



**NOTE DE TRAVAIL**

**GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)**

**SIXIÈME RÉUNION**

**Montréal, 10 – 14 mai 2010**

**Point 6 : Amendements de l'Annexe 9**

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DE LA PRATIQUE RECOMMANDÉE 3.47  
DE L'ANNEXE 9 — FACILITATION**

(Note présentée par le Secrétaire)

**SOMMAIRE**

L'audit des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 relatives à la sûreté de l'aviation a révélé un problème de mise en œuvre concernant la Pratique recommandée 3.47. Le libellé de cette pratique recommandée préconise l'introduction de programmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV). Un nombre croissant d'États ont commencé à mettre en œuvre des programmes nationaux de RPCV. Toutefois, de nombreux systèmes RPCV varient considérablement par rapport aux normes internationales convenues par l'ONU qui assurent l'uniformité mondiale dans ce domaine. Il en est résulté d'énormes difficultés pour les transporteurs aériens. La présente note propose un amendement du paragraphe 3.47 afin d'assurer que les États réalisent une application uniforme des systèmes RPCV à l'échelle mondiale.

**Suite à donner par le Groupe FAL :**

Le Groupe FAL est invité à examiner la proposition soumise dans la présente note et à convenir d'amender la Pratique recommandée 3.47 selon le texte présenté dans l'Appendice.

**1. INTRODUCTION**

1.1 À sa 36<sup>e</sup> session, tenue en 2007, l'Assemblée a chargé le Conseil d'élargir la portée des audits de la sûreté de l'aviation afin d'y inclure les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté. Onze normes et quatre pratiques recommandées de l'Annexe 9 (incluant l'Amendement n<sup>o</sup> 20 de 2007) ont donc été identifiées, aux fins d'inclusion dans les audits menés dans le cadre du Programme universel d'audits de la sûreté (USAP). Les dispositions de l'Annexe 9 ont commencé à faire l'objet d'audits à compter de janvier 2008.

1.2 Une des dispositions faisant l'objet d'audit est la Pratique recommandée 3.47, dont le libellé se lit comme suit :

**3.47 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsqu'il y a lieu, les États contractants introduisent un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), 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 pour la saisie des renseignements figurant dans les documents de voyage lisibles à la machine.*

## 2. ANALYSE

2.1 L'Avant-propos de l'Annexe 9 définit une norme comme toute spécification dont l'application uniforme est reconnue comme réalisable et nécessaire pour faciliter et améliorer un certain aspect de la navigation aérienne internationale. D'un autre côté, une pratique recommandée est toute spécification dont l'application est reconnue comme généralement réalisable et particulièrement souhaitable pour faciliter et améliorer un certain aspect de la navigation aérienne.

2.2 Durant les audits de la sûreté de l'aviation, les États sont invités à envisager de mettre également en application les pratiques recommandées. La mise en œuvre de ces pratiques recommandées est encouragée, car elles sont considérées comme étant « souhaitables ».

2.3 Dernièrement, un nombre croissant d'États ont commencé à mettre en œuvre des programmes RPCV nationaux, probablement pour donner suite à la pratique recommandée 3.47. Certains rapports anecdotiques semblent cependant indiquer que bon nombre de ces systèmes RPCV a) ont été établis à la hâte, b) qu'ils imposent aux transporteurs aériens des exigences de communication de données avec un préavis minimal (2 à 3 semaines dans certains cas) et c) qu'ils ont été créés sans tenir compte des aspects techniques, financiers et opérationnels. En conséquence, ces programmes présentent de grandes différences. Les transporteurs aériens sont tenus de respecter des exigences (électroniques) diverses imposées par différents États. Cette absence d'uniformité entraîne des pratiques inefficaces pour les transporteurs et sans doute pour les États eux-mêmes.

2.4 La raison probable d'une telle variation dans les programmes RPCV des États découle du fait que la pratique recommandée 3.47 contient des directives incomplètes ou insuffisantes. La disposition, qui date de 1995, alors que seul un nombre négligeable d'États disposaient de programmes RPCV, recommande aux États de mettre en place un système de renseignements préalables concernant les voyageurs, en se contentant de décrire un tel système de façon générale. Elle ne fait aucune mention spécifique ni ne suggère l'application de règles ou de règlements normalisés pour assurer une uniformité internationale. Il semble donc que les États ont mis en œuvre la disposition chacun de leur côté, sans se référer ni s'harmoniser aux dispositions connexes ultérieures. Il en est résulté une série de systèmes non uniformes appliqués à l'échelle mondiale.

2.5 Il est donc nécessaire d'assurer que les programmes RPCV nationaux existants et à venir soient normalisés et uniformes internationalement. Cette uniformité universelle est devenue d'autant plus urgente à la suite de l'incident survenu à Detroit à Noël 2009, qui a servi à mieux faire connaître le problème et à souligner l'importance croissante des programmes d'échange de données tels que les systèmes RPCV. Tous les États et tous les transporteurs doivent coopérer pour assurer le succès durable de ces programmes. Seule une uniformité internationale permet la réalisation d'un tel objectif.

2.6 Il existe une forme mondiale régissant la transmission des données RPCV, à savoir le format de message EDIFACT/ONU PAXLST. La présente note soumet donc en appendice une proposition d'amendement, consistant à supprimer la pratique recommandée 3.47 et à la remplacer par une nouvelle norme obligeant tous les États contractants à se conformer au format de message de manifeste de passagers reconnu internationalement. Cette nouvelle norme permettra d'assurer que les exigences en matière d'établissement et de communication de données RPCV sont harmonisées à l'échelle mondiale, dans toute la mesure du possible. La présente note recommande en outre l'insertion de trois notes explicatives visant à clarifier les termes techniques utilisés dans la norme proposée.

-----

## APPENDICE

*Amender* la Pratique recommandée 3.47 comme suit :

~~3.47 — **Pratique recommandée.** — Il est recommandé que, lorsqu'il y a lieu, les États contractants introduisent un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), 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 pour la saisie des renseignements figurant dans les documents de voyage lisibles à la machine.~~

3.47 Les États contractants qui introduisent un programme de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) dans leur législation nationale se conformeront aux règles régissant les contenus et formats de message EDIFACT/ONU PAXLST décrits dans le Guide de la mise en œuvre des messages EDIFACT/ONU PAXLST joint en appendice aux Lignes directrices de l'OMD/IATA/OACI sur les renseignements préalables concernant les voyageurs.

Note n° 1 — Les systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs saisissent des données personnelles sur les passagers et les détails de leurs vols avant leur départ. Ces renseignements sont communiqués par voie électronique aux services de contrôle frontalier du pays de destination. Des informations détaillées sur les passagers à l'arrivée sont donc reçues préalablement à l'arrivée du vol.

Note n° 2 — Le message EDIFACT/ONU PAXLST est un message électronique standard établi spécifiquement, dans le cadre du programme EDIFACT/ONU, pour la transmission du manifeste (électronique) de passagers. EDIFACT/ONU est la formule abrégée de «Règles des Nations Unies pour l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport». Ces règles comprennent une série de normes, directives et lignes directrices convenues internationalement aux fins de l'échange de données structurées, relatives notamment au commerce de biens et de services, entre des systèmes indépendants d'informations informatisées. L'OMD, l'IATA et l'OACI sont convenues conjointement d'une série maximale de données RPCV qui devraient être incorporées dans le message PAXLST à utiliser pour la transmission de ces données par les transporteurs aux services de contrôle frontalier du pays de destination.

Note n° 3 — Les Lignes directrices de l'OMD/IATA/OACI sur les RPCV comprennent une série des meilleures pratiques recommandées, destinées à aider les États à mettre en œuvre leurs propres programmes RPCV nationaux. Ces lignes directrices couvrent les aspects techniques des RPCV, leurs coûts d'exploitation et leurs avantages, ainsi que les facteurs pertinents à la planification d'un système RPCV. Le message PAXLST est reproduit à l'appendice des Lignes directrices.