



NOTE DE TRAVAIL

GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)

SEPTIÈME RÉUNION

Montréal, 22 – 26 octobre 2012

Point 5 : Amendement de l'Annexe 9

**SYSTEMES DE RENSEIGNEMENTS PRÉALABLES CONCERNANT
LES VOYAGEURS — PLANIFICATION D'URGENCE**

(Note présentée par le Canada au nom du CAWG de l'IATA)

(Faute de ressources, seuls le sommaire et l'appendice ont été traduits.)

SOMMAIRE

L'Annexe 9, Chapitre 3, Section K — *Procédures d'entrée et responsabilités* traite seulement des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV). Or, les États contractants et les exploitants d'aéronefs recourent à plusieurs méthodes pour s'échanger ce genre de renseignements. Toutes ces méthodes n'ont pas encore été décrites et l'Annexe ne traite pas des mesures à prendre en cas de pannes des systèmes. La question des RPCV interactifs (RPCVi) sera examinée dans une note de travail distincte dans laquelle des modifications concrètes à apporter à l'Annexe seront recommandées.

La présente note vise essentiellement à appeler l'attention sur la nécessité de traiter des questions d'exploitation qui se présentent quand, pour des raisons techniques, les renseignements concernant les voyageurs ne peuvent pas être transmis et sur celle d'intégrer une planification d'urgence à tout programme d'échange de pareils renseignements. C'est pourquoi le Groupe de travail des services de contrôle de l'IATA (CAWG) souhaite améliorer la planification d'urgence pendant les perturbations du système en insérant des pratiques recommandées dans cette section de l'Annexe.

L'objet de ces recommandations est de faciliter le retour dès que possible au fonctionnement normal du système.

Suite à donner par le Groupe d'experts FAL :

Le Groupe d'experts FAL est invité à examiner les propositions de la présente note et à convenir que l'Annexe 9 soit modifiée de la manière décrite dans son Appendice.

1. INTRODUCTION

1.1 The IATA/Control Authorities Working Group (IATA/CAWG) was established in 1987, primarily as a forum for on-going dialogue between Airlines and Immigration officials in respect of the control of illegal migration. Whilst the original focus was on inadmissible passengers, IATA/CAWG now deals with many key areas of passenger facilitation. Twenty-one (21) Contracting States, along with a representative from a national airline from each State are presently represented on the IATA/CAWG.

1.2 The members of IATA/CAWG are of the opinion that the provisions of Annex 9 relating to passenger information exchange should be enhanced for the benefit of both the public authorities and the aviation industry.

2. DISCUSSION

2.1 ICAO Annex 9, chapter 3 Section K, *Entry procedures and responsibilities*, does not address system outages or contingency procedures relating to passenger data exchange programs. System outage contingency planning is essential for all parties, and when properly designed and implemented, will support faster recovery and return to normal operations. There are many examples where local contingency measures have worked effectively for both Governments and aircraft operators in situations where the API or interactive API system was temporarily unavailable.

2.2 Contracting States have suggested that contingency measures are most effective when all necessary provisions are prepared and communicated in advance to both Contracting States and aircraft operators. Further, adopting such recommendations within Annex 9 will encourage commonality and interoperability in the processes that are adopted by the various States.

3. RECOMMENDATIONS

3.1 The members of the IATA CAWG recommend that the Panel, after careful review, adopt the proposals for new Recommended Practices as set forth in the Appendix to this paper, and agree to their incorporation in Chapter 3, Section K. The exact location should be determined by the ICAO Editing office.

APPENDICE

Amender l'Annexe 9 comme suit :

3.47.XX Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les systèmes RPCV, y compris les RPCVi, puissent fonctionner 24 heures sur 24, et que des procédures soient adoptées pour minimiser les perturbations s'ils tombent en panne ou subissent une défaillance.*

3.47.XX Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs assurent 24 heures sur 24 (continuellement), quand il y a lieu et selon qu'il convient, un appui opérationnel et technique pour analyser toute panne ou défaillance des systèmes et pour y réagir afin qu'ils puissent recommencer à fonctionner dès que possible.*

3.47.XX Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs établissent et mettent en œuvre des procédures appropriées de notification et de remise en service des systèmes d'information pour leur entretien programmé et quand ils tombent en panne ou subissent une défaillance imprévue.*

— FIN —