



**DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION**

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

**PROJET DE RAPPORT DU COMITÉ 2 SUR  
LE POINT 2.4 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le projet de rapport ci-joint sur le point 2.4 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le Comité 2 en vue de sa soumission à la Plénière.

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

2.4.1 Dans la note WP/15, le Secrétariat note que les systèmes RPCV ont été mis en place dans plusieurs États, où ils ont très bien servi, à la fois comme mesure pour faciliter le contrôle des passagers et comme outil pour accroître l'efficacité des systèmes d'inspection aux frontières. La note examine les questions connexes de facilitation et cherche à encourager les États contractants à revoir et à actualiser la politique et la doctrine de l'OACI. Un amendement de la pratique recommandée 3.34 actuelle est proposé.

2.4.2 La Division examine la teneur de la note WP/16 dans laquelle le Secrétariat note que l'établissement de profils aux fins d'évaluation des risques est une question liée aux droits des minorités et ne saurait être laissée de côté. La note examine également la nécessité de mettre sur pied un organe d'État vigilant et énergique dont la tâche serait d'assurer une surveillance constante, pour veiller à ce que le profilage aux aéroports ne crée pas de discrimination et qu'un système équilibré de vérification de conformité soit en place.

2.4.3 La note WP/38 décrit l'expérience du Canada dans la mise en œuvre de son programme API, dont l'objectif est d'identifier les voyageurs présentant des risques élevés, avant leur arrivée aux frontières canadiennes. La Division prend note des renseignements sur le programme API du Canada et recommande d'en inclure les parties appropriées dans les directives de l'OACI.

2.4.4 Dans la note WP/53, l'Arabie saoudite note que la mise en œuvre d'un système RPCV par les exploitants et par les autorités gouvernementales des aéroports peut présenter des avantages sur le plan de la sûreté et de l'exploitation. La note demande que l'OACI élabore des lignes directrices à l'intention des États, concernant les contrôles et les mesures importants pour la mise en place d'un système RPCV, question que la Division a abordée dans son examen de la note WP/15. En ce qui concerne la proposition d'inclure une mention du système RPCV dans des accords bilatéraux de services aériens, la Division estime qu'il appartient aux États de négocier individuellement cette question au niveau bilatéral.

2.4.5 Dans la note WP/78, l'Inde fait le point sur l'évolution du concept de systèmes RPCV et explore la possibilité de remplacer le manifeste de passagers par les RPCV. Une nouvelle norme est proposée pour remplacer la norme 2.12.

**Recommandation A/xx —**

Les États contractants ne demanderont pas accès aux dossiers passagers (PNR) pour compléter les données reçues des systèmes RPCV, en attendant que des directives soient élaborées par l'OACI. Les États contractants qui exigent l'accès aux PNR adapteront leurs demandes de données et le traitement de ces données aux lignes directrices de l'OACI.

2.4.6 Dans la note WP/60, l'IATA présente des renseignements supplémentaires sur l'évolution des systèmes RPCV et présente une déclaration de principes élaborée par le Groupe de travail des autorités de contrôle (CAWG) de l'IATA. Une recommandation de type B est proposée, pour demander que l'OACI poursuive, en collaboration avec l'OMD et l'IATA, ses travaux sur des normes et pratiques recommandées relatives au programme RPCV. Cette recommandation est semblable à celle qui est proposée dans la note WP/15 du Secrétariat. La Division convient d'inclure,

comme il convient, l'appendice de la note WP/60 sur la déclaration de principes du Groupe CAWG/IATA pour les systèmes RPCV, comme éléments indicatifs.

2.4.7 Dans le cadre de ses délibérations, la Division estime que l'exigence de plusieurs États, pour la soumission de détails d'identification des passagers par les exploitants, dépasse souvent les éléments de données incluses dans la zone de lecture automatique du passeport. Or, le consensus est que les États qui exigent des données supplémentaires devraient rechercher des moyens d'obtenir celles-ci auprès de sources officielles telles que les bases de données de visas. En fin de compte, la Division adopte le texte proposé par le Secrétariat, présenté ci-après.

#### **Recommandation A/xx —**

**Amender** la pratique recommandée 3.34 et **introduire** une nouvelle norme, comme suit :

*3.34 Pratique recommandée.— Il est recommandé que, lorsqu'il y a lieu, les États contractants introduisent un système de renseignements préalables concernant les voyageurs, qui suppose la saisie de certains renseignements figurant sur les passeports ou les visas avant le départ, la transmission de ces renseignements par des moyens électroniques à leurs pouvoirs publics, et l'analyse de ces renseignements aux fins de la gestion des risques par les pouvoirs publics avant l'arrivée, afin d'accélérer le congé. Afin de réduire au minimum les formalités à l'enregistrement, il faudrait utiliser des dispositifs de lecture des documents pour la saisie des renseignements figurant dans les documents de voyage lisibles à la machine. ~~Lorsqu'ils spécifient les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, les États contractants ne devraient exiger que les renseignements figurant dans les zones de lecture machine des passeports et des visas qui sont conformes aux spécifications contenues dans le Doc 9303 (série), Documents de voyage lisibles à la machine. Tous les renseignements exigés devraient être conformes aux spécifications relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLIST.~~*

3.34.1 Lorsqu'ils spécifient les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, les États contractants n'exigeront que les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine dans les documents de voyage conformes aux spécifications contenues dans le Doc 9303 (série), *Documents de voyage lisibles à la machine*. Tous les renseignements exigés seront conformes aux spécifications relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLIST.

2.4.8 La Division examine également une proposition voulant que les exploitants ne soient pas soumis à des pénalités en ce qui concerne leur transmission de RPCV et elle l'approuve en général. Il est en outre convenu que les États qui adoptent les systèmes RPCV ne devraient plus demander le manifeste de passagers sous forme papier, et l'esprit de la proposition de l'Inde est adopté sous forme de nouvelle norme qui pourrait être incluse, de manière appropriée, dans le Chapitre 3.

**Recommandation A/xx —**

**Adopter** la nouvelle pratique recommandée et la nouvelle norme ci-après :

3.34.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États s'abstiennent d'imposer des amendes et des pénalités aux exploitants pour des erreurs qui peuvent avoir été commises dans la transmission de données aux autorités publiques conformément aux systèmes RPCV.*

3.34.3 Les États contractants qui exigent que les données sur les passagers soient transmises électroniquement au moyen d'un système de renseignements préalables concernant les passagers n'exigeront pas en plus un manifeste de passagers sur support papier.

2.4.9 Enfin, la Division prie instamment l'OACI d'élaborer des éléments indicatifs sur les systèmes RPCV et elle convient d'adopter la recommandation de type B ci-après.

**Recommandation B/xx —**

Il est recommandé que les États contractants qui prévoient des systèmes RPCV nouveaux ou renforcés soient instamment priés d'harmoniser leurs besoins et procédures en matière de données dans le cadre des ensembles de données normalisés établis conjointement par l'OACI, l'OMD et l'IATA, dans l'intérêt de l'interopérabilité mondiale.

2.4.10 La question de l'accès aux dossiers passagers (PNR) par les États, comme moyen d'obtenir des renseignements pour compléter ceux reçus par le biais d'un système RPCV, est examinée par la Division séparément des renseignements préalables concernant les passagers. À cet égard, les notes WP/22 présentée par la Suisse, WP/74 présentée par l'IATA et WP/75 présentée par l'Union européenne expriment les préoccupations des auteurs sur l'approche unilatérale de plusieurs États qui exigent désormais l'accès aux PNR, et elles demandent instamment qu'une série de principes et de procédures harmonisés soit élaborée sous les auspices de l'OACI.

2.4.11 Plusieurs délégations s'inquiètent du fait que l'accès aux PNR par les États pourrait ne pas être une question dont il convient de saisir l'OACI, étant donné les problèmes liés à la protection de la vie privée inhérents à une telle procédure et au traitement des données obtenues de telles sources. Ces délégations veulent préciser clairement que la plupart des pays ne demandent pas l'accès aux PNR et qu'ils n'ont pas l'intention de s'engager dans cette voie. Cependant, étant donné que la plupart des États et leurs exploitants sont actuellement confrontés à une telle exigence, une approche pragmatique consisterait à placer le processus dans un cadre convenu internationalement, qui serait confié à l'OACI. Un tel cadre inclurait l'obligation pour les États de disposer d'un processus de consultation industrie-gouvernement, d'établir une procédure pour notifier l'OACI lorsqu'un État impose l'exigence d'accès aux PNR, et de tenir compte des coûts pour l'industrie.

2.4.12 En conséquence, la Division adopte la recommandation de la Suisse, modifiée par une suggestion du Nigéria, visant à adopter la nouvelle norme ci-après :

**Recommandation A/xx —**

**Adopter** la nouvelle norme ci-après dans le Chapitre 3.

3.-- Les États contractants ne demanderont pas accès aux dossiers passagers (PNR) pour compléter les données reçues des systèmes RPCV, en attendant que des directives soient élaborées par l'OACI. Les États contractants qui exigent l'accès aux PNR adapteront leurs demandes de données et le traitement de ces données aux lignes directrices de l'OACI.

2.4.13 En outre, la recommandation de type B ci-après est adoptée.

**Recommandation B/ —**

Il est recommandé que l'OACI élabore des éléments indicatifs pour les États qui peuvent exiger l'accès aux données des dossiers passagers (PNR) pour compléter les données d'identification reçues par le truchement d'un système RPCV, notamment des directives sur la distribution, l'utilisation et le stockage des données et une liste composite d'éléments de données qui peuvent être transférés de **entre l'exploitant à et** l'État récepteur.

2.4.14 La Division est d'avis que les transferts de données PNR appellent un complément d'étude et elle propose que l'OACI envisage de confier ces questions à un groupe d'étude qui soumettra ses conclusions et ses recommandations au Groupe d'experts de la facilitation et au Conseil.

2.4.15 La Division prend acte de la note IP/32 présentée par les États-Unis sur son système RPCV.