



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 13 : Programmes de facilitation

#### DONNÉES PASSAGERS REQUISES PAR LES ÉTATS : UTILISATION EFFICACE DES INFORMATIONS DISPONIBLES EN VUE D'UNE PLATE-FORME D'ENTRÉE À GUICHET UNIQUE

(Note présentée par le Chili et appuyée par 16 États membres de la CLAC<sup>2</sup>)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La pandémie de COVID-19 a eu une incidence sans précédent sur presque toutes les industries, parmi lesquelles le transport international de passagers a été parmi les plus touchées. En ce qui concerne la pandémie, les organes de coordination et de prise de décision créés au Chili ont eu des effets secondaires négatifs sur certains processus aéroportuaires, par exemple en ralentissant l'entrée des passagers, ce qui a eu à son tour pour effet de dégrader l'expérience et la qualité en matière de prestation de services. À cet égard, aux fins de la facilitation aux aéroports, il a été constaté que l'un des principaux facteurs permettant de modifier et d'accélérer ce processus est l'échange d'informations entre les organismes et/ou les autorités chargés de contrôler l'entrée dans le pays. Cela permet d'éviter le double emploi en matière de demandes de données passagers et de simplifier les contrôles à l'arrivée grâce à l'utilisation de la technologie et des systèmes existants. La nécessité d'harmoniser et de simplifier les formulaires ou déclarations exigés à l'entrée dans le pays est donc devenue apparente.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à charger le Conseil :

- a) d'élaborer des mesures visant à réduire au minimum la quantité de renseignements passagers demandés, quelle que soit leur nature, tant du point de vue de la quantité de données que de la multiplicité des formulaires ;
- b) de promouvoir l'accès de tout organisme d'un État membre aux renseignements dont dispose un autre organisme du même État, dans le respect des lois sur la protection des données personnelles ;
- c) de promouvoir la capacité des États, selon les scénarios et les besoins, de s'efforcer de conclure des accords de collaboration sur l'échange de données, en préservant constamment les meilleures garanties de protection des données personnelles ;
- d) d'étudier la possibilité d'établir une plate-forme en ligne (portail web) internationale unique qui permette aux passagers de télécharger les renseignements demandés par les États, quel que soit leur aéroport de départ ou de destination, et qui simplifie le traitement de la saisie des données, tout en éliminant ou en réduisant au minimum le double emploi.

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par le Chili.

<sup>2</sup> Aruba (Royaume des Pays-Bas), Belize, Brésil, Colombie, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine et Uruguay.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sécurité et facilitation.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

## 1. INTRODUCTION

1.1 Aucune industrie n'a été épargnée par la pandémie de COVID-19, mais l'industrie du transport aérien a été parmi les plus touchées. En conséquence, au plus fort de la pandémie, le trafic intérieur au Chili avait chuté de 91,2 % et le trafic international de 98,9 % par rapport au nombre de passagers enregistré en 2019. Ce choc était dû principalement aux restrictions imposées par les autorités de santé publique aux déplacements de personnes dans le but d'endiguer la propagation du virus. Il faut cependant souligner que l'activité des vols commerciaux au Chili ne s'est jamais arrêtée et que les aéroports n'ont jamais fermé, ce qui a permis de maintenir la connectivité aérienne nécessaire du pays.

1.2 Dans le cadre de la gestion de la réaction à la pandémie, les organes de coordination et de prise de décision établis au Chili ont examiné des moyens d'atténuer l'impact de la pandémie sur la santé et sur les différentes industries touchées. Dans le cas de l'industrie aéronautique, les organes de coordination se sont penchés notamment sur les contrôles sanitaires aux aéroports ainsi que sur les ajustements et améliorations à apporter à ces contrôles, qui constituent des processus supplémentaires ou nouveaux pour cette industrie et de ce fait allongent l'attente et le traitement des passagers, principalement à l'arrivée.

1.3 Pendant les derniers mois de 2021, les autorités et les organes de coordination se sont efforcés de concevoir des mesures appropriées pour relancer l'activité économique, à mesure que le nombre de cas de COVID-19 diminuait peu à peu. L'industrie des vols commerciaux au Chili était également incluse dans ce processus et les autorités, aussi bien que les entités publiques et privées, se sont efforcées de travailler ensemble pour faire « décoller » l'industrie, en s'appuyant à cette fin sur l'expérience et les enseignements tirés de la pandémie. Le plus important enseignement concernait la nécessité de disposer de renseignements plus nombreux et plus précis pour gérer les processus aéroportuaires et la pandémie en général, ce qui réduirait l'incidence sur l'expérience de voyage des passagers ou pourrait même l'améliorer.

## 2. ANALYSE

2.1 L'intégration des processus sanitaires dans les aéroports a été l'un des changements principaux amenés par la pandémie dans l'industrie aéronautique. Des contrôles sanitaires supplémentaires effectués par les autorités de santé publique ont donc dû être prévus aux aéroports, qui n'avaient pas été conçus à cette fin. De plus, ces contrôles sanitaires étaient effectués par des équipes dont les membres ne connaissaient pas nécessairement les caractéristiques opérationnelles particulières des aéroports ni de l'industrie aéronautique en général.

2.2 Les contrôles sanitaires consistent à vérifier des preuves documentées de conformité aux exigences imposées pour entrer dans le pays ou pour s'y déplacer, comme des résultats de tests PCR pour la COVID-19. Les passagers peuvent également être tenus de présenter, lors de l'embarquement et de l'entrée dans le pays, une déclaration sanitaire contenant des renseignements personnels et sur leurs déplacements et prouvant qu'ils se sont conformés aux exigences susmentionnées.

2.3 En outre, de nombreux pays exigent des déclarations sur des questions sans lien avec la pandémie de COVID-19, habituellement au moyen d'une déclaration douanière. En particulier, aux termes de sa réglementation phyto- et zoosanitaire, le Chili exige une déclaration à l'entrée qui, comme la déclaration sanitaire, doit comprendre des données biographiques et des renseignements sur le vol. Un voyageur arrivant au Chili doit actuellement remplir la déclaration sanitaire relative à la COVID-19 et la déclaration sur l'entrée de plantes et/ou de produits d'origine animale, déclarations dans lesquelles certaines données se recoupent.

2.4 Vérifier sur place lors des contrôles sanitaires des documents qui n'ont pas été précédemment validés constitue l'une des pires inefficacités du processus et rallonge de façon excessive et évitable l'attente et le traitement des passagers. De plus, des données personnelles ou des renseignements sur le vol, qui concernent expressément le transport aérien, doivent être fournis dans la déclaration sanitaire, alors qu'ils sont déjà à la disposition de l'État par exemple dans le système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) ou dans les bases de données gouvernementales dans le cas des données biographiques des ressortissants et résidents chiliens. Pour résumer, les renseignements préalables sont disponibles, des renseignements dont dispose déjà l'État sont demandés, et ces renseignements sont demandés et vérifiés à nouveau à l'embarquement ou lors d'un contrôle plus exhaustif à l'entrée.

2.5 La technologie nécessaire pour simplifier l'obtention des données des passagers existent déjà, sans compter les systèmes d'exploitation qui, s'ils étaient utilisés à meilleur escient, pourraient éliminer la probabilité qu'un passager soit obligé de fournir des données plus d'une fois (le concept de « guichet unique » en pratique) et pourraient réduire au minimum la nécessité de vérifier les mêmes données à nouveau à l'arrivée dans le pays. À cet égard, un bon exemple est l'intégration des déclarations visées dans la base de données sur les ressortissants et résidents chiliens, qui évite à ceux-ci de devoir fournir leurs données biographiques dans les deux déclarations.

2.6 Les renseignements qui précèdent, nous l'espérons, contribueront à continuer d'améliorer l'expérience des passagers avant l'arrivée, à l'embarquement et au cours de la procédure d'entrée dans le pays et à utiliser les ressources économiques et humaines de l'État de façon plus efficace.

### 3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu de ce qui précède et au titre du point 13 de l'ordre du jour – Programmes de facilitation, l'Assemblée est invitée à charger le Conseil :

a) d'élaborer des mesures visant à réduire au minimum la quantité de renseignements passagers demandés, quelle que soit leur nature, tant du point de vue de la quantité de données que de la multiplicité des formulaires ;

b) de promouvoir l'accès de tout organisme d'un État membre aux renseignements dont dispose un autre organisme du même État, dans le respect des lois sur la protection des données personnelles ;

c) de promouvoir la capacité des États, selon les scénarios et les besoins, de s'efforcer de conclure des accords de collaboration sur l'échange de données, en préservant constamment les meilleures garanties de protection des données personnelles ;

d) d'étudier la possibilité d'établir une plate-forme en ligne (portail web) internationale unique qui permette aux passagers de télécharger les renseignements demandés par les États, quel que soit leur aéroport de départ ou de destination, et qui simplifie le traitement de la saisie des données, tout en éliminant ou en réduisant au minimum le double emploi.

