné à l'alinéa b) du paragraphe 5.1 ne devrait pas relever de la responsabilité de l'exploitant d'aéroport, mais bien de l'État concerné. La Division prend note par ailleurs de la suggestion d'un État, voulant que les huit mesures de protection recommandées contre le SRAS, élaborées sous les auspices de l'OACI, soient examinées dans le cadre de la 7^e Partie du Doc 9137 (*Manuel des services d'aéroport*). Il est suggéré que les travaux de l'OACI dans ce domaine soient fondés sur les enseignements acquis et/ou sur la méthodologie concernant les mesures préventives et les procédures proactives visant à juguler les maladies contagieuses. Il est toutefois convenu que ces mesures devraient être publiées comme éléments d'orientation de l'OACI sur la facilitation.

6:1.4 Dans la note WP/61, les États-Unis expliquent les avantages d'une technique de désinsectisation d'aéronefs qui ne fait pas appel à des insecticides, à savoir le rideau de bulles d'air, et invitent la Division à adopter à cet égard une nouvelle norme à insérer dans l'Annexe 9. La majorité des délégations estiment que cette proposition devrait viser l'adoption d'une pratique recommandée plutôt que d'une norme. La Division étudie le libellé de la disposition proposée, présenté dans le Flimsy n° 5, qui indique que les États contractants autoriseront, sous réserve de leur législation nationale et de l'approbation de l'Organisation mondiale de la santé, des méthodes de rechange pour la désinsectisation d'aéronefs dont il a été démontré qu'elles sont au moins aussi efficaces que les méthodes et les traitements de désinsectisation chimique approuvés par l'Organisation mondiale de la santé. La Division considère que la norme 2.24 couvre déjà de façon adéquate l'essentiel du texte proposé et décide qu'elle est suffisante pour répondre aux besoins, moyennant les amendements présentés dans le paragraphe qui suit.

6:1.5 Après délibérations, la Division convient de réviser comme suit la norme 2.24 :

Recommandation A/14 —

Lorsque la désinsectisation est exigée, les États contractants autoriseront ou accepteront uniquement les méthodes chimiques ou non chimiques et/ou les insecticides qui sont recommandés par l'Organisation mondiale de la santé.

Note.— Cette disposition n'exclut pas les essais et tests portant sur d'autres méthodes à approuver en dernier ressort par l'Organisation mondiale de la santé.

6:1.6 La note WP/67, présentée par la Chine et Singapour, rend compte à la Division des mesures prises pour prévenir la propagation du SRAS par voie aérienne et souligne la nécessité de donner des orientations aux États contractants pour faire face à de futures flambées de maladies infectieuses, y compris le SRAS. L'OACI est invitée à prendre la tête des initiatives d'élaboration de politiques de réglementation dans ce domaine.

6:1.7 Ces propositions reçoivent un appui général et la Division convient que l'OACI devrait diriger l'élaboration d'éléments d'orientation, en coopération étroite avec les organismes compétents, tels que l'ACI, l'IATA et l'OMS, afin d'établir des mesures de protection contre les maladies infectieuses et des orientations en vue de la mise en œuvre d'un plan d'urgence d'aéroport pour une intervention graduelle harmonisée, destinée à empêcher la propagation de maladies infectieuses par voie aérienne. L'OACI suivra de près, à cet égard, les indications des notes WP/33 et 67.

6:1.8 Ayant examiné les notes WP/69 et 70 et leurs révisions proposées dans le Flimsy n° 6 (documents présentés par l'ITF), la Division constate que ces deux notes de travail contiennent des recommandations de type B. À propos de la note WP/70, la Division estime qu'elle est de nature hautement technique et que sa teneur n'a aucun lien direct avec la facilitation. Il est donc convenu de renvoyer cette note au Conseil de l'OACI, en lui demandant d'en saisir la Commission de navigation aérienne.

6:1.9 Concernant la note WP/69, la Division adopte la recommandation ci-après :

Recommandation B/14 —

Il est fortement recommandé aux États de mettre en œuvre les normes relatives à la désinsectisation des aéronefs qui figurent dans l'Annexe 9, afin notamment de limiter l'exigence de désinsectisation aux vols qui présentent une menace (§ 2.22) et de revoir leurs besoins et de les modifier en fonction d'un besoin vérifiable (§ 2.23).

Recommandation B/15 —

L'OACI est invitée à assumer un rôle de chef de file et à coopérer avec les États contractants, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et d'autres parties prenantes, dont la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), afin de préciser l'intention des normes actuelles relatives à la désinsectisation des aéronefs, et à élaborer des éléments d'orientation qui soient spécifiques et appropriés aux aéronefs commerciaux, de manière à réduire au minimum l'exposition aux insecticides dans les cabines et dans le poste de pilotage.

Recommandation B/16 —

Il est recommandé à l'OACI d'entrer d'urgence en coordination avec les États contractants et l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) afin d'évaluer et d'établir l'efficacité, le caractère pratique et la rentabilité de nouvelles méthodes pour remplacer les méthodes de désinsectisation chimique qui sont actuellement approuvées et, le cas échéant, de consigner l'approbation de ces nouvelles méthodes.

6:1.10 Dans la note WP/88, l'ACI appelle l'attention de la Division sur la corrélation entre les aéroports et la révision du Règlement sanitaire international (RSI) de l'OMS. Il soutient qu'il ne faut pas attendre des exploitants d'aéroports qu'ils appliquent de leur propre initiative des mesures de protection contre les maladies infectieuses. L'ACI est prêt à cet égard à coopérer avec l'OMS et l'OACI à l'élaboration de directives coordonnées et convenues en commun. La note fait mention de la note WP/33 du Secrétariat et invite la Division à adopter les principes généraux qu'elle contient au sujet d'un plan d'urgence harmonisé aux aéroports en vue d'une intervention graduelle.

6:1.11 La Division convient qu'il ne faudrait pas demander aux seuls exploitants d'aéroports d'assumer la responsabilité des mesures de protection contre les maladies infectieuses et que la santé publique devrait être considérée au même plan que la sécurité et la sûreté du public.

6:1.12 La Division est saisie de la note WP/18, présentée par le Secrétariat, sur la responsabilité juridique des États et des compagnies aériennes dans la prévention de la propagation des maladies contagieuses. La note décrit les mesures prises par l'OACI en réponse à la flambée du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) et fait l'analyse de la responsabilité qui incombe aux États en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et aux compagnies aériennes en vertu des principes généraux de droit commun.

6:1.13 De l'avis de la Division, la note devrait être examinée sous la perspective de la diligence raisonnable que devraient exercer les États et les transporteurs pour prévenir la propagation des maladies contagieuses, plutôt que sous l'angle juridique de leur responsabilité. La Division fait observer que les compagnies aériennes devraient veiller à ce que tous les passagers et membres d'équipage soient transportés de façon sûre, saine et salubre. En outre, les installations et services fournis par le transporteur devraient inclure non seulement un air sain dans la cabine, mais aussi un équipement adéquat, des cabines propres et des toilettes bien approvisionnées, des troussees médicales et un personnel bien formé, capable d'assister les passagers.

6:1.14 La Division convient de renvoyer cette question au Conseil de l'OACI en lui demandant d'en soumettre les aspects juridiques au Comité juridique. Le Groupe d'experts FAL devrait étudier les aspects de facilitation, en vue d'inclure les textes pertinents dans le Manuel de facilitation.

6:1.15 Dans la note WP/33, le Secrétariat donne des renseignements sur un plan d'intervention harmonisée pour les urgences aux aéroports, contenant des orientations qui visent à assister les aéroports en cas de nouvelle flambée du SRAS et d'une autre flambée d'une maladie contagieuse constituant une menace pour la santé publique.

6:1.16 Pour ce qui est de la note WP/33, la Division reconnaît que le modèle de plan d'intervention graduelle harmonisée pour les urgences aux aéroports qui y est décrit est utile et pertinent et qu'il faudrait le développer davantage. Il est suggéré que les facteurs de déclenchement de la mise en œuvre d'un tel plan pourraient également inclure la notification d'un cas suspect de maladie infectieuse contagieuse à bord d'un aéronef à l'arrivée.

6:1.17 Il est précisé que la responsabilité première d'un plan d'urgence incombe aux autorités de santé publique bien que la direction de l'aéroport soit appelée à jouer un rôle important de coordination dans la mise en œuvre de ce plan.

6:1.18 Il est également précisé que l'application des huit mesures de protection contre le SRAS mentionnées aux alinéas 5.2.1 b) et 5.2.2 b) n'aura d'objet qu'en cas de réapparition du SRAS. Les mesures à prendre en cas de flambée d'une autre maladie contagieuse seraient déterminées par l'OMS.

6:1.19 Il est convenu que les grandes lignes du modèle de plan d'urgence devraient être incluses dans les éléments d'orientation de l'OACI. Leur inclusion éventuelle dans le *Manuel de planification d'aéroport* serait examinée. Dans l'intervalle, une circulaire sur cette question peut être publiée.

Point 7 : Autres questions de facilitation

7:1 La Division examine les notes de travail ci-après au titre de ce point de l'ordre du jour : WP/11 et 29 (Secrétariat), WP/72 (République de Corée) et WP/45 (IAOPA).

7:2 La note WP/11, présentée par le Secrétariat, décrit les travaux de l'OACI concernant l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et la nécessité d'élaborer des SARP visant à faciliter le voyage international des personnes directement touchées par un accident. La note propose d'ajouter une nouvelle section au Chapitre 8 de l'Annexe 9 contenant des SARP visant à compléter les Résolutions de l'Assemblée et éléments indicatifs existants en la matière.

7:2.1 Lors du débat, certains États expriment l'avis qu'ils préféreraient que la norme proposée au sujet des documents de voyage autres que les passeports soit une recommandation, à fusionner avec la recommandation concernant la délivrance de visas. La Division accepte cet amendement, ainsi que certains changements mineurs que d'autres États suggèrent d'apporter au texte.

7:2.2 La Division accepte également la proposition présentée par la République de Corée dans la note WP/72, amendée suite à une suggestion de certains États qui vise à ajouter, selon les besoins, la mention des États adjacents dans le texte des SARP proposées dans la note WP/11.

7:3 La Division formule ainsi la recommandation suivante :

Recommandation A/15 —

Insérer le texte ci-après au chapitre 8 de l'Annexe 9 :

«Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

- a) L'État d'occurrence d'un accident d'aviation et les États adjacents prendront des dispositions pour faciliter l'entrée dans leur territoire, à titre temporaire, des membres de la famille des victimes d'un accident d'aviation.
- b) L'État d'occurrence et les États adjacents prendront également des dispositions pour faciliter l'entrée sur leur territoire, à titre temporaire, de représentants autorisés de l'exploitant de l'aéronef accidenté, ou du partenaire de l'alliance à laquelle appartient l'exploitant, afin de lui permettre de prêter assistance aux survivants et aux membres de leurs familles, aux membres de la famille des victimes décédées des suites de l'accident et aux autorités pertinentes de ces États.

Note.— Les accords de partage de code ou autres accords semblables intercompagnies obligent parfois les partenaires d'une alliance à jouer le rôle de «premier intervenant» au nom de l'exploitant touché, lorsque le partenaire peut arriver sur les lieux de l'accident plus rapidement que l'exploitant touché.

- c) **Pratique recommandée.**— Dans le cadre des dispositions à prendre pour permettre l'entrée sans délai des personnes mentionnées à l'alinéa a), il est recommandé que l'État d'occurrence et les États adjacents n'exigent aucun autre document de voyage qu'un passeport, ou un document de voyage d'urgence délivré expressément à ces

personnes, pour leur permettre de se rendre dans ces États. Dans le cas où l'État d'occurrence de l'accident ou un État adjacent exige un visa d'entrée pour les personnes mentionnées aux alinéas a) et b), cet État devrait accélérer la délivrance de ces visas.

d) Les États contractants prendront des dispositions pour délivrer, s'il y a lieu, des documents de voyage d'urgence aux survivants de l'accident qui sont leurs ressortissants.

e) Les États contractants accorderont toute l'assistance nécessaire, par exemple en prenant des dispositions pour assurer le transport et le dédouanement, afin d'aider au rapatriement des dépouilles mortelles vers leur pays d'origine, à la demande des familles des victimes ou de l'exploitant de l'aéronef accidenté.»

7:4 La Division convient aussi que le Secrétariat devrait confirmer que toutes les entités mentionnées dans les Annexes 12 et 13 sont couvertes par les dispositions dont il est question dans cette section, et que le Manuel FAL devrait contenir une explication en ce qui concerne l'alinéa c) sur les méthodes utilisées en général à l'échelle mondiale pour la délivrance de visas d'urgence. Le Secrétariat se conformera à la demande ci-dessus conformément aux dispositions pertinentes du chapitre 8 de l'Annexe 9.

7:5 La Division examine la note WP/45, présentée par l'IAOPA, relative à une proposition d'amendement de la Pratique recommandée 2.42 existante, amendement visant à tenir compte d'un objectif établi, semblable à ceux des § 3.28 et 3.31, concernant une durée totale maximale d'accomplissement des formalités de départ et d'arrivée pour l'aviation générale.

7:5.1 Sous réserve d'un amendement mineur, la Division accepte la proposition présentée dans la note WP/45 et formule la recommandation suivante :

Recommandation A/16 —

2.42 Pratique recommandée.— *Aux aéroports internationaux où il y a des vols d'aviation générale internationale, il est recommandé que les États contractants organisent des services d'inspection frontalière et de dédouanement d'un niveau appropriés pour ces vols. En coopération avec les exploitants et les autorités aéroportuaires, les États contractants devraient se fixer comme objectif une durée totale maximale de 60 minutes tout compris pour l'accomplissement de toutes les formalités de départ et d'arrivée requises, y compris les mesures de sûreté de l'aviation pour un aéronef qui n'exige qu'une inspection normale, durée calculée à partir du moment où le membre d'équipage présente l'aéronef au premier point de contrôle à l'aéroport.*

Note.— Les «formalités de départ et d'arrivée requises» à accomplir pendant ces 60 minutes devraient comprendre les mesures de sûreté de l'aviation et, s'il y a lieu, la perception de redevances et autres prélèvements aéroportuaires, et les mesures de contrôle frontalier.

7:6 Les notes ci-après sont présentées pour information : IP/8 et 13 du Secrétariat concernant un guide sur la communication des différences par rapport à l'Annexe 9, et l'état des travaux de l'OACI concernant un Manuel de facilitation, respectivement.

— FIN —