



## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### PLAN COMPLET RÉGIONAL AFI POUR LA MISE EN OEUVRE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET DE LA FACILITATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL)

#### 8<sup>E</sup> RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR

*Kampala, Ouganda (17 mai 2019)*

**Point 2.6 de l'ordre du jour :** **État d'avancement de la mise en œuvre de la Stratégie TRIP de l'OACI, du RCP, du système des API en Afrique et du projet du passeport africain**

(Secrétariat de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La facilitation du transport aérien consiste, entre autres, à gérer efficacement les processus de contrôle des frontières pour accélérer l'autorisation octroyée aux aéronefs, les formalités de contrôle des passagers et des membres d'équipage, le dédouanement des bagages et des marchandises afin d'éviter les retards inutiles et de maintenir la sûreté et l'efficacité des opérations de transport aérien. La présente note de travail met en lumière l'évolution récente des programmes de facilitation en Afrique et les prochaines étapes proposées conformément à l'amendement 26 de l'Annexe 9 - Facilitation et feuille de route TRIP révisée de l'OACI ainsi qu'aux initiatives régionales telles que la délivrance d'un passeport électronique africain.

<b>Suite à Donner</b>	La suite à donner se trouve au <b>Paragraphe 6</b>
<i>Objectifs stratégiques</i>	Sûreté et facilitation
<i>Références</i>	Doc 10075, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016) Annexe 9 - Facilitation (15 <sup>e</sup> édition) Doc 9303, Documents de voyage lisibles à la machine (MRTD) Doc 10042, Modèle de programme national de facilitation du transport aérien AT SD 210/1 AT-SD 216/1

## 1. INTRODUCTION

1.1 La 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI (A39) a confirmé que l'OACI met l'accent sur un meilleur équilibre entre des mesures de contrôle efficaces et la connectivité et l'efficacité à l'échelle du système. Soulignant l'importance de mettre la facilitation sur un pied d'égalité avec la sûreté, notant

que l'objectif stratégique de sûreté et de facilitation reflète la nécessité pour l'OACI de jouer un rôle moteur dans le transport aérien dans les deux domaines en matière de gestion des frontières.

1.2 La résolution A39-20 de l'Assemblée, *Déclaration récapitulative sur la poursuite des politiques de l'OACI en matière de facilitation*, a exhorté les États membres à identifier les personnes de manière unique afin de maximiser les avantages en matière de sûreté et de facilitation, y compris la prévention des actes d'intervention illicite et autres menaces pour l'aviation civile et, à ce titre, a approuvé l'élaboration d'une feuille de route pour l'application de la stratégie TRIP de l'OACI (Programme d'identification de voyageurs de l'OACI).

## **2. ANNEXE 9 - FAITS NOUVEAUX RÉCENTS EN MATIÈRE DE FACILITATION**

2.1 La dixième réunion du Groupe de facilitation (FALP/10), qui s'est tenue au siège de l'OACI à Montréal du 10 au 13 septembre 2018, a débouché sur des recommandations (certaines concernant la sûreté aérienne) concernant des amendements de fond à l'Annexe 9 - Facilitation de l'application de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Le rapport final et les autres documents de la réunion peuvent être consultés sur le site Web du FALP/10 à l'adresse suivante : <http://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP10-2018.aspx>.

2.2 Plusieurs recommandations du panel concernent notamment l'échange de données sur les passagers, la double nationalité et les documents de voyage. Le Panel a également recommandé d'envisager l'élaboration de propositions de normes et pratiques recommandées (SARPS) sur la collecte, l'utilisation, le traitement et la protection des données des dossiers passagers (PNR) conformément à la résolution 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU).

2.3 En 2018, un séminaire régional FAL, en appui à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB), relative à l'Annexe 9, s'est tenu au Bureau de Dakar pour les États des régions WACAF et ESAF, axé sur la liste de contrôle de conformité (CC) du système de Dépôt électronique des différences (DME) et le développement des programmes nationaux de facilitation du transport aérien (NATFP).

2.4 L'achèvement de la liste de contrôle de conformité de l'Annexe 9 dans le système DME est important, car il s'agit de la principale méthode permettant d'évaluer la conformité des États aux normes SARP de l'Annexe 9 et de permettre au Conseil de l'OACI de déterminer si des mesures supplémentaires devraient être prises à cet égard. Par conséquent, il est important pour les États africains de s'assurer que la liste de contrôle de conformité est dûment complétée comme stipulé dans la lettre d'État EC 6/3-18/55 du 2 mai 2018.

### **2.5 ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA STRATEGIE TRIP DE L'OACI EN AFRIQUE**

#### **Contexte**

2.6 Pour aider les États membres, une feuille de route de l'OACI pour la mise en œuvre du TRIP pour chacun des cinq éléments du TRIP a été élaborée par le Secrétariat et approuvée par le Comité des transports aériens (voir AT SD 210/1), étant entendu que la feuille de route ne devrait imposer aucune obligation aux États au-delà des SARP figurant à l'Annexe 9 de la Stratégie TRIP de l'OACI. En janvier 2019, la feuille de route mise à jour (disponible sur le site public de l'OACI) a été approuvée par le contrôle du trafic aérien (ATC) (voir AT-SD 216/1), incorporant notamment 16 dispositions nouvelles et/ou révisées (voir Appendice A) introduites par l'amendement 26 de l'Annexe 9 relative à la Stratégie TRIP de l'OACI.

2.7 S'appuyant sur le leadership de longue date de l'OACI en matière de documents de voyage lisibles à la machine (MRTD), la feuille de route fournit des orientations sur les entités responsables, au niveau national, de la mise en œuvre de la Stratégie TRIP de l'OACI, par l'intermédiaire d'un Comité national de facilitation du transport aérien ou un organisme similaire de coordination.

2.8 L'OACI a continué d'appuyer activement les résolutions 2178 (2014), 2309 (2016), 2368 (2017) et 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies qui traitent de la menace aiguë et croissante posée par les combattants terroristes étrangers (FTF). En tant que membre de l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme (CTITF), l'OACI a participé activement à la mise à jour 2018 du Principe directeur de Madrid conçu comme un outil pratique pour aider les États à endiguer le flux des combattants terroristes étrangers et à mettre au point un Guide biométrique de la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme.

2.9 Les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations unies invitent instamment les États membres à exiger des compagnies aériennes qu'elles fournissent des informations préalables sur les passagers (API), qui constituent une norme de l'Annexe 9 depuis le 23 février 2018 et une composante de la Stratégie TRIP de l'OACI, tandis que la résolution 2396 fait obligation aux États de mettre en place un système d'échange de données des dossiers passagers (PNR)

2.10 Dans le contexte du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI - Approche de surveillance continue (USAP-CMA), les dispositions de l'amendement 26 de l'Annexe 9 qui soutiennent à la fois la gestion des frontières et les objectifs de sûreté sont auditées et deux nouvelles normes, à savoir 9.5 et 9.6, relatives à la mise en œuvre du système API et son cadre réglementaire sont incluses. L'appendice B présente les résultats pour les États AFI des 11 TRIP relatifs aux normes de l'Annexe 9 auditées dans le cadre de l'USAP-CMA.

### **Mise en œuvre de la Stratégie TRIP en Afrique**

2.11 À ce jour, 68 États membres, dont deux (2) États africains, ont mis en œuvre un système API, tandis que 26 États seulement (aucun État africain) ont mis en œuvre un système de données PNR (voir Annexe C). Bien que des ateliers et des séminaires aient été organisés en Afrique pour sensibiliser la Région à la mise en œuvre de l'API et du PNR et de la Stratégie TRIP de l'OACI, l'action des États reste toujours très lente.

2.12 En outre, la lettre d'État EC 6/3 17/92 en date du 24 juillet 2017 invitait les États à communiquer des données à la base de données d'Interpol sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD) conformément à la norme 3.10 de l'Annexe 9 et à se conformer, si possible, à la RP 3.10.1 en utilisant cette base pour vérifier les passeports aux frontières. Vingt (20) États africains ont indiqué qu'ils consultent la base de données SLTD pour vérifier les passeports aux frontières.

2.13 Avec l'appui d'un programme financé par le gouvernement du Canada, « Renforcer la gestion des contrôles aux frontières dans la région des Caraïbes », un guide sur la gestion des contrôles aux frontières a été finalisé et mis à la disposition de tous les États membres de l'OACI en juillet 2018. Outre la première édition du Compendium de la Stratégie TRIP de l'OACI, un important corpus de documents d'orientation de l'OACI est disponible pour de nombreux éléments de la stratégie TRIP à <https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>. Dans ce contexte et dans le cadre de l'appui fourni aux États, les douze parties de la septième édition du Document 9303, Documents de voyage lisibles à la machine, ont été mises à jour et publiées dans toutes les langues de l'OACI en 2018.

2.14 En ce qui concerne la mise en œuvre de la norme 3.12 relative aux documents de voyage lisibles à la machine (MRCTD), les directives conjointes élaborées par l'OACI et le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) ont été mises à jour et une version révisée a été publiée en février 2017, disponible sur le site : <https://www.refworld.org/docid/52b166a34.html>. Dix-sept (17) États africains émettent des MRCTD.

2.15 En ce qui concerne la formation, la trousse de formation de l'OACI (ITP) « Contrôle de l'authenticité et de la validité des documents de voyage aux frontières aéroportuaires », financée par le gouvernement du Canada dans le cadre du projet Sahel, a été offerte en anglais et en français à environ **50 stagiaires en Afrique**, depuis sa mise en œuvre sous les auspices et le financement du Plan AFI SECFAL. Sur la base des besoins de formation exprimés par le Zimbabwe, la Guinée, la Guinée équatoriale et le Niger en répondant à la lettre d'Etat EC 6/8 - 18/100, quatre livraisons d'ITP sont prévues en 2019.

2.16 En ce qui concerne la demande de spécimen de passeport dans la lettre aux Etats EC 6/8 - 18/100, seuls trois (3) États africains ont fourni le spécimen demandé à inclure dans le matériel de formation. Tous les États africains sont instamment priés de fournir dans les meilleurs délais des spécimens de leurs différents types de passeports, afin de permettre des échantillons suffisants pour les besoins de la formation. Chaque séance de formation nécessite au moins 20 spécimens. D'ici fin 2019, un cours de formation sur l'Annexe 9 sera disponible et devrait être validé par les stagiaires des États africains en coordination avec le Plan AFI SECFAL.

### **3. PASSEPORTS ÉLECTRONIQUES ET RÉPERTOIRE DE CLÉS PUBLIQUES DE L'OACI (RCP) EN AFRIQUE**

3.1 Le RCP de l'OACI est un outil d'inspection qui permet de vérifier la puce à l'intérieur du passeport électronique et de détecter toute tentative de modification des données de la puce. Il agit en tant que courtier central en gérant l'échange multilatéral des certificats utilisés pour valider la signature numérique sur la puce.

3.2 Sur les 40 États africains (13 ESAF, 17 WACAF, 1 EUR/NAT et 2 MID) qui délivrent des passeports électroniques, seuls sept (7) États participent au RCP, à savoir le Bénin, le Botswana, la Côte d'Ivoire, le Mali, le Maroc, le Nigeria et les Seychelles (voir annexe E). Il est important de comprendre que la délivrance d'un passeport électronique sans participation au RCP empêche les États d'optimiser les avantages et l'objectif premier du document de voyage.

3.3 Le site Web de l'OACI fournit des détails sur la façon de participer au RPC, dont les détails peuvent être trouvés sur le lien : <https://www.icao.int/Security/FAL/PKD/Pages/How-to-Participate.aspx>. L'Annexe D du présent document fournit des renseignements semblables.

### **4. PASSEPORT AFRICAIN**

4.1 Dans une tentative d'aborder la situation dans son ensemble au niveau continental, par opposition à l'approche sous-régionale actuelle, l'Union africaine (UA) a lancé le projet d'un passeport africain commun, avec l'objectif que chaque citoyen africain puisse bénéficier du même passeport centralisé (en termes de conception et de caractéristiques de sécurité) délivré par son pays de citoyenneté.

4.2 Le passeport électronique africain est prévu pour remplacer les passeports nationaux et donner à chaque citoyen africain la liberté de voyager au sein de l'UA sans visa. Différentes mesures ont été prises ou sont prévues, notamment l'établissement de sa conception continentale et de ses spécifications techniques, la réunion des Chefs de l'immigration et des experts (avec la participation

d'experts techniques de l'OACI), l'harmonisation des lois, les politiques et procédures pour tenir compte de sa problématique et de son utilisation, sa diffusion aux citoyens et la sensibilisation du public pour la promouvoir. L'OACI et le Secrétariat AFI SECFAL ont continué à fournir un appui et des conseils techniques à l'UA aux différents stades du développement du passeport africain.

## **5. SUITE A DONNER**

5.1 Le Comité directeur est par la présente invité à :

- a) exhorter les États AFI à mettre en œuvre toutes les normes de l'Annexe 9 relatives à la stratégie TRIP de l'OACI, notamment en retirant de la circulation tous les passeports non lisibles à la machine, en signalant les documents de voyage volés, perdus et révoqués dans la base de données SLTD d'INTERPOL, en délivrant les documents de voyage de la Convention à lecture automatique et en appliquant un système API ;
- b) demander aux États AFI de veiller à ce que leurs listes de contrôle de conformité à l'Annexe 9 respectives soient dûment complétées dans le système de dépôt électronique des différences ;
- c) demander aux États AFI de mettre en place un programme national de facilitation du transport aérien et des comités associés conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;
- d) exhorter les États AFI à s'efforcer de fournir des spécimens de passeports à utiliser à des fins de référence et de formation ;
- e) exhorter les États AFI à investir dans la mise en place de systèmes d'état civil robustes et fiables en appui aux systèmes e-MRTD, à la base de données SLTD d'INTERPOL et aux systèmes API ;
- f) exhorter tous les États AFI qui délivrent des passeports électroniques à adhérer au RPC de l'OACI s'ils veulent optimiser les avantages de la délivrance des MRTD électroniques ; et
- g) demander au Plan AFI SECFAL, en collaboration avec le Bureau du transport aérien, de suivre le projet de passeport électronique africain pour s'assurer qu'il respecte les spécifications du Doc 9303 afin de permettre une interopérabilité totale aux frontières.