FAL/12-WP/75
15/3/04
Anglais, espagnol et français seulement[1]

DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

Le Caire (Égypte), 22 mars – 2 avril 2004

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

UN CADRE INTERNATIONAL POUR LE TRANSFERT DES DONNÉES PNR

(Note présentée par l'Irlande au nom de la Communauté européenne et de ses États membres)

SOMMAIRE

Plusieurs États membres de l'OACI ayant pris l'initiative de contraindre les compagnies aériennes à communiquer les données PNR dans le but d'améliorer la sûreté aérienne et de faciliter les contrôles aux frontières (par exemple pour lutter contre le terrorisme ou les délits graves liés au terrorisme ayant des implications internationales), la Communauté européenne et ses États membres invitent la Division de facilitation de l'OACI à envisager la définition par l'OACI de normes et pratiques recommandées dans ce domaine, en tenant compte des impératifs de la sûreté aérienne, du contrôle aux frontières et de la protection des données à caractère personnel.

Le présent document de travail aborde les aspects suivants:

– l'étendue des données utilisables à des fins de sûreté aérienne et de contrôle aux frontières;

– les pratiques envisageables en matière de collecte, de traitement, de stockage et de transfert de ces données;

– les implications techniques des systèmes utilisés pour la saisie, le traitement, le stockage et le transfert de ces données.

La suite proposée à la Division figure au paragraphe 6.

[1] La version française est fournie par la Communauté européenne et ses États membres.

(4 pages)
G:\FAL.12\FAL.12.wp.075.fr\FAL.12.wp.075.fr.doc

1. INTRODUCTION

1.1 En vue d'améliorer la sûreté aérienne et d'accélérer les formalités dans les aéroports en matière de douane et d'immigration, plusieurs pays (États-Unis, Canada, Australie) ont adopté des législations qui exigent, avant même l'arrivée des passagers aériens, que les données PNR concernant ces derniers soient mises à la disposition des autorités.

1.2 D'autres pays devraient faire de même. Les forces de l'ordre du monde entier demandent de plus en plus à avoir accès aux données relatives aux passagers pour pouvoir mieux protéger leurs frontières nationales et leur AVIATION civile, en particulier contre la menace terroriste; c'est devenu une des grandes priorités depuis les événements tragiques du 11 septembre 2001.

1.3 Les données PNR sont introduites dans le système au cours du processus de réservation par une compagnie aérienne, un agent de voyage, ou par le passager lui-même dans le cas d'une réservation effectuée directement sur internet.

1.4 La Communauté européenne et ses États membres estiment qu'il serait dans l'intérêt des autorités publiques et des compagnies aériennes de chercher à définir, au niveau international, dans le cadre de l'OACI, des normes et pratiques uniformes.

1.5 Il est proposé que l'OACI définisse des orientations concernant les pratiques uniformes à suivre afin que les données relatives aux passagers soient traitées de manière appropriée, notamment en ce qui concerne la collecte, l'utilisation, le stockage et le transfert de ces données à des fins de maintien de l'ordre (par exemple pour lutter contre le terrorisme ou les délits graves liés au terrorisme ayant des implications internationales), ainsi que dans le but d'améliorer la sûreté aérienne, et de respecter plus aisément les exigences légales en matière de contrôle aux frontières (notamment en faisant bénéficier concrètement les passagers d'une simplification des formalités dans les aéroports, tout en conférant une protection adéquate aux données à caractère personnel qui concernent les passagers. Il faudrait en outre concevoir une norme internationale, y compris une configuration appropriée du système PNR, pour éliminer les obstacles techniques qui pourraient entraver la bonne mise en œuvre de ces pratiques uniformes. Une norme de l'OACI dans ce domaine présenterait aussi un avantage considérable pour la profession en lui permettant de concevoir et de configurer ses systèmes en fonction d'un modèle unique, sans avoir à tenir compte de systèmes différents selon les pays, ce qui serait beaucoup plus coûteux.

1.6 Il serait souhaitable que l'OACI se penche sur différents aspects, évoqués ci-dessous, en tenant compte des impératifs de la sûreté aérienne, du contrôle aux frontières et de la protection des données à caractère personnel.

2. TYPES DES DONNÉES

2.1 Sur la base des éléments existants en matière de données PNR, il faut examiner le nombre et l'étendue des données strictement nécessaires au maintien de l'ordre et à l'amélioration de la sûreté aérienne (dans la mesure où ces données figurent réellement dans les données PNR d'un passager). La liste des données à transférer doit rester raisonnable et n'être pas excessive.

2.2 Certaines données PNR particulièrement sensibles peuvent nécessiter une protection particulière, exigée par des lois applicables en matière de protection des données. Dans ce cas, il faut tenir compte de l'équilibre entre les droits des passagers à la non-divulgation de ces données et l'intérêt qu'elles représentent pour les autorités publiques pour ce qui est du maintien de l'ordre et de l'amélioration de la sûreté aérienne.

2.3 Il faut envisager la question de la responsabilité des transporteurs aériens et d'autres opérateurs économiques concernés par le traitement de données PNR, qui doit être dégagée en cas d'omissions ou pour ce qui est de l'exactitude ou de l'authenticité des données PNR, sur lesquelles ils n'ont aucun contrôle.

3. EXIGENCES CONCERNANT LE TRAITEMENT DES DONNÉES

3.1 Il convient d'examiner un certain nombre de questions relatives au traitement des transferts de données PNR:

a) **transparence**: présence au moment utile de notices d'informations destinées aux passagers aériens indiquant comment, dans quel but et à qui les données sont communiquées, et précisant les droits d'accès des passagers aux données qui les concernent;

b) **limitation à des finalités spécifiques**: la raison pour laquelle les données sont communiquées doit être clairement spécifiée (par exemple pour lutter contre le terrorisme et contre des délits liés au terrorisme);

c) **stockage**: les données PNR ne doivent pas être stockées plus longtemps qu'il n'est strictement nécessaire aux fins indiquées, particulièrement en ce qui concerne les données relatives aux passagers qui n'ont rien à se reprocher;

d) **transfert ultérieur**: garanties visant à limiter le transfert ultérieur de données PNR à des destinataires autres que le destinataire initial;

e) **droits des passagers**: mécanismes adaptés permettant aux passagers d'accéder aux données PNR qui les concernent et de les rectifier s'il y a lieu;

f) **mécanismes de règlement des litiges**: mise à disposition des passagers de mécanismes indépendants de recours et de règlement des litiges en cas de différends nés du traitement de leurs données PNR par les autorités publiques;

g) **garanties supplémentaires**: mécanismes de contrôle appropriés pour veiller au respect de toutes les garanties, comme celle de pouvoir vérifier que les données PNR sont traitées comme il convient. Les mécanismes de contrôle pourraient, par exemple, comporter des audits système mutuels réguliers, des contrôles ex post aléatoires et la possibilité d'une révision des systèmes, y compris par l'OACI, s'il y a lieu.

4. EXIGENCES EN MATIÈRE DE TRANSFERT DE DONNÉES

4.1 Il convient d'examiner un certain nombre de points relatifs aux conditions de transfert des données PNR, en particulier:

a) **le type d'accès**: considérations techniques et juridiques concernant le système le plus adapté pour le transfert de données PNR (système "push") ou d'accès direct à ces dernières (système "pull"). Il faut également tenir compte de l'efficacité du système utilisé en termes de coûts (c'est-à-dire des coûts qui peuvent être supportés par les compagnies aériennes), de la question de savoir qui supporte les dépenses, et du respect des principes généraux du droit international et des règles applicables en matière de protection des données;

b) **le délai pour effectuer le transfert**: le nombre et la fréquence des transferts, ainsi que le délai approprié pour effectuer le transfert des données PNR;

c) **le filtrage**: mesures technologiques appropriées pour veiller au respect des limitations concernant les données PNR demandées;

d) **les mesures de sécurité**: mesures techniques et organisationnelles appropriées pour garantir que le traitement de données PNR aux fins de la sûreté aérienne et du contrôle aux frontières est effectué dans le respect de garanties appropriées, notamment en ce qui concerne la sécurité, l'intégrité et la confidentialité des données PNR, et que des sanctions adaptées sont infligées en cas d'emploi abusif de ces données.

5. STRUCTURE DES DONNÉES

5.1 Il convient d'évaluer jusqu'à quel point il pourrait être nécessaire de modifier la structure actuelle des données PNR afin de pouvoir mieux se conformer aux exigences du transfert de ces données, notamment en ce qui concerne l'utilisation de champs à texte libre. Un certain nombre d'options pourraient être envisagées:

a) harmoniser la structure des données PNR au sein de la profession (avec par exemple des champs en nombre égal et possédant les mêmes dénominations);

b) modifier la structure des données PNR s'il y a lieu (en créant par exemple de nouveaux champs spécifiques de façon à réduire au minimum les informations à saisir dans des champs à texte libre);

c) donner des consignes claires sur la manière de saisir les données PNR (quelles sont, par exemple, les informations qui peuvent ou non figurer dans chaque champ).

6. ACTION DE LA DIVISION

6.1 À la lumière des initiatives prises par plusieurs États membres de l'OACI, qui obligent les compagnies aériennes à communiquer les données PNR dans le but d'améliorer la sûreté aérienne et de faciliter les contrôles aux frontières, la Communauté européenne et ses États membres invitent la Division de facilitation de l'OACI à envisager la définition par l'OACI de normes et pratiques recommandées dans ce domaine, en tenant compte des impératifs de la sûreté aérienne, du contrôle aux frontières et de la protection des données à caractère personnel.

6.2 Plus précisément, la Division est invitée à définir des orientations concernant les pratiques uniformes à suivre afin que les données relatives aux passagers soient traitées de manière appropriée, notamment en ce qui concerne la collecte, l'utilisation, le stockage et le transfert de ces données à des fins de maintien de l'ordre, ainsi que dans le but d'améliorer la sûreté aérienne et de respecter plus aisément les exigences légales en matière de contrôle aux frontières (notamment en faisant bénéficier concrètement les passagers d'une simplification des formalités dans les aéroports), tout en conférant une protection adéquate aux données à caractère personnel qui concernent les passagers.

6.3 En outre, la Division est invitée à envisager le développement d'une norme internationale pour éliminer les obstacles techniques qui pourraient entraver la bonne mise en œuvre de ces pratiques uniformes; cela comprend une configuration appropriée du système PNR.

— FIN —