



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 16 : Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine

#### RENSEIGNEMENTS SUR LES PASSAGERS ET CONTRÔLE DES FRONTIÈRES

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Un nombre croissant d'États exigent que les compagnies aériennes leur transmettent électroniquement des données passagers, tels que les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) ou le dossier passager (PNR), pour des motifs de sûreté et de contrôle frontalier. Souvent, ces demandes ne sont pas conformes aux normes et aux lignes directrices de l'OACI, de l'OMD et de l'IATA. Des exigences s'écartant des normes affectent non seulement les États, mais aussi le fonctionnement des compagnies aériennes et l'expérience de voyage des passagers.

Dans le deuxième paragraphe de la présente note, il est question des raisons pouvant expliquer ce faible niveau de conformité aux dispositions de l'Annexe 9 et aux lignes directrices internationales sur les données passagers. Dans le troisième paragraphe, on suggère plusieurs avenues possibles pour augmenter le degré de sensibilité et de conformité.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- demander aux États de sensibiliser davantage les responsables de l'immigration et du contrôle frontalier aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et au matériel d'orientation traitant des renseignements sur les passagers; et à
- demander à l'OACI d'élargir la portée de ses audits sur les dispositions de l'Annexe 9 pour couvrir toutes les SARP relatives au dossier passager et aux renseignements préalables concernant les voyageurs.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques B – <i>Sûreté</i> et C – <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Annexe 9 – <i>Facilitation</i>

<sup>1</sup> Versions arabe, chinoise, espagnole, française et russe fournies par l'IATA.

## 1. LE MANQUE D'UNIFORMITÉ DES EXIGENCES EN MATIÈRE DE RENSEIGNEMENTS SUR LES PASSAGERS NUIT AUX ÉTATS ET À L'INDUSTRIE

1.1 En 2016, les compagnies aériennes transporteront 800 millions de passagers de plus qu'en 2011, soit un total de 3,6 milliards de passagers. Il sera de plus en plus difficile d'assurer la sécurité des frontières tout en limitant les coûts. À cette fin, de plus en plus d'États se tournent vers les données passagers, comme le dossier passager (PNR) et les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV). Les sources RPCV et PNR peuvent constituer des moyens efficaces et rentables d'acquérir et d'évaluer des renseignements sur les voyageurs à des fins de sûreté, de contrôle des frontières ou de contrôle de l'immigration, mais cela implique des systèmes qui sont entre les mains des compagnies aériennes. L'IATA et ses membres comprennent la nécessité de la transmission électronique de renseignements aux États pour accélérer le flux de passagers, et elles collaborent avec les pouvoirs publics pour satisfaire leurs besoins légitimes de contrôle des frontières.

1.2 La coopération entre l'OACI, l'OMD et l'IATA a permis de mettre en place un solide cadre mondial pour la transmission des renseignements. L'Annexe 9<sup>2</sup> contient maintenant plusieurs SARP concernant spécifiquement ce sujet, ainsi que des lignes directrices fermes et complètes sur les RPCV<sup>3</sup> et le PNR<sup>4</sup>.

1.3 Actuellement, 49 pays demandent de recevoir les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), et dix autres États se préparent à en faire autant. Le dossier passager (PNR) est exigé par 16 États, et 29 autres se préparent à emboîter le pas. Malheureusement, les exigences de plusieurs de ces pays ne sont pas conformes aux normes et lignes directrices internationales.

1.4 Les exigences non standard sur les données passagers affectent toutes les parties impliquées. Pour les États désireux d'avoir les renseignements, les demandes non standard retardent souvent les réponses de l'industrie, ou même entraînent des retards de vols lorsque des renseignements non standard doivent être saisis manuellement. Pour les compagnies aériennes, les demandes non standard représentent un gaspillage de temps et de ressources, puisque les données disponibles doivent être modifiées en fonction des nouveaux systèmes et des besoins de chaque autorité. De plus, les compagnies aériennes encourent une responsabilité lorsqu'elles se conforment à des demandes non standard qui sont en conflit avec les lois sur la protection des renseignements personnels en vigueur dans d'autres États. En retour, cela affecte ces États et leurs citoyens.

1.5 La note de travail 3 « *Faits nouveaux concernant l'annexe 9 – Facilitation* » confirme le manque de conformité aux SARP de l'Annexe 9, ce qui amène le Secrétariat de l'OACI à suggérer qu'on établisse les raisons des non-conformités et qu'on élabore des stratégies pour aider les États à se conformer. La présente note de travail fait quelques propositions en ce sens, portant sur le point précis des renseignements sur les passagers qui constitue une préoccupation croissante pour les compagnies aériennes membres de l'IATA.

---

<sup>2</sup> Y compris la norme 3.47 de l'Annexe 9 : « Tout État contractant qui intègre un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) dans sa législation nationale devra adhérer aux normes internationales reconnues pour la transmission des renseignements préalables concernant les voyageurs. »

<sup>3</sup> Lignes directrices OMD/IATA/OACI sur les renseignements préalables concernant les voyageurs, 2010

<sup>4</sup> Doc 9944 de l'OACI, Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)

## 2. ÉTABLIR LES RAISONS DE LA NON-CONFORMITÉ

2.1 Selon l'IATA, deux raisons principales expliquent la difficulté d'appliquer une approche uniforme de la transmission des renseignements sur les passagers :

2.2 **Les normes et lignes directrices peuvent ne pas être connues** des autorités responsables de domaines autres que l'aviation et le transport, comme l'immigration, les douanes et la police. La complexité et la variété des structures étatiques en matière de contrôle douanier rendent difficile la conception d'un système efficace de collecte de renseignements sur les passagers. Il est également difficile pour les transporteurs aériens de connaître les exigences précises. La 37<sup>e</sup> Assemblée a noté que la coopération entre les États contractants et avec différents intervenants « est devenue essentielle étant donné que la prolifération de systèmes non uniformes d'échange de données passagers compromet la viabilité de l'industrie du transport aérien<sup>5</sup> ».

2.3 **L'autre raison pourrait être que les lignes directrices ne sont pas exécutoires**, et que même les normes pertinentes de l'OACI sont souvent ignorées. Une lettre aux États a été publiée en décembre 2011<sup>6</sup>, demandant à tous les États de s'assurer que les systèmes respectent les normes internationales reconnues, mais nous constatons toujours une multitude de programmes non conformes aux normes. L'IATA accueille avec satisfaction le fait qu'un plus grand nombre de SARP de l'Annexe 9 sont vérifiées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP)<sup>7</sup>. Un audit global portant sur la facilitation pourrait être un puissant outil pour repérer des lacunes et recommander des résolutions. Toutefois, une seule des neuf SARP de l'Annexe 9 relatives aux données passagers fait l'objet de l'audit USAP.

## 3. ÉLABORER DES STRATÉGIES POUR FACILITER LA CONFORMITÉ ET NORMALISER LES RÉGIMES DE RENSEIGNEMENTS SUR LES PASSAGERS

3.1 La situation évoquée ci-dessus offre une occasion de lancer une **campagne mondiale de sensibilisation sur les données passagers** :

3.1.1 – L'IATA, l'OACI et l'OMD ont l'intention de créer une trousse d'outils accessible en ligne pour présenter les principaux concepts relatifs aux renseignements sur les passagers, y compris la capacité des compagnies aériennes, les formats de transmission, les éléments de renseignement et les principes clés tels que la protection des renseignements personnels.

3.1.2 – Une série de « journées RPCV/PNR » sera organisée dans toutes les régions et dans différentes langues pour promouvoir la trousse d'outils et permettre des exposés théoriques et des discussions pratiques sur le défi que pose la mise au point de programmes efficaces de renseignements sur les passagers.

---

<sup>5</sup> Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien (A37-20)

<sup>6</sup> Lettre aux États EC6/3-11/76

<sup>7</sup> Les SARP considérées comme des aspects de sûreté dans le contexte de la facilitation et vérifiées par les audits USAP sont actuellement les suivantes : 8.17, 8.20, 3.11, 3.9, 3.31, 3.46, 5.19, 3.7, 4.43, 3.33, 5.19, 4.7, 3.8, 3.10, 3.47, 3.67. Seule la SARP 3.47 porte sur les données passagers, et uniquement sur les RPCV.

3.2 **Des procédures et des systèmes nouveaux** devraient être mis en place pour identifier systématiquement les non-conformités aux normes mondiales et déclencher des mécanismes d'assistance :

3.2.1 – L'IATA, l'OACI et l'OMD devraient mettre sur pied conjointement un registre des données passagers. Ce registre fournirait à toute autorité publique un guichet unique pour informer toutes les organisations, les États et les compagnies aériennes de leur intention d'adopter un nouveau programme de renseignements sur les passagers. Par la suite, les normes et lignes directrices mondiales pertinentes seraient automatiquement envoyées à l'autorité publique en question par le registre. Surtout, le registre permettrait aux compagnies aériennes de se préparer à une mise en œuvre rapide et aux organisations et États de signaler les conflits potentiels avec les législations applicables, comme les lois sur la protection des renseignements personnels.

3.2.2 – Le Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI devrait élargir ses audits concernant les dispositions de l'Annexe 9 pour y inclure toutes les SARP relatives aux RPCV et au PNR (3.47.1 à 3.47.7, et RP 3.48) et rendre le niveau de conformité plus visible pour les autres États.

3.2.3 L'IATA est disposée à se joindre à l'OACI et à l'OMD pour mettre au point un mécanisme afin d'aider davantage les États à adopter des programmes RPCV et PNR standard.

#### 4. **EXAMINER DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSMETTRE LES DONNÉES À L'AVENIR**

4.1 Un groupe formé de compagnies aériennes membres de l'IATA, de représentants gouvernementaux, de fournisseurs de l'industrie et d'associations de transporteurs aériens et d'aéroports a lancé une réflexion sur l'avenir des régimes de collecte et de transmission des renseignements sur les passagers. Ce groupe a pour nom « Vision 2020 ».

4.2 Le groupe Vision 2020 adopte une approche de « terrain vierge », cherchant des moyens novateurs pour recueillir, entreposer et transmettre les renseignements sur les passagers au cours des prochaines années. Le projet vise à mettre au point un cadre efficient, harmonisé à l'échelle mondiale et rentable pour l'utilisation des données passagers par les voyageurs, les compagnies aériennes et les gouvernements. Un des objectifs sera de réduire la nécessité pour les compagnies aériennes d'envoyer les mêmes données sur les personnes ou les voyages à plusieurs agences et États au même moment et dans différents formats.

4.3 À ce jour, le groupe s'est entendu sur un énoncé de vision et sur des principes clés, et ces éléments seront utilisés pour mettre au point une stratégie et une feuille de route de haut niveau d'ici la fin de 2013. Le groupe encourage les États et les autres intervenants de l'aviation à communiquer avec lui à l'adresse [secfal@iata.org](mailto:secfal@iata.org) pour recevoir des mises à jour sur le travail en cours.