



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

TIRER PARTI DE L'ASSISTANCE FOURNIE PAR LES DIVERS PARTENAIRES POUR METTRE EN PLACE DES SYSTÈMES D'ÉCHANGE DE DONNÉES PASSAGERS

[Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États africains²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail reconnaît le rôle crucial que jouent la collecte, le traitement et la diffusion des données passagers dans les systèmes de sécurité aux frontières, régis par les régimes relatifs aux Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et aux Dossiers passagers (PNR). Les États doivent tirer parti de l'assistance des partenaires mondiaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et d'autres agences pour mettre en place les systèmes RPCV/PNR. L'OACI devrait également établir un cadre d'assistance mondial pour les systèmes de données passagers, fondé sur des lignes directrices.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- Encourager les États à renforcer leur participation aux échanges entre pairs et aux activités de renforcement des capacités techniques ;
- Demander à l'OACI d'établir un cadre mondial d'assistance aux systèmes de données passagers, regroupant les mécanismes de soutien technique, opérationnel, juridique et financier ;
- Inviter l'OACI à mettre régulièrement à jour les informations sur les mécanismes de financement et les partenariats disponibles pour soutenir les efforts de mise en œuvre des États ;
- Exhorter l'OACI à promouvoir la coopération régionale et les partenariats public-privé pour accélérer les progrès et favoriser des solutions innovantes et rentables ; et
- Encourager les États à renforcer la coopération interinstitutions au niveau national afin de maximiser les avantages des systèmes de données sur les passagers pour la sûreté et la facilitation de l'aviation.

<i>Objectifs stratégiques</i>	La présente note de travail est liée à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous</i>
<i>Incidences financières :</i>	<i>À déterminer</i>
<i>Références :</i>	Résolution 2396 du Conseil de sécurité des Nations Unies (2017) Annexe 9 — <i>Facilitation</i> et Normes et Pratiques recommandées (SARP) Annexe 17 — <i>Sûreté de l'aviation</i> et Normes et Pratiques recommandées (SARP)

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1. Les systèmes d'échange de données passagers constituent désormais un pilier essentiel des efforts mondiaux en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation. L'Annexe 9 de l'OACI — *Facilitation*, et en particulier le Chapitre 9, établit les Normes et Pratiques Recommandées (SARP) qui exigent des États la mise en place de systèmes d'échange d'informations passagers, y compris les données RPCV et PNR. Ces systèmes doivent s'appuyer sur un cadre juridique et administratif approprié, garantissant leur conformité aux obligations internationales et le respect des droits fondamentaux, notamment la protection de la vie privée et des données personnelles.

1.2. La communauté internationale a renforcé ces obligations à travers des instruments clés, notamment la Résolution 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies, qui impose aux États de collecter, traiter et analyser les données PNR pour prévenir les déplacements des terroristes. De même, la Résolution 2178 (2014) appelle les États à exiger des compagnies aériennes la transmission des données RPCV aux autorités nationales pour détecter et empêcher les déplacements de combattants terroristes étrangers.

1.3. Malgré l'importance reconnue des systèmes RPCV et PNR, leur développement et leur mise en œuvre opérationnelle demeurent complexes. Ils nécessitent des investissements financiers importants, une infrastructure informatique sophistiquée, des ressources humaines qualifiées et la mise en place de cadres juridiques robustes. La connectivité aux réseaux de communication des compagnies aériennes, le respect des normes internationales d'échange de données et les coûts de maintenance alourdissent encore la charge pour les États. Par conséquent, de nombreux pays, en particulier dans les régions en développement telles que l'Afrique, continuent de faire face à des défis considérables pour assurer leur conformité en mettant en œuvre des systèmes efficaces d'échange de données passagers.

2. DISCUSSION

2.1. Les systèmes d'échange de données passagers offrent de nombreux avantages aux États et à la communauté aéronautique internationale dans son ensemble. Lorsqu'ils sont correctement mis en œuvre, ces systèmes renforcent la sécurité aux frontières, améliorent l'efficacité des procédures de passage frontalier et contribuent à détecter et à empêcher les déplacements de personnes recherchées ou suspectes, y compris les terroristes et les criminels. Les données RPCV et PNR, lorsqu'elles sont croisées avec des listes de surveillance nationales et internationales, fournissent des renseignements opportuns permettant de renforcer efficacement les mesures de sûreté nationales. Par ailleurs, ces systèmes facilitent les procédures d'immigration, réduisent les délais de traitement des passagers et permettent une meilleure allocation des ressources limitées de contrôle aux frontières.

2.2. Toutefois, le taux de mise en œuvre des systèmes RPCV et PNR à l'échelle mondiale demeure faible, comme le révèlent les résultats du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA). De nombreux États rencontrent encore des difficultés juridiques, techniques, opérationnelles et financières liées à ces systèmes. Les contraintes financières constituent un obstacle majeur, les coûts d'acquisition des systèmes, d'intégration avec ceux des

compagnies aériennes et de conformité aux exigences d'interopérabilité internationale étant souvent prohibitifs.

2.3. Les défis juridiques sont tout aussi importants. La mise en place de cadres régissant la collecte, l'utilisation, la conservation et la protection des données passagers constitue un exercice d'équilibre délicat. Les États doivent s'assurer que leur législation est conforme non seulement aux impératifs de sûreté, mais aussi aux obligations en matière de droits humains, notamment en ce qui concerne la vie privée et la protection des données. Par ailleurs, la nécessité de moderniser les systèmes informatiques existants et d'assurer l'interopérabilité entre les systèmes anciens et les nouvelles technologies numériques représente un défi technique que beaucoup d'États peinent à relever.

2.4. Face à ces défis, il est urgent de prendre des initiatives ciblées et globales de renforcement des capacités. Les programmes d'assistance doivent être souples et s'adapter aux différents stades de mise en œuvre auxquels se trouvent confrontés les États. L'assistance technique devrait comprendre un soutien à la conception et à l'intégration des systèmes, au développement de l'infrastructure informatique et des orientations sur le respect des SARP de l'OACI et d'autres instruments internationaux pertinents. Sur la base des outils existants tels que la boîte à outils RPCV-PNR, des ateliers pratiques basés sur des scénarios devraient être proposés pour permettre aux États d'acquérir une expérience pratique de la conception, de la mise en œuvre et de la gestion de ces systèmes.

2.5. Les échanges de bonnes pratiques entre pairs constituent un autre élément important du renforcement des capacités. Les États qui ont mis en place avec succès des systèmes de données sur les passagers peuvent partager des informations précieuses, notamment des enseignements tirés, des modèles de cadres juridiques, des spécifications techniques et des exemples de coopération interinstitutions efficace. En apprenant les uns des autres, les États peuvent éviter les pièges communs et adopter des stratégies éprouvées adaptées à leur contexte national particulier.

2.6. Les défis de mise en œuvre ont également une forte dimension financière. Bien que des mécanismes d'assistance et de financement existent grâce aux partenariats de l'OACI avec des organisations telles que l'Organisation mondiale des douanes, l'Association du transport aérien international, la Banque mondiale et les programmes de lutte contre le terrorisme des Nations Unies, de nombreux États ne sont pas au courant de ces possibilités ou ne savent pas comment y accéder. L'absence d'un cadre d'assistance centralisé et coordonné risque de créer de la confusion et de faire rater des occasions de soutien.

2.7. Pour y remédier, l'OACI, en collaboration avec ses partenaires mondiaux, devrait élaborer un cadre mondial d'assistance pour les systèmes mondiaux de données sur les passagers. Ce cadre regrouperait les volets de l'assistance technique, opérationnelle, juridique et financière en un mécanisme cohérent et accessible, guidant les États dans les étapes nécessaires à la mise en place et au maintien de leurs systèmes. Il recenserait également les sources de financement disponibles et fournirait aux États des orientations claires sur les procédures de demande d'aide financière, qu'il s'agisse de l'installation du système, des redevances de connectivité ou des coûts de maintenance.

2.8. En outre, il est essentiel de favoriser la collaboration régionale et les partenariats public-privé. Les initiatives régionales peuvent faciliter les approches normalisées pour assurer le développement

et l'exploitation du système, tandis que les partenariats avec les compagnies aériennes, les entreprises technologiques et les institutions financières peuvent stimuler l'innovation, réduire les coûts et créer des solutions durables. Une telle collaboration peut garantir que les systèmes de données sur les passagers sont non seulement mis en œuvre, mais aussi résilients, évolutifs et à l'épreuve du temps.

2.9. La coopération inter-agences au sein des États est tout aussi essentielle. Les données passagers doivent être efficacement partagées entre les services d'immigration, les douanes, les services de renseignement et les forces de l'ordre, afin de renforcer la coordination et de garantir une identification et une gestion rapides des risques. Le succès des systèmes RPCV et PNR repose sur des processus intégrés qui éliminent les redondances, rationalisent les opérations et garantissent que les informations sont analysées et exploitées de manière appropriée.

2.10. En définitive, l'amélioration des systèmes d'échange de données relatives aux passagers renforce à la fois la sûreté aérienne et la facilitation, soutenant les objectifs plus larges de sûreté, de sécurité et d'efficacité du transport aérien international. Les avantages de la mise en œuvre des systèmes RPCV et PNR vont bien au-delà de la sûreté, contribuant à une meilleure gestion des flux migratoires, à la réduction des retards de voyage et à l'amélioration de l'expérience globale des passagers.

3. CONCLUSION

3.1 Les contributions considérables des partenaires mondiaux de l'OACI et d'autres agences internationales à la promotion et au soutien de la mise en œuvre des systèmes RPCV et PNR sont reconnues et appréciées. Toutefois, il est clair qu'une approche plus unifiée, structurée et stratégique est nécessaire pour combler les lacunes de mise en œuvre qui persistent à l'échelle mondiale et régionale.

3.2 Les États membres de l'OACI sont encouragés à soutenir activement les efforts visant à créer un cadre mondial pour l'assistance, à participer aux échanges entre pairs et aux programmes de renforcement des capacités techniques et à travailler en étroite collaboration avec les donateurs et les partenaires du secteur privé pour veiller à ce que les obstacles financiers et techniques soient effectivement levés.

3.3 Reconnaissant que les systèmes d'échange de données relatives aux passagers ont des objectifs multiples - renforcer la sécurité, faciliter les voyages, protéger les droits de l'homme et améliorer l'expérience des passagers - les États doivent donner la priorité à leur développement et veiller à ce qu'ils soient durables, résilients et conformes aux normes internationales.