

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Programmes de facilitation

FAITS NOUVEAUX CONCERNANT L'ANNEXE 9 — FACILITATION

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La facilitation désigne la gestion efficace des processus de contrôle aux frontières en vue d'accélérer le congé des aéronefs, des passagers et des membres d'équipage, des bagages et du fret. À sa 39^e session (2016), l'Assemblée est convenue que les priorités du Programme de facilitation (FAL) relatives à l'Annexe 9 pour le triennat 2017-2019 viseraient notamment la rationalisation des dispositions de l'Annexe 9, la production d'un ensemble simplifiée de normes et de pratiques recommandées (SARP) fondées sur les performances et le suivi des progrès technologiques ainsi que la mise au point de mesures destinées à répondre aux questions émergentes dans le domaine de la facilitation. La présente note rend ainsi compte des faits nouveaux concernant l'Annexe 9 qui sont survenus depuis la dernière session de l'Assemblée et décrit aussi les priorités actuelles des travaux sur l'Annexe 9 dans le cadre du Programme FAL. En conclusion, elle propose des priorités en matière de travaux sur l'Annexe 9 et de résultats attendus pour le prochain triennat (Appendice A).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à approuver les propositions de priorités du Programme FAL qui concernent l'Annexe 9 et de résultats attendus pour le triennat 2020-2022, tels qu'elles figurent à l'Appendice A.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget-programme ordinaire pour 2020-2022 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i> (15 ^e édition, octobre 2017) Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016)</i> A40-WP/61, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation</i> Doc 10042, <i>Modèle de programme national de facilitation du transport aérien</i>

1. CONTEXTE

1.1 À sa 39^e session (2016), l'Assemblée est convenue que les priorités du Programme de facilitation (FAL) liées à l'Annexe 9 durant le triennat 2017-2019 relèveraient de deux catégories. Dans la catégorie « travailler mieux avec ce que nous avons », les priorités du Programme seraient d'entreprendre de regrouper ses travaux, d'examiner des questions concernant la non-conformité avec les normes et les pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et d'élaborer des stratégies pour aider les États à se conformer aux SARP. Les priorités de la deuxième catégorie, « planifier pour l'avenir », consisteraient à faire un suivi continu des progrès technologiques se rapportant aux travaux du Programme FAL, et à élaborer des mesures pour répondre à des questions nouvelles et émergentes en matière de facilitation.

2. FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LES PRIORITÉS APPROUVÉES POUR 2017-2019

2.1 En ce qui concerne la catégorie « travailler mieux avec ce que nous avons », les questions de non-conformité relatives à l'Annexe 9 sont traitées dans le cadre de séminaires FAL régionaux, et au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) en ligne du système de notification électronique des différences (EFOD) de l'OACI, qui permet d'enregistrer des informations sur la conformité avec les SARP et, donc, d'évaluer l'état de mise en œuvre des SARP par les États membres (cf. Appendice B). Le système EFOD a été mis au point pour répondre au besoin d'établir un moyen plus efficace de rendre compte et de rechercher des différences par rapport aux SARP. La mise en œuvre de SARP de l'Annexe 9 qui ne se rapportent pas seulement aux documents de voyage lisibles à la machine (MRTD) est effectuée dans le cadre d'activités relevant de la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP). Il en est rendu compte à part dans la note A40-WP/xx.

2.2 En décembre 2016, la lettre aux États EC 6/1-16/106, *Nomination d'un point de contact national chargé de la facilitation*, a été diffusée. Depuis la rédaction de cette lettre, 164 États membres ont soumis des candidatures. En novembre 2017, la lettre aux États EC 6/3-17/126 a été diffusée et a attiré l'attention sur la norme 9.22.1 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, qui impose aux États contractants exigeant le transfert de données des dossiers passagers (PNR) qu'ils adoptent et mettent en œuvre le message PNRGOV fondé sur EDIFACT comme unique moyen de transfert des données PNR des compagnies aériennes aux gouvernements pour assurer l'interopérabilité mondiale.

2.3 Au cours du triennat actuel, des séminaires FAL de mise en œuvre régionaux ont eu lieu dans différents bureaux régionaux de l'OACI : Paris, France (20 – 24 novembre 2017) ; Dakar, Sénégal (5 – 8 mars 2018) ; Le Caire, Égypte (12 – 15 mars 2018) ; Lima, Pérou (16 – 19 septembre 2018) ; et Bangkok, Thaïlande (11 – 15 mars 2019). Cette série de séminaires a mis l'accent sur : a) le système EFOD, y compris un atelier spécial consacré à l'établissement de la liste de vérification de conformité pour l'Annexe 9 ; et b) l'élaboration de Programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA), basés sur le *Modèle de Programme national de facilitation du transport aérien* (Doc 10042), qui contient des orientations sur la manière dont les États peuvent se conformer aux normes 8.17, 8.18 et 8.19 de l'Annexe 9, et s'employer à renforcer la coopération et la coordination sur des questions liées à la facilitation entre différents organismes ou services gouvernementaux concernés.

2.4 En 2014, le Conseil de sécurité de l'ONU a demandé, dans sa résolution 2178, aux États membres d'exiger des compagnies aériennes opérant sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance des renseignements concernant les voyageurs aux autorités nationales compétentes. Les faits nouveaux survenus depuis la dernière Assemblée, dans la catégorie « planifier pour l'avenir », sont notamment

l'adoption par le Conseil, en juin 2017, de l'Amendement n° 26 de l'Annexe 9. L'un des changements les plus importants induits par cet Amendement est l'ajout d'un nouveau Chapitre 9 contenant des SARP nouvelles et révisées sur les systèmes d'échange de données sur les passagers, qui englobent les systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), les systèmes RPCV interactifs (RPCVi), les données des dossiers passagers (PNR) et les systèmes électroniques de voyage (ETS).

2.5 La 15^e édition (octobre 2017) de l'Annexe 9 oblige désormais chaque État contractant à établir un système RPCV qui doit être appuyé par des instruments juridiques adaptés, et être conforme aux normes internationalement reconnues pour les RPCV. L'importance d'une législation ou d'instruments juridiques est mise en avant, dans la mesure où l'Annexe recommande aussi à un État mettant en place une législation destinée à la mise en œuvre d'un système RPCV qu'il envisage d'élaborer des règlements harmonisés répondant aux besoins de tous les organismes concernés, de définir un ensemble commun d'éléments de données RPCV exigés dans les limites de sa juridiction, et de désigner un organisme gouvernemental (guichet unique) qui recevra les données RPCV au nom de tous les autres organismes. Le premier « atelier de l'OACI sur les RPCV » s'est tenu les 24 et 25 septembre 2018 à Singapour, avec le soutien du Ministère des transports singapourien et l'Association du transport aérien international (IATA).

2.6 L'Amendement n° 26 a introduit d'autres changements qui concernent notamment les MRTD, les systèmes de contrôle frontalier automatisé (CFA) et le transport de mineurs non accompagnés par avion, compte tenu, pour ce dernier point, de la sensibilisation croissante de la communauté internationale au phénomène des combattants terroristes étrangers et à la traite des enfants. À la suite de l'adoption de l'Amendement n° 26, les questions de protocole des audits de sûreté de l'aviation au regard des composantes de l'Annexe 9 (Facilitation) qui soutiennent les objectifs de sûreté de l'aviation, ainsi que les objectifs de sécurité aux frontières, ont été ajustées, selon qu'il convient.

2.7 La dixième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/10) s'est tenue du 10 au 13 septembre 2018. Les discussions ont notamment porté sur des propositions relatives à des SARP nouvelles ou révisées pour l'Annexe 9 concernant les documents d'identité des membres d'équipage, le transport de mineurs non accompagnés par avion et la traite des personnes. Le Groupe d'experts a tout particulièrement recommandé d'élever le guichet unique pour les données sur les passagers au rang de norme. Deux nouveaux groupes de travail du FALP ont été formés, l'un chargé d'examiner la question des SARP nouvelles ou révisées qui traitent des données PNR et, l'autre, de la traite des personnes. Le Groupe d'experts a aussi jugé, entre autres, qu'un plan mondial de facilitation de l'aviation (GAFP) était irréalisable (non viable) pour le moment. Les dispositions de l'Amendement n° 27, découlant des recommandations de la réunion FALP/10, qui ont été adoptées par le Conseil en juin 2019, sont présentées à l'Appendice C.

2.8 À sa 39^e session (27 septembre – 6 octobre 2016), l'Assemblée est convenue d'inviter le Conseil à examiner plus avant la proposition visant à élever au rang de norme la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9, après avoir examiné les résultats des audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) (cf. A39-WP/528, paragraphes 31.5 et 31.6). Par la suite, le Conseil est convenu que le calendrier et la date limite de mise en œuvre de la décision de l'Assemblée suivraient une évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles, réalisée au moyen des listes de vérification de conformité du système EFOD pour l'Annexe 9 et l'USOAP, au troisième trimestre de 2018 et au quatrième trimestre de 2020, respectivement. En avril 2019, à la deuxième séance de sa 217^e session, le Comité du transport aérien (ATC) a examiné des renseignements fournis par le Secrétariat sur la mise en œuvre de la pratique recommandée 8.46. L'ATC a décidé que le Secrétariat recueillerait des renseignements sur la mise en œuvre par les compagnies aériennes et les aéroports de leurs plans d'assistance aux familles auprès de l'Association internationale du transport aérien (IATA) et du Conseil international des aéroports (ACI) ; ferait le point sur l'état de la mise en œuvre de la pratique recommandée 8.46 au vu des

résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité, le cas échéant, ; et présenterait ces renseignements au cours de la 219^e session.

3. PRIORITÉS ET RÉSULTATS : 2020-2022

3.1 Les catégories pour les travaux sur l'Annexe 9 du Programme FAL au cours du prochain triennat devraient être conservées, en tenant compte de résultats actualisés à la lumière des travaux déjà accomplis pendant ce triennat. Par exemple, en s'appuyant sur des activités entreprises dans le cadre de la stratégie TRIP de l'OACI, des ateliers sur le Répertoire OACI de clés publiques (RCP) et des séminaires FAL de mise en œuvre régionaux, les Programmes FAL continueront de prêter assistance aux États dans la mise en œuvre de SARP pertinentes de l'Annexe 9 conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'Organisation.

3.2 Pendant le triennat 2020-2022, le Secrétariat a l'intention de tenir une série de séminaires FAL de mise en œuvre régionaux consacrés notamment aux systèmes RPCV, aux PNR et au RCP. Ces séminaires seraient l'occasion de passer en revue le cadre réglementaire défini par l'Annexe 9, de déterminer les mesures que les États membres doivent prendre pour donner effet à l'échange de données sur les passagers, de mettre en commun les pratiques exemplaires de certains États, notamment dans le domaine de la réglementation sur la protection des données et de la vie privée, en associant, si nécessaire, l'IATA et d'autres partenaires internationaux. Plusieurs éléments ont contribué à faire de la mise en œuvre des systèmes RPCV et des dossiers PNR une priorité importante des Programmes FAL : adoption récente d'une norme rendant obligatoire la mise en place de systèmes RPCV ; poursuite des travaux sur l'amélioration des SARP de l'Annexe 9 relatives à l'échange de données sur les passagers, notamment les travaux du Groupe de travail du Groupe d'experts FAL sur les SARP pour les PNR, les avantages des RPCV et des PNR au regard de la gestion des frontières et de la sécurité aux frontières et l'incorporation expresse des RPCV dans le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) ; l'intérêt grandissant de la communauté internationale pour l'échange de données sur les passagers, comme l'a particulièrement exprimé le Conseil de sécurité de l'ONU qui – agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies – a imposé aux États membres d'utiliser des systèmes RPCV et PNR dans sa Résolution 2396 (2017) (cf. extraits reproduits dans l'Appendice D). En outre, cette série de séminaires régionaux serviraient à renforcer les activités menées dans le cadre de l'initiative NCLB de l'OACI sur les questions réglementaires relatives à l'échange de données sur les passagers dans le monde, ainsi qu'à compléter des initiatives entreprises par d'autres organismes internationaux et régionaux pour faire progresser leurs mandats et intérêts particuliers, comme le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) de l'ONU, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC) et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE).

3.3 Planifier l'avenir est une tâche perpétuelle, en ce sens que le Programme FAL relatif à l'Annexe 9 suit continuellement, toujours par l'intermédiaire du Groupe d'experts FAL, les progrès technologiques et prépare des mesures pour répondre aux questions nouvelles et émergentes dans le domaine de la facilitation. Des travaux supplémentaires sur des SARP et des éléments indicatifs intéressants des questions comme les PNR, la traite des personnes et le rapprochement de documents de voyage multiples avec un seul passager, sont en suspens et devraient être achevés par le Groupe d'experts FAL au cours du prochain triennat. Il est prévu que le Groupe d'experts FAL examine, à sa prochaine réunion, la deuxième édition révisée du *Manuel de facilitation* (Doc 9957), au sujet duquel des travaux sont en cours. Le Manuel FAL tiendra en principe compte de lignes directrices renforcées sur les événements perturbateurs, de la facilitation du fret (au vu des travaux pertinents et récents de l'Organisation mondiale des douanes dans ce domaine, y compris le commerce électronique), du contrôle frontalier automatisé (CFA), et de sujets nouveaux ou révisés introduits dans l'Annexe par l'Amendement n° 27.

APPENDICE A

PRIORITÉS ET RÉSULTATS : 2020-2022

Le tableau ci-dessous résume les priorités proposées pour les travaux sur l'Annexe 9 et les résultats attendus du Programme FAL pour le triennat 2020-2022 :

Catégories	Priorités : 2020 - 2022	Résultats attendus
A. Travailler mieux avec ce que nous avons	1. Non-conformité avec les SARP	a) Élaboration de stratégies pour aider les États à se conformer aux SARP, au moyen de la liste de vérification de conformité du système EFOD pour l'Annexe 9 ; b) Nouveau format pour les séminaires FAL de mise en œuvre régionaux, axé sur les RPCV et les PNR ; c) Élaboration, avec le soutien du Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT), d'une mallette pédagogique sur l'Annexe 9.
B. Planifier pour l'avenir	1. Réponses aux questions nouvelles et émergentes	a) Élaboration de SARP sur les PNR ; b) Questions relatives à la facilitation et à la traite des personnes ; c) Documents de voyage multiples utilisés par les passagers aériens.
	2. Progrès technologiques	Examen de la nécessité éventuelle d'ajouter des SARP à l'Annexe 9 sur les aspects des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) liés à la facilitation.

APPENDICE B

SYNTHÈSE DES RÉPONSES REÇUES À LA LETTRE AUX ÉTATS EC 6/3–15/90 (21 décembre 2015)
LISTE DE VÉRIFICATION DE CONFORMITÉ (CC) EN LIGNE POUR L'ANNEXE 9 — FACILITATION

Tous les amendements, y compris l'Amendement n° 26 (date d'entrée en vigueur : 23 octobre 2017)
(au 10 juin 2019)

C = Notification de conformité	D = Notification de différence(s)
— = Aucune donnée saisie dans la CC	

État	Donnée saisie	PR 8.46
Région Asie et Pacifique (APAC : 39 États)		
Afghanistan	—	—
Australie	D	C
Bangladesh	—	—
Bhoutan	—	—
Brunéi Darussalam	—	—
Cambodge	—	—
Chine	D	—
Chine (RAS Hong Kong)	D	C
Chine (RAS Macao)	D	—
Fidji	C	—
Îles Cook	—	—
Îles Marshall	—	—
Îles Salomon	—	C
Inde	—	—
Indonésie	D	D
Japon	D	—
Kiribati	—	—
Malaisie	C	—
Maldives	D	C
Micronésie (États fédérés de)	—	—
Mongolie	D	D
Myanmar	C	—
Nauru	—	—
Népal	—	—
Nouvelle-Zélande	D	—
Pakistan	—	—
Palaos	—	—
Papouasie-Nouvelle-Guinée	—	—
Philippines	—	—
République de Corée	C	C
République démocratique populaire de Corée	C	—
République démocratique populaire lao	—	—
Samoa	—	—
Singapour	D	—
Sri Lanka	—	—
Thaïlande	D	—
Timor-Leste	—	—
Tonga	—	—
Tuvalu	—	—
Vanuatu	—	—
Viet Nam	—	—
TOTAL APAC	14(+2 RAS) 5C; 9+2D	6(+1RAS) 4+1C; 2D
Région Afrique orientale et australe (ESAF : 24 États)		
Afrique du Sud	D	C
Angola	C	—
Botswana	D	D
Burundi	D	—
Comores	—	—

État	Donnée saisie	PR 8.46
Djibouti	—	—
Érythrée	D	D
Eswatini	—	—
Éthiopie	D	—
Kenya	—	—
Lesotho	—	—
Madagascar	C	C
Malawi	—	—
Maurice	D	—
Mozambique	—	—
Namibie	—	—
Ouganda	D	D
République-Unie de Tanzanie	C	—
Rwanda	—	—
Seychelles	—	—
Somalie	—	—
Soudan du Sud	—	—
Zambie	D	C
Zimbabwe	C	—
TOTAL ESAF	12 4C; 8D	6 3C; 3D
Région Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT: 56 États)		
Albanie	—	—
Algérie	—	—
Andorre	—	—
Arménie	C	C
Autriche	C	—
Azerbaïdjan	D	C
Bélarus	—	—
Belgique	—	—
Bosnie-et-Herzégovine	—	—
Bulgarie	D	—
Croatie	—	—
Chypre	D	—
République tchèque	D	C
Danemark	D	—
Estonie	D	—
Finlande	D	C
France	D	—
Géorgie	—	—
Allemagne	D	—
Grèce	C	—
Hongrie	—	—
Islande	D	—
Irlande	D	—
Israël	D	D
Italie	D	C
Kazakhstan	D	D
Kirghizistan	D	D
Lettonie	D	—
Lituanie	D	C

État	Donnée saisie	PR 8.46
Luxembourg	—	—
Malta	D	C
Espagne	D	C
Fédération de Russie	—	—
Macédoine du Nord	C	C
Maroc	C	—
Monaco	D	—
Monténégro	D	C
Norvège	D	—
Ouzbékistan	D	—
Pays-Bas	D	C
Pologne	D	—
Portugal	—	—
République de Moldova	D	D
Roumanie	D	—
Royaume-Uni	D	C
Saint-Marin	—	—
Serbie	D	C
Slovaquie	D	—
Slovénie	—	—
Suède	D	C
Suisse	D	C
Tadjikistan	D	—
Tchéquie	D	C
Tunisie	—	—
Turkménistan	D	C
Turquie	C	C
Ukraine	D	—
TOTAL EUR/NAT	41 6C; 35D	21 17C; 4D
Région Moyen-Orient (MID : 15 États)		
Arabie saoudite	—	—
Bahreïn	C	C
Égypte	D	C
Émirats arabes unis	D	C
Iran (République islamique d')	—	—
Iraq	D	—
Jordanie	D	C
Koweït	D	C
Liban	—	—
Libye	—	—
Oman	C	C
Qatar	C	C
République arabe syrienne	—	—
Soudan	C	C
Yémen	—	—
TOTAL MID	9 4C; 5D	8 8C
Région Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC : 22 États)		
Antigua-et-Barbuda	—	—
Bahamas	D	C
Barbade	C	—
Bélize	—	—
Canada	D	C
Costa Rica	—	—
Cuba	D	C
Dominique	—	—
El Salvador	—	—
États-Unis	D	C
Grenade	—	—

État	Donnée saisie	PR 8.46
Guatemala	C	—
Haïti	—	—
Honduras	D	—
Jamaïque	—	—
Mexique	D	—
Nicaragua	D	C
République dominicaine	D	—
Sainte-Lucie	—	—
Saint-Kitts-et-Nevis	—	—
Saint-Vincent-et-les Grenadines	—	—
Trinité-et-Tobago	—	—
TOTAL NACC	10 2C; 8D	5 5C
Région Amérique du Sud (SAM : 13 États)		
Argentine	—	—
Bolivie (État plurinational de)	D	C
Brésil	D	C
Chile	D	D
Colombie	D	D
Équateur	C	—
Guyana	C	—
Panama	C	—
Paraguay	D	D
Pérou	D	C
Suriname	—	—
Uruguay	C	—
Venezuela (Bolivarienne République du)	D	C
TOTAL SAM	11 4C; 7D	7 4C; 3D
Région Afrique occidentale et centrale (WACAF : 24 États)		
Bénin	—	—
Burkina Faso	D	C
Cabo Verde	—	—
Cameroun	C	—
Congo	—	—
Côte d'Ivoire	—	—
Gabon	—	—
Gambie	—	—
Ghana	—	—
Guinée	D	C
Guinée équatoriale	—	—
Guinée-Bissau	—	—
Libéria	—	—
Mali	—	—
Mauritanie	—	—
Niger	—	—
Nigéria	C	—
République centrafricaine	—	—
République démocratique du Congo	D	C
Sao Tomé-et-Principe	—	—
Sénégal	D	C
Sierra Leone	—	—
Tchad	—	—
Togo	—	—
TOTAL WACAF	7 2C; 5D	4 4C
TOTAL GÉNÉRAL	104 (+2) 27C; 77+2D	57(+1) 45+1C; 12D

APPENDICE C

TEXTE DE L'AMENDEMENT N° 27 DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

FACILITATION

ANNEXE 9 À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Chapitre 3. Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages

Amender l'Annexe 9, Chapitre 3, comme suit :

(...)

3.65 Les CMC et les cartes d'identité de membres d'équipage ne seront délivrés qu'après la vérification des antécédents par l'autorité publique compétente ou par un tiers en son nom. Par ailleurs, l'émission de CMC et de cartes d'identité de membres d'équipage fera l'objet de mesures de contrôle adéquates, telles que la certification de l'emploi d'un candidat avant la délivrance, le contrôle des stocks de cartes vierges et les critères de responsabilité pour le personnel chargé de la délivrance.

(...)

3.85 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants s'assurent que les exploitants d'aéronefs qui transportent des mineurs non accompagnés dans le cadre d'un programme d'une entreprise de transport aérien consignent les renseignements suivants sur le formulaire d'accompagnement :*

- *Nom et prénom(s), numéro de passeport ou de document d'identification et coordonnées (pays de résidence, adresse personnelle, numéro de téléphone) du mineur, de la personne qui l'accompagne au départ et de la personne qui le prend en charge à destination.*
- *Nom et prénom(s) et coordonnées (pays de résidence, adresse personnelle, numéro de téléphone) de tous les tuteurs légaux ou parents du mineur.*

(...)

Chapitre 6. Aéroports internationaux — Installations et services intéressant le trafic

Amender l'Annexe 9, Chapitre 6, comme suit :

(...)

6.9 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant utilise les éléments indicatifs existants sur l'orientation et la signalétique, notamment veille à ce que les signes utilisés aux aéroports soient fondés sur le Doc 9636 — Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes, publié conjointement par l'OACI et l'Organisation maritime internationale, dans la mesure où il reste applicable.*

Note.— *Le site web de l'OACI à [...] contient une liste à jour non exhaustive de ressources et d'éléments indicatifs sur les « meilleures pratiques » pour examen et utilisation par les États contractants.*

(...)

~~**6.12 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce qu'un exploitant d'aéroport ou un exploitant d'aéronefs, selon qu'il convient, maintienne un système d'information de vol en suivant la disposition standard recommandée dans le Doc 9249 — Affichages publics actualisables relatifs aux vols.*~~

(...)

Chapitre 8. Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques

Amender l'Annexe 9, Chapitre 8, comme suit :

(...)

8.22 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que, lorsqu'elles voyagent, les personnes handicapées reçoivent une assistance spéciale garantissant qu'elles bénéficient des services qui sont habituellement offerts au public en général. Cette assistance devrait être fournie d'une manière qui respecte la dignité de la personne.*

Note.— *L'attention est appelée sur le Doc 9984, Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien, élaboré pour apporter des précisions sur les Normes et pratiques recommandées liées à la facilitation du transport des personnes handicapées, et aider la communauté de l'aviation civile dans leur mise en œuvre.*

(...)

J. Traite de personnes

8.47 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants prennent des mesures pour assurer que des procédures sont en place pour lutter contre la traite de personnes,*

notamment des systèmes de signalement clairs et des points de contact pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs auprès d'autorités compétentes.

8.48 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants prennent des mesures pour assurer que le personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs qui est en contact direct avec le public voyageur reçoit une formation de sensibilisation à la traite de personnes.*

(...)

Chapitre 9. Systèmes d'échange de données sur les passagers

Amender l'Annexe 9, Chapitre 9, comme suit :

9.1 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants exigent des exploitants d'aéronefs l'échange des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), des RPCV interactifs (RPCVi) et/ou des dossiers passagers (PNR) ~~mettent~~ mettront en place un système de guichet unique pour les données passagers pour chaque catégorie de données ou pour les deux catégories de données combinées permettant aux parties concernées de communiquer des informations normalisées par un point d'entrée commun en vue de la transmission des données ~~de chaque catégorie~~, de manière à satisfaire à toutes les obligations relatives aux données des passagers et de l'équipage dans les limites de leur juridiction.*

9.1.1 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants exigent des exploitants d'aéronefs l'échange des données sur les passagers et l'équipage envisagent de mettre en place un système de guichet unique pour les deux catégories de données combinées.*

(...)

9.XX Les États contractants ne pénaliseront pas un exploitant d'aéronefs ou ne le tiendront pas d'une autre manière pour responsable des incohérences relevées dans les échanges de données sur les passagers si l'exploitant d'aéronefs a collecté et fourni des renseignements préalables exacts basés sur un document de voyage valide présenté pour le voyage et si le passager a présenté un second document de voyage valide à l'arrivée.

APPENDICE D

EXTRAITS DE LA RÉOLUTION 2396 (2017) DU CONSEIL DE SÉCURITÉ DE L'ONU

Le Conseil de sécurité,

(...)

Se félicitant [...] que l'OACI ait décidé d'établir une norme en vertu de l'annexe 9 – Facilitation –, relative à l'utilisation par ses États membres à compter du 23 octobre 2017 de systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs, et *considérant* que nombre de ses États membres ne l'ont pas encore appliquée,

(...)

Agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies

(...)

11. *Décide*, en application du paragraphe 9 de la résolution 2178 (2014) et de la norme fixée par l'OACI selon laquelle ses États membres doivent mettre en place des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) à compter du 23 octobre 2017, que les États Membres doivent exiger des compagnies aériennes opérant sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance ces renseignements aux autorités nationales compétentes, conformément aux obligations que leur imposent leur droit interne et le droit international, afin de détecter tout départ de leur territoire, ou toute tentative d'entrée sur leur territoire ou de passage en transit par leur territoire, à bord d'appareils civils, de combattants terroristes étrangers et de personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999), 1989 (2011) et 2253 (2015), et *demande* aux États Membres de signaler tout départ de leur territoire, ou toute tentative d'entrée sur leur territoire ou de passage en transit par leur territoire de telles personnes, de communiquer ces informations à l'État de résidence ou de nationalité des intéressés ou aux pays de destination, de transit ou de réinstallation et aux organisations internationales compétentes, selon qu'il convient et conformément à leur droit interne et à leurs obligations internationales, et de veiller à ce que les RPCV soient analysés par toutes les autorités compétentes, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes ;

12. *Décide* que les États Membres renforceront leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes, *demande* aux États Membres, à l'Organisation des Nations Unies et aux autres entités internationales, régionales et sous-régionales de fournir aux États Membres une assistance technique et des ressources et de renforcer leurs capacités afin qu'ils puissent mettre en place de tels systèmes et, le cas échéant, *encourage* les États Membres à communiquer les données PNR aux États Membres concernés afin de détecter les combattants terroristes étrangers qui rentrent dans leur pays d'origine ou de nationalité, ou qui se rendent dans un pays tiers ou s'y réinstallent, en particulier toutes les personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999), 1989 (2011) et 2253 (2015), et *exhorte* l'OACI à travailler avec ses États membres en vue d'établir une norme pour la collecte, l'utilisation, le traitement et la protection des données PNR ;

(...)