

---

**DIRECTIVES RELATIVES AUX  
RENSEIGNEMENTS PREALABLES CONCERNANT  
LES VOYAGEURS  
(RPCV)**

**OMD/IATA/OACI**

**2014**

**DIRECTIVES RELATIVES AUX RENSEIGNEMENTS PREALABLES  
CONCERNANT LES VOYAGEURS**

**TABLE DES MATIERES**

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>DEFINITION DU PROBLEME .....</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>TECHNIQUES ACTUELLES DE CONTROLE DES VOYAGEURS.....</b>	<b>8</b>
<b>4.</b>	<b>POLITIQUE EN MATIERE D'ORGANISATION AU SUJET DES RPCV.....</b>	<b>10</b>
<b>5.</b>	<b>DISTINCTION ENTRE LES PROGRAMMES DE RPCV PAR LOTS OU INTERACTIFS.....</b>	<b>13</b>
<b>6.</b>	<b>COUTS ET AVANTAGES DES RPCV .....</b>	<b>15</b>
<b>7.</b>	<b>STRATEGIE NATIONALE REGISSANT LE CONTROLE DES VOYAGEURS.....</b>	<b>18</b>
<b>8.</b>	<b>SAISIE ET TRANSMISSION DES DONNEES DES RPCV .....</b>	<b>21</b>
<b>9.</b>	<b>ASPECTS JURIDIQUES DES RPCV .....</b>	<b>27</b>
<b>10.</b>	<b>CONCLUSIONS .....</b>	<b>28</b>

**APPENDICE- I : CES SCHEMAS SONT REPRODUITS AVEC L'AUTORISATION DE L'OACI  
ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**

**APPENDIX IIA : GUIDE DE MISE EN OEUVRE DU MESSAGE PAXLST.....**

**APPENDIX IIB ADVANCED PASSENGER INFORMATION GUIDELINES CUSRES.....**

o o o

# 1. INTRODUCTION

- 1.1. Ces dernières années, le nombre de voyageurs empruntant des vols réguliers ou "charters" dans toutes les régions du monde a très nettement augmenté. Tout semble indiquer que cette forte croissance du trafic des voyageurs se maintiendra à l'avenir.
- 1.2. La douane et les autres organismes chargés des contrôles aux frontières (immigration, police, quarantaine, santé et sécurité, agriculture, etc.) doivent donc faire face à un plus grand volume de travail. Dans des conditions normales, cela ne devrait pas poser de problèmes insurmontables. Toutefois, deux autres facteurs viennent s'ajouter à l'augmentation du nombre de voyageurs et rendent la tâche des organismes de contrôle particulièrement ardue. Ces facteurs sont l'augmentation des risques que représente la croissance de la criminalité transnationale organisée, par exemple, et les problèmes de manque d'effectifs qui se posent à ces organismes eux-mêmes.
- 1.3. Tandis que les organismes chargés des contrôles aux frontières sont de plus en plus sollicités et que les contraintes que leur impose l'insuffisance de leurs effectifs se font de plus en plus rigoureuses, de nouvelles possibilités très intéressantes s'offrent désormais; si elles sont exploitées, elles pourraient permettre à ces organismes de conserver ou même d'accroître leur efficacité. Ces possibilités concernent principalement les domaines suivants :
  - technologie de l'information
  - développement de la coopération entre les divers organismes chargés des contrôles aux frontières dans un même pays
  - développement de la coopération entre la douane et les autres organismes chargés des contrôles aux frontières à l'échelon international
  - développement de la coopération entre les organismes chargés des contrôles aux frontières et les transporteurs.
- 1.4. La coopération, particulièrement en ce qui concerne l'échange de renseignements, est extrêmement importante. Il est bien établi que l'application des législations douanières et autres peut être plus garantie par des interventions ciblées s'appuyant sur un renseignement de qualité que par des contrôles aléatoires ou systématiques. Les organismes chargés des contrôles aux frontières consentent des efforts importants pour s'investir dans les domaines potentiellement les plus intéressants.
- 1.5. Après avoir souligné l'importance primordiale du renseignement dans le domaine de la lutte contre la fraude, il convient également de souligner les avantages que peut procurer la technologie de l'information lorsqu'elle est utilisée de manière efficace (comme les systèmes informatisés de ciblage et de contrôle des voyageurs). L'utilisation de ces systèmes, qui mettent en œuvre des critères de sélection s'appuyant sur un renseignement de haute qualité, peut avoir et a effectivement une incidence très positive dans le domaine de la lutte contre la fraude. La technologie de l'information peut en outre être mise à profit pour faire en sorte que les renseignements concernant les voyageurs soient communiqués avant l'arrivée de l'appareil, de façon que les organismes chargés des contrôles aux frontières disposent du temps nécessaire pour utiliser leurs ressources avec une plus grande efficacité. Cette notification préalable effectuée par les transporteurs (ou d'autres parties) à l'intention des organismes chargés des contrôles aux frontières par voie télématique fait l'objet de la présente directive. Les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) sont déjà utilisés dans plusieurs pays et toutes les parties concernées en ont retiré des avantages (organismes de contrôle aux frontières, voyageurs, autorités aéroportuaires, transporteurs). Ces avantages sont analysés plus longuement dans la Section 6 de la présente directive.
- 1.6. Bien que la présente directive soit consacrée pour l'essentiel aux nombreux problèmes que posent les RPCV, l'une de ses parties constitue en quelque sorte une recommandation conjointe de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), de l'Association du transport aérien international (IATA) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Elle a trait aux données à transmettre par le transporteur dans l'aéroport de départ aux services de contrôle aux frontières dans le pays de départ, dans les pays par lesquels le vol transitera et dans le pays de destination finale. destination. Les

données à communiquer conformément aux indications figurant dans cette partie de la directive représentent le maximum pouvant être exigé par les organismes chargés des contrôles aux frontières pour les vols à l'arrivée. De plus amples renseignements sont fournis dans la Section 8.

- 1.7 Enfin, l'objectif des présentes directives est d'arrêter un ensemble de meilleures pratiques auxquelles pourront adhérer les Etats et les opérateurs d'aéronefs qui souhaitent mettre en œuvre autant que possible des systèmes de RPCV. La mise en œuvre d'un programme non normalisé de RPCV peut avoir des conséquences opérationnelles et financières pour le gouvernement comme pour les opérateurs d'aéronefs.
- 1.8 Le présent document ne porte pas sur la communication aux Organismes chargés des Contrôles aux Frontières des données du "Dossier Passagers". Cette question est abordée dans d'autres instruments OMD/IATA/OACI.
- 1.9 Si la présente directive soulève des difficultés, n'hésitez pas à vous mettre en rapport avec le Secrétariat de l'OMD, de l'IATA ou de l'OACI. Bien que le présent document traite principalement de l'utilisation des RPCV pour les voyageurs en trafic aérien, il est évident que cette technique peut également être utilisée pour les autres modes de transport, notamment les navires de croisière. Le contenu de la présente directive s'applique également mutatis mutandis aux autres modes de transport.

## **2. DEFINITION DU PROBLEME**

### **Augmentation du nombre des voyageurs**

- 2.1. Comme indiqué dans l'introduction, il existe divers facteurs influençant la manière dont les voyageurs sont contrôlés par les organismes compétents dans les aéroports internationaux du monde entier. Le principal facteur est peut-être le nombre impressionnant de voyageurs empruntant des vols internationaux. Le taux de croissance du nombre de voyageurs varie de 5 à 7% selon les régions du monde. Dans une région où le taux de croissance est de 5 %, le nombre de voyageurs doublera en 14 ans, alors que dans les régions où le taux de croissance est de 7 %, il doublera en 10 ans.

En outre, la mise en service d'un nouvel aéronef de très grandes dimensions, essentiellement dans des aéroports qui sont déjà au maximum, ou presque, de leurs capacités d'accueil, ne fera qu'aggraver l'encombrement et les demandes connexes de procédures d'inspection pendant les périodes de pointe, de départ ou d'arrivée.

### **Agrandissement des installations aéroportuaires**

- 2.2. Cette augmentation du nombre des voyageurs a des conséquences importantes sur les installations aéroportuaires. Afin de faire face à la croissance du trafic, les autorités aéroportuaires dans le monde entier se voient fréquemment contraintes d'agrandir sensiblement leurs infrastructures au sol et leur infrastructure de soutien. De nouvelles pistes et de nouveaux terminaux sont construits et dans certains cas, il faut même édifier de nouveaux aéroports. Outre les dépenses énormes consacrées à ces projets, des installations d'une telle ampleur posent souvent de nombreux problèmes d'environnement.

### **Terrorisme international et sécurité**

- 2.3. La menace que fait peser le terrorisme international est également un problème auquel sont confrontés non seulement les organismes chargés des contrôles aux frontières mais également les transporteurs et les exploitants d'aéroports. Les contrôles de sécurité/évaluations des risques supplémentaires appliqués aux voyageurs avant le départ ont considérablement prolongé les formalités d'enregistrement. Les vérifications effectuées par les Organismes chargés des Contrôles aux Frontières avant le départ ont également dû être intensifiées ou, dans certains cas, remises en œuvre compte tenu de l'évolution des facteurs de risque.. Etant donné la menace que fait peser le terrorisme, le contrôle des voyageurs à l'arrivée par les organismes chargés des contrôles aux frontières a dû être renforcé, ce qui a eu pour effet d'occasionner des retards supplémentaires.

### **Menaces que constituent les formes majeures de criminalité**

- 2.4. Depuis ces dix dernières années ou plus, les organismes chargés des contrôles aux frontières sont confrontés à plusieurs fléaux qui, s'ils ne sont pas entièrement nouveaux, se sont sans aucun doute aggravés. L'augmentation phénoménale du trafic des stupéfiants est l'un des plus visibles. La contrebande des stupéfiants par les voyageurs représente une partie importante du problème. La présence de la douane dans les aéroports internationaux constitue la première ligne de défense contre ce type d'activité, et ses responsabilités n'ont fait que croître à mesure que le problème allait en s'aggravant. Le risque accru que représentent les voyageurs a obligé les organismes chargés des contrôles aux frontières à être plus vigilants et à intensifier leurs contrôles, ce qui a eu une incidence sur l'ensemble du processus de dédouanement des passagers.

### **Ressources humaines**

- 2.5. Les effectifs dont disposent les organismes chargés des contrôles aux frontières et les transporteurs pour assumer ces nouvelles responsabilités et faire face à ces diverses menaces n'ont pas permis de répondre à la demande. Dans la plupart des pays, le recrutement de nouveaux effectifs pour faire face à l'augmentation du volume de travail n'est tout simplement pas possible. En fait, dans certains pays, le nombre de fonctionnaires et les effectifs des transporteurs ont diminué.

### **Coopération entre administrations**

- 2.6. La plupart des aéroports internationaux abritent différents Organismes chargés des Contrôles aux Frontières, notamment la douane, l'immigration, la police, la quarantaine, la santé et la sécurité, l'agriculture, etc. Le degré de coopération entre ces organismes varie d'un endroit à l'autre. Il est courant que chacun utilise son propre système informatique pour le contrôle des voyageurs sans échanger de renseignements. La stricte répartition des responsabilités entre les différents organismes compétents prolonge souvent inutilement le contrôle des voyageurs.

### **Pénalités**

- 2.7. En outre, les transporteurs sont également chargés de vérifier que les voyageurs qu'ils transportent sont en possession des documents requis. De sévères sanctions financières sont imposées aux transporteurs ayant à leur bord un voyageur dont les documents de voyage officiels ne sont pas en règle avec la loi du pays de destination. De plus, le transporteur est généralement tenu de rapatrier à ses frais les voyageurs qui ne se trouvent pas en possession des documents nécessaires et peut être amené à exposer des dépenses pendant leur maintien sous surveillance.

### **3. TECHNIQUES ACTUELLES DE CONTROLE DES VOYAGEURS**

#### **Sélectivité des contrôles appliqués aux voyageurs**

- 3.1 Les réactions des organismes de contrôle aux défis que leur impose la situation décrite dans la section précédente ont été nombreuses et diverses. En ce qui concerne les Organismes chargés des Contrôles aux Frontières, il est devenu évident il y a quelques années que la vérification systématique de tous les voyageurs et de leurs effets personnels n'était plus un moyen approprié de faire face à l'augmentation permanente du nombre de voyageurs. Les Organismes chargés des Contrôles aux Frontières sont donc passés d'un nombre élevé de contrôles des voyageurs à une plus grande sélectivité reposant sur l'évaluation des risques, le renseignement, les comportements types, etc., ainsi que sur des procédures d'inspection aléatoires. Il est admis désormais que cette façon de faire donne à égalité d'effectifs des résultats très supérieurs aux contrôles purement aléatoires ou systématiques. D'un point de vue purement pragmatique, les Organismes chargés des Contrôles aux Frontières ont donc déjà fait un grand pas dans la voie qui conduit à faciliter le mouvement des voyageurs.

#### **Circuits rouges/verts**

- 3.2. Un autre élément qui illustre ce changement d'attitude de la douane est l'adoption du système du double circuit (rouge/vert). Cette technique est aujourd'hui utilisée dans un grand nombre d'aéroports du monde entier pour canaliser les voyageurs; elle est recommandée par la Convention pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (telle qu'amendée) (connue également sous le nom de Convention de Kyoto révisée), adoptée par l'OMD en 1999. Le choix du circuit rouge ou vert est considéré comme l'équivalent de la déclaration en douane officielle en ce qui concerne les marchandises introduites dans le pays. Malgré l'existence de cette disposition dans la Convention de Kyoto, certains pays exigent toujours une déclaration en douane écrite pour chaque voyageur arrivant dans le pays.

#### **Contrôle des voyageurs avant le départ**

- 3.3 Un autre moyen de faciliter le mouvement des voyageurs à l'arrivée consiste à confier les formalités de contrôle aux frontières à l'aéroport de départ lorsque celui-ci est moins encombré. Les vols internationaux pour lesquels un contrôle a été effectué avant le départ peuvent alors être considérés comme des vols intérieurs n'exigeant pas de nouveau contrôle. Cette procédure (contrôle préalable des vols), allège les pressions qui s'exercent sur le dispositif en place à l'aéroport d'arrivée et pourrait dispenser les autorités d'affecter du personnel dans les petits aéroports où le trafic est limité. Bien que cette solution ait connu un certain succès, elle n'est pas très répandue et pose des problèmes d'ordre pratique, financier et politique.

#### **Coopération entre administrations**

- 3.4 Bien que le niveau de coopération entre les différents organismes chargés des contrôles aux frontières soit variable dans certains pays, il existe plusieurs exemples de coopération destinée à rationaliser les procédures, à économiser les effectifs et autres ressources, et à faciliter le mouvement des voyageurs. Une telle coopération peut déboucher sur une simplification des contrôles au point qu'un seul fonctionnaire sera en mesure de contrôler la majeure partie des voyageurs à l'arrivée. Ce fonctionnaire, représentant les divers organismes concernés, sera chargé de procéder à un premier contrôle de chaque voyageur à l'arrivée, et de sur le service compétent les voyageurs qui appellent une vérification plus approfondie. En outre, lorsque la coopération se développe entre administrations, la mise au point de systèmes informatiques communs à deux ou plusieurs d'entre elles s'impose avec une urgence accrue. Le principe du fonctionnaire unique auquel est confiée la totalité des premiers contrôles les plus simples représente une innovation majeure qui facilite la circulation des voyageurs dans la mesure où il leur évite d'attendre leur tour pour franchir les divers contrôles frontaliers.

#### **Canalisation des mouvements de voyageurs**

- 3.5 Diverses autres initiatives ont été prises par les organismes chargés des contrôles aux frontières en vue de faciliter la canalisation des voyageurs à l'arrivée. Il s'agit principalement de variantes du

système précédent. Par exemple, les ressortissants du pays d'arrivée peuvent être séparés des autres voyageurs et ne subir qu'un contrôle d'immigration simplifié. Les ressortissants du pays d'arrivée qui voyagent de manière fréquente peuvent bénéficier de facilités particulières s'ils acceptent de respecter certaines conditions. Les voyageurs empruntant certains vols peuvent également faire l'objet d'un contrôle intensif ou rapide selon la manière dont les organismes chargés des contrôles aux frontières auront évalué le risque que présente le vol en question.

### **Autres méthodes de facilitation**

- 3.6 Outre l'utilisation de systèmes automatisés, les organismes de contrôle aux frontières en général, et la douane en particulier, ont mis au point de nouvelles techniques les aidant à identifier les trafiquants potentiels. La formation des fonctionnaires des douanes chargés du contrôle des voyageurs à l'arrivée comprend généralement à présent une analyse du comportement. La douane utilise également aujourd'hui de manière régulière des équipes itinérantes. A nouveau, l'objectif de ces techniques est de faciliter la circulation des voyageurs licites en concentrant l'attention des fonctionnaires sur les voyageurs à risque.

### **Télématique**

- 3.7 Si l'utilisation de toutes les procédures et techniques mentionnées précédemment a permis de réaliser des progrès considérables dans le processus de contrôle des voyageurs, il est évident qu'une amélioration est toujours possible, tant au niveau de la facilitation que du respect des lois et règlements. La récente vague d'intérêt pour la télématique, et la possibilité que celle-ci offre de transmettre des renseignements relatifs aux voyageurs au point de destination bien avant l'arrivée des voyageurs, est considérée comme un pas en avant vers la réalisation des objectifs de facilitation et de contrôle.

### **Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)**

- 3.8 Les renseignements préalables concernant les voyageurs comprennent la saisie avant le départ, par le transporteur, des données biographiques d'un voyageur ainsi que d'autres renseignements concernant le vol, et la transmission de ces renseignements par voie électronique aux organismes du pays de destination chargés des contrôles aux frontières. Ces derniers peuvent également utiliser les RPCV comme outil de prise de décision avant d'autoriser un voyageur à embarquer à bord d'un aéronef. Après le contrôle des voyageurs destinés à embarquer, les renseignements sont communiqués aux organismes chargés des contrôles aux frontières qui les comparent à de nouvelles bases de données et peuvent ainsi identifier les voyageurs et les membres d'équipage présentant un intérêt, notamment ceux qui figurent sur les listes de sanctions du Conseil de sécurité des Nations Unies et font l'objet d'une interdiction de voyager. Si cette technique commence à être utilisée par de plus en plus d'organismes chargés des contrôles aux frontières, quelques pays l'utilisent déjà depuis un certain temps. Les RPCV permettent de réduire considérablement les désagréments et les retards subis par les voyageurs en raison des contrôles aux frontières. Ils offrent en outre aux transporteurs un système qui peut les aider à respecter la législation en vigueur dans les pays de destination de leurs vols, y compris la législation qui met en œuvre les interdictions de voyager prononcées à l'encontre des personnes figurant sur les listes de sanctions du Conseil de sécurité des Nations Unies.



## **4. POLITIQUE EN MATIERE D'ORGANISATION AU SUJET DES RPCV**

### **4.1. Politique de l'OMD**

- 4.1.1. En tant qu'organisation internationale responsable des questions douanières, l'OMD a notamment pour objectif de simplifier et d'harmoniser les régimes douaniers et de promouvoir des moyens efficaces de contrôle douanier. Cet objectif couvre les mouvements de voyageurs ainsi que la circulation du fret commercial aux frontières internationales.
- 4.1.2. En raison des risques accrus, tels que la criminalité transnationale organisée et le terrorisme international, la douane a dû renforcer ses contrôles à l'égard de ces voyageurs afin d'appréhender les contrevenants et de minimiser les risques liés à la sécurité mondiale.
- 4.1.3. L'effet conjugué de cette nécessité de renforcer les contrôles et de l'accroissement du trafic des voyageurs a sérieusement grevé les ressources de la douane et des autres organismes chargés des contrôles aux frontières (police, immigration, etc.). Cela s'est traduit par des retards et par une utilisation accrue des installations aéroportuaires conçues, pour nombre d'entre elles, pour accueillir un nombre de voyageurs beaucoup plus limité.
- 4.1.4. L'intérêt de l'OMD pour les RPCV découle essentiellement de la responsabilité qu'il lui incombe d'aider les Membres à mieux répartir le peu de moyens dont ils disposent tout en améliorant les services offerts aux voyageurs. L'OMD conçoit son rôle comme consistant :
- a) à fournir à ses Membres des renseignements concernant le développement du programme des RPCV et les avantages qu'il peut présenter;
  - b) à offrir une instance où pourront être examinées les limitations de la technique des RPCV et si possible parvenir à une solution; et
  - c) à rechercher avec les compagnies aériennes des normes arrêtées conjointement afin d'éviter que les RPCV ne se développent et ne prolifèrent de façon incohérente et non structurée.
- 4.1.5. L'OMD considère les RPCV comme une technique très utile pour renforcer les contrôles auxquels sont soumis les voyageurs, tout en facilitant la circulation des voyageurs à faible risque, ce dont bénéficient la douane et les autres organismes chargés des contrôles aux frontières, les transporteurs, les autorités aéroportuaires (et autres exploitants d'installation et services réservés aux voyageurs) ainsi que les voyageurs eux-mêmes. La Convention de Kyoto révisée tient compte des RPCV puisqu'ils sont dorénavant mentionnés dans l'Annexe spécifique J1 (Voyageurs) de la Convention en tant que "Pratique recommandée". Cette technique a déjà été utilisée avec beaucoup de succès et son emploi devrait à terme se généraliser. L'OMD souhaiterait que la technique des RPCV soit mise au point de façon ordonnée et disciplinée et, à cette fin, que des normes et des principes arrêtés conjointement soient mis en œuvre de manière à favoriser la généralisation de l'utilisation des RPCV.
- 4.1.6. Lorsque des pays constatent qu'il est nécessaire d'exiger des renseignements RPCV complémentaires, et que ces derniers sont approuvés conformément aux procédures de l'OMD en matière de Demande de modification des données, les présentes Directives sont amendées en conséquence. En outre, toute modification nécessaire de la structure du message EDIFACT/ONU utilisé pour transmettre le manifeste concernant les voyageurs (PAXLST) doit être élaborée parallèlement par l'OMD et l'IATA et tout amendement doit être soumis par l'OMD à l'organe compétent de l'ONU.

### **4.2. Politique de l'IATA concernant les RPCV :**

- 4.2.1. En tant que représentante reconnue à l'échelon mondial de plus de 240 transporteurs réguliers de par le monde, assurant 83 % environ du transport aérien de voyageurs dans le monde, l'intérêt de l'IATA pour les RPCV porte principalement sur l'amélioration et la rationalisation des processus de contrôle appliqués pour l'arrivée et le départ des voyageurs internationaux lorsqu'ils sont soumis aux douanes, au service de l'immigration et aux autres organismes chargés des contrôles aux frontières.

- 4.2.2. Comme l'OMD et l'OACI, l'IATA a toujours tenté d'éliminer les formules et procédures inutiles dans le transport aérien international, et la suppression du manifeste sur support papier concernant les voyageurs constitue depuis longtemps un objectif important de l'Association. En outre, l'IATA – en coopération avec d'autres parties prenantes intéressées – a continué de s'intéresser à un alignement des processus à l'échelon mondial afin de réduire l'impact que peut avoir sur le traitement des voyageurs aux frontières le renforcement des exigences de sécurité adoptées en réponse aux menaces émergentes. A l'heure où un nombre croissant d'Etats cherchent à informatiser les processus de contrôle aux frontières, le principe des RPCV et le rôle que ceux-ci peuvent jouer pour faciliter un dédouanement efficace aux frontières demeurent au centre de l'attention.
- 4.2.3. Le recueil de renseignements concernant les voyageurs au moment de leur enregistrement pour le vol en question pose un problème pour les transporteurs puisqu'il implique une augmentation du volume de travail en un point où le personnel et les installations sont souvent déjà utilisés à leur capacité maximale. Par conséquent, le soutien des transporteurs en faveur des RPCV dépend en grande partie des avantages réels dont bénéficieront les opérateurs d'aéronefs et les voyageurs qui quittent un Etat et/ou atteignent leur destination finale, selon les réglementations applicables.
- 4.2.4. De plus, étant donné les contraintes pratiques et les ramifications financières liées à la saisie et à la transmission des données, l'IATA est tout à fait favorable à l'idée selon laquelle les renseignements requis devraient se limiter aux données pouvant être lues à la machine à partir d'un document de voyage officiel et, lorsque la législation nationale l'exige, à partir des systèmes de contrôle des réservations et des départs du transporteur aérien. Ces renseignements propres au voyageur pourront ensuite être accompagnés des renseignements de base relatifs au vol, extraits eux aussi des systèmes du transporteur par des moyens informatisés. A cet effet, l'IATA juge particulièrement intéressant de collaborer avec l'OMD et l'OACI afin de définir les ensembles de données et de messages à inclure dans les systèmes de RPCV dans le cadre des normes du message PAXLST de l'EDIFACT/ONU qui ont été retenues à l'échelon international et largement adoptées par les pays participants. L'IATA, par le biais de son équipe pour la Sécurité et la facilitation des voyages et de ses activités sur les expériences des voyageurs, s'est également engagée à établir mutuellement des principes propres à accroître les avantages de l'informatisation en intégrant toutes les opérations de contrôle appliquées aux voyageurs, du départ jusqu'à l'arrivée.
- 4.2.5. De l'avis de l'IATA, la véritable utilité de cette Directive découle du fait qu'elle est axée sur une approche harmonisée du recueil des données et de leur transmission à tous les organismes compétents chargés des contrôles aux frontières, au moyen de formats et de structures de message interopérables à l'échelon mondial. Dans l'environnement actuel, chacune des autorités publiques du pays d'origine et des pays de transit et de destination finale peut exiger la communication d'informations préalables concernant les voyageurs pour un vol donné. Un échec dans l'adoption d'une approche commune reconnue à l'échelon mondial entraînera des complications inutiles dans les systèmes à utiliser pour appuyer les multiples exigences des procédures d'échange d'informations.
- 4.2.6. Les coûts liés au développement et à la gestion d'applications multiples peuvent se révéler trop lourds pour de nombreux intervenants du processus. L'IATA redoute que le défaut d'alignement de ces exigences entraîne pour les opérations des aéroports et des compagnies aériennes des répercussions beaucoup plus importantes que les avantages que pourrait tirer une partie isolée de la mise en œuvre d'un programme non prévu dans ces Directives.
- 4.2.7. La majorité des systèmes propriétaires élaborés par les compagnies aériennes internationales qui assurent un service régulier continuent de reposer sur l'utilisation du message PAXLST EDIFACT/ONU via les réseaux de communication des compagnies aériennes, pour répondre aux exigences de RPCV à fournir. D'autres entités, comme les compagnies de charters, les opérateurs de taxi aériens et les transporteurs aériens opèrent en fonction d'un modèle opérationnel différent, et ne disposent pas nécessairement des infrastructures techniques requises pour générer les messages PAXLST.
- 4.2.8. L'IATA soutient sans réserve l'adoption de ces Directives par les Etats, et notamment l'utilisation du format de message PAXLST EDIFACT/ONU ainsi que la transmission via les réseaux de communication des compagnies aériennes, en vue de contribuer à une approche commune, alignée

à l'échelon mondial, des RPCV exigés au niveau national. Parallèlement, l'IATA prie instamment les Etats de reconnaître qu'en plus des messages PAXLST EDIFACT/ONU, il conviendra d'étudier lors de la mise en œuvre de tout programme national d'autres modes de transmission des données exigées pour les voyageurs.

4.2.9 Enfin, l'IATA estime que, pour une efficacité optimale, les processus d'échange de données sur les voyageurs doivent évoluer afin de parvenir à une situation où un jeu commun de données arrêté à l'échelon mondial est obtenu une fois de la part de chacun des acteurs tenus de fournir ces données, puis transmis une fois à toutes les parties disposant du pouvoir légal pour solliciter et voir ces données, et utilisé de la manière la plus efficace possible sur la base de critères d'analyse de risques clairement établis et conformes aux normes acceptables en matière de confidentialité des données.

### **4.3 Politique de l'OACI**

4.3.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une organisation intergouvernementale créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) en 1944. Institution spécialisée des Nations Unies, l'OACI sert d'intermédiaire pour l'établissement de normes et de pratiques recommandées par ses 190 Etats contractants dans le domaine de la sûreté, de la sécurité, de la protection de l'environnement aérien et de la facilitation.

4.3.2 L'intérêt manifesté par l'OACI à l'égard des systèmes de RPCV découle du mandat de la Convention de Chicago qui invite les Etats contractants à prévenir tout retard inutile en facilitant les formalités de dédouanement aux frontières et en adoptant des procédures internationales normalisées de douane et d'immigration. En outre, les programmes nationaux de sécurité et de délivrance des documents de voyage ainsi que l'efficacité des systèmes d'inspection en ce qui concerne la lutte contre la contrebande et l'immigration clandestine peuvent avoir une incidence significative sur la sécurité de l'aviation civile.

4.3.3 De même, l'application de la technologie et des techniques modernes de gestion pour contrôler les systèmes, en vue de faciliter la circulation du trafic à l'échelon international, revêt de plus en plus d'importance dans le climat actuel de l'intensification des contrôles en matière de sécurité. Le fait que les engorgements se multiplient et que la durée des contrôles augmente du fait que des procédures mal connues ont été trop brusquement imposées peut avoir des effets néfastes en matière de sécurité dans la mesure où la confusion et le désordre qui en résultent peuvent être exploités par les personnes qui tentent d'échapper aux contrôles.

4.3.4 Ces dernières années, les projets du programme de facilitation ont visé à renforcer le système et à le rendre plus efficace le système de contrôle des frontières appliqué dans les aéroports, en vue d'augmenter le niveau de sécurité générale tout en apportant des améliorations mesurables en matière de facilitation pour la majeure partie des voyageurs. Les RPCV constituent un outil potentiellement utile que les Etats peuvent utiliser pour atteindre ces objectifs. Le succès d'un programme de RPCV peut-être évalué à l'aune du renforcement de l'efficacité des opérations et de la réduction des engorgements dans les aéroports qui en résultent.

4.3.5 Par conséquent les recommandations particulières ci-après sont proposées pour adoption par les Etats, au moins:

Les Etats devraient envisager d'adopter les RPCV dans le cadre de l'approche globale de la gestion des frontières qui comprend l'émission de passeports et de visas, notamment de visas électroniques, lisibles la machine, le passage à des dossiers d'entrée/sortie automatisés pour remplacer les cartes d'embarquement et de débarquement, et l'interopérabilité entre les systèmes de RPCV des autres Etats participants.

b) Les futures configurations des systèmes de contrôle des frontières reposant sur les RPCV doivent comprendre le déploiement de la biométrie pour faciliter l'identification et la confirmation de l'identité des voyageurs à l'arrivée.

## **5. DISTINCTION ENTRE LES PROGRAMMES DE RPCV PAR LOTS OU INTERACTIFS**

- 5.1 Les systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs peuvent être de deux types différents, chacun d'eux présentant des caractéristiques propres et offrant des résultats spécifiques.

### **Systèmes de RPCV par lots, non interactifs**

- 5.2 Les données des RPCV par lots, non interactifs, qui couvrent l'ensemble des voyageurs et, très souvent, des membres d'équipage à bord d'un vol donné, sont recueillies lors du processus d'enregistrement, avant d'être transmises dans le message unique du manifeste, au moment de la mise en relation voyageurs/bagages ou du départ du vol, ou immédiatement après. Le Gouvernement requérant reçoit généralement les RPCV par lots bien avant l'arrivée du vol, de sorte qu'il dispose d'un laps de temps maximal pour contrôler tous les voyageurs et membres d'équipage qui arrivent. Ce système offre avant tout à la grande majorité des voyageurs l'avantage d'une procédure d'inspection accélérée dans les premiers bureaux d'immigration. Les renseignements préalables permettent en outre aux autorités chargées des contrôles aux frontières de distinguer les voyageurs légitimes de ceux pouvant présenter un intérêt. Les données sur le voyageur d'un système non interactif de RPCV par lots étant habituellement transmises lors du rapprochement des données du vol en question ou après le départ, les possibilités d'amélioration de la sécurité aérienne sont limitées.
- 5.3 Les systèmes de RPCV par lots utilisent traditionnellement des protocoles de messages de "type-B" reposant sur les compagnies aériennes, transmis par le biais des réseaux existants de communication aérienne. La construction des messages repose sur le format de message EDIFACT/ONU "PAXLST" (voir Appendice IIA) qui a été adopté en tant que norme mondiale pour les messages des RPCV. La capacité des gouvernements à recevoir et à traiter les données du manifeste de voyageur des RPCV par lots dépend de chaque système national individuel.

### **Systèmes de RPCV interactifs (i-RPCV)**

- 5.4 L'une des alternatives au système des RPCV par lots est un système de RPCV interactifs (i-RPCV) qui permet une communication à double sens, presque en temps réel, sur une base voyageur par voyageur ou transaction par transaction, souvent lors de l'enregistrement. Ces systèmes interactifs peuvent être élaborés par un Organisme chargé des contrôles aux frontières ou sous sa direction et ils peuvent être propriétaires.
- 5.5 Dès que le Gouvernement reçoit le message de la transaction, il peut effectuer des contrôles suffisants et envoyer au transporteur une réponse pouvant indiquer son accord pour embarquer/ne pas embarquer ou, le cas échéant, indiquer que le voyageur identifié doit faire l'objet de contrôles complémentaires en matière de sécurité aérienne. L'évaluation et la réponse en temps opportun aux messages des RPCV interactifs sont essentielles pour faire en sorte de ne pas ralentir les procédures d'enregistrement de la compagnie aérienne. Dans de nombreux systèmes existants, le délai fixé aux fins de la communication, de l'évaluation et de la réponse à chaque transmission individuelle est de 4 secondes ou moins par transaction.
- 5.6 L'échange des messages i-RPCV nécessite de recourir aux normes de messages EDIFACT/ONU PAXLST et CUSRES. S'agissant des directives de mise en oeuvre du message CUSRES, veuillez consulter l'Appendice IIB.

Les réseaux de communication varient. Cependant, les systèmes de i-RPCV utilisent un protocole de réseau plus solide que ceux associés aux messages des RPCV par lots, non interactifs. Les gouvernements doivent établir les meilleures pratiques lorsqu'ils travaillent avec des transporteurs et des prestataires de services individuels afin de veiller à la disponibilité de protocoles de réseau appropriés.

- 5.7 L'adoption d'un système d'i-RPCV peut apporter des avantages plus larges et plus immédiats, tant aux gouvernements qu'aux transporteurs :
- 5.7.1 les personnes dont on sait ou pense qu'elles soulèvent un niveau de risque inacceptable peuvent être identifiées avant un vol, voire avant leur entrée dans une zone stérile de l'aéroport, ce qui accroît donc directement la sécurité aérienne.
- 5.7.2 Les personnes qui sont connues pour ne pas être admissibles peuvent être identifiées avant le voyage, ce qui réduit le nombre d'arrivées non admissibles.
- 5.7.3 Les transporteurs peuvent escompter bénéficier de l'identification des personnes que le Gouvernement récepteur peut déclarer non admissibles, les empêchant ainsi d'embarquer au point de départ. Ces avantages s'ajouteront à l'absence de frais de détention et de retour, en cas de non admissibilité, à l'absence d'amendes éventuelles pour transport de personnes ne possédant pas les documents appropriés, et à l'absence d'incidents potentiels en matière de sécurité dans l'enceinte de l'aéroport ou dans la cabine de l'aéronef.
- 5.7.4 Les avantages pour les voyageurs sont liés à une plus grande certitude en matière d'admissibilité avant le départ.
- 5.8 Les systèmes d'i-RPCV sont beaucoup plus complexes que les systèmes de RPCV par lots, non interactifs, et les coûts associés à leur conception, à leur mise en oeuvre et à leur fonctionnement courant sont donc significatifs, tant pour les gouvernements que pour les exploitants de compagnies aériennes. Nombre de ces derniers ont déjà créé des capacités d'i-RPCV pour s'adapter aux systèmes d'i-RPCV actuellement actifs. Le calendrier de mise en oeuvre des systèmes d'i-RPCV peut être étendu aux fins de la mise en oeuvre complète.
- 5.9 Les systèmes de RPCV doivent être appuyés par les meilleures pratiques opérationnelles afin que les gouvernements et les transporteurs profitent de leurs avantages.

Ces pratiques devraient comprendre une vérification de l'identité par les opérateurs d'aéronefs, afin de s'assurer que les données des documents personnels correspondent à celles du document de voyage et que l'identité du voyageur est conforme à celle figurant sur le document relatif aux voyageurs au moment de l'embarquement.

## 6. COUTS ET AVANTAGES DES RPCV

- 6.1 Au moment de décider de l'adoption du système des RPCV, les fournisseurs potentiels de renseignements concernant les voyageurs (les transporteurs) et les utilisateurs potentiels de ces renseignements (les organismes chargés des contrôles aux frontières) devront examiner, puis déterminer si les avantages que présente cette technique justifient les coûts encourus tant au départ que par la suite.
- 6.2 Les coûts qui seront encourus par les transporteurs et les organes de contrôle aux frontières peuvent être évalués assez précisément. Les avantages que peuvent présenter les RPCV sont par contre moins faciles à quantifier. La présente section de la directive tente d'identifier les domaines dans lesquels des dépenses devront probablement être exposées de manière que les utilisateurs potentiels des RPCV soient conscients des implications financières de ce système et puissent les mesurer dans leur propre entreprise ou administration.
- 6.3 La présente directive identifie également les avantages potentiels des RPCV. Certains de ces avantages sont tangibles, comme par exemple les économies de personnel. Toutefois, d'autres avantages comme le "supplément de confort apporté aux voyageurs" sont plus difficiles à apprécier en termes purement financiers mais peuvent s'avérer très précieux vis-à-vis de la concurrence.

### COUTS

#### 6.4 Organismes chargés des contrôles aux frontières :

- 6.4.1 Lorsqu'il n'existe aucune base de données répertoriant les contrevenants/suspects, il est évident qu'une somme importante devra être consacrée à la création d'un système fonctionnel. L'idéal serait de mettre en place une base de données unique inter administrations destinée au contrôle des voyageurs. Il s'agirait d'un moyen non seulement plus efficace pour contrôler les renseignements préalables concernant les voyageurs, mais également plus économique dans la mesure où les frais de mise au point du système seraient répartis entre divers organismes chargés des contrôles aux frontières dont la contribution serait fonction de l'utilisation qu'ils pensent faire du système.
- 6.4.2 Lorsqu'une base de données contrevenants/suspects existe déjà mais n'est utilisable que par un seul organisme, des frais sont éventuellement à prévoir s'il est décidé de partager les renseignements entre ou avec plusieurs organismes. Il est techniquement envisageable que des RPCV soient communiqués de manière indépendante à un ou plusieurs systèmes relevant des divers organismes chargés des contrôles aux frontières, mais il semble toutefois plus prudent et économique que ceux-ci adoptent une position commune face aux RPCV en s'organisant de manière à ce que ceux-ci soient traités par un seul système plutôt que simultanément par plusieurs systèmes différents.
  - 6.4.3 Outre les frais imputables à la création de nouveaux systèmes ou à la fusion de systèmes différents, il faut adapter ceux-ci de façon qu'ils puissent recevoir les renseignements communiqués par des moyens électroniques. Ces données devront être converties sous une forme compatible avec le système qui les reçoit et exploitable par lui. Cette adaptation entraîne également des frais. Le système peut également devoir assurer certaines nouvelles fonctions associées au traitement des RPCV, comme l'établissement d'une liste des voyageurs appelant un examen plus attentif, l'élaboration de rapports statistiques, l'évaluation des résultats obtenus, etc.
- 6.4.4 Selon les décisions prises par les Organismes chargés des Contrôles aux Frontières, il pourrait y avoir des frais imputables à la connexion de leurs systèmes à un ou plusieurs réseaux de données précis afin de pouvoir recevoir électroniquement des renseignements concernant les voyageurs.
- 6.4.5 Parfois, les organismes du pays de destination chargés des contrôles aux frontières fournissent aux transporteurs dans l'aéroport de départ des lecteurs de passeports lisibles à la machine. Lorsque tel est le cas, il en résulte évidemment des dépenses appréciables.
- 6.4.6 Comme pour tous les systèmes, des dépenses seront occasionnées par l'entretien régulier et la mise à jour du système.

## **6.5 Transporteurs :**

- 6.5.1 Les principales dépenses encourues par les transporteurs sont liées à l'intégration/au développement du système et à la saisie pour chaque vol des renseignements concernant les voyageurs devant être transmis au pays d'origine ou/et de destination. Des frais pourraient être à envisager dans d'autres domaines également, par exemple pour augmenter les effectifs aux comptoirs d'enregistrement en raison de la prolongation des délais consacrés aux formalités d'enregistrement, pour installer de nouveaux comptoirs d'enregistrement, pour acquérir du matériel, etc. Diverses techniques peuvent être utilisées afin de compenser ces coûts dans une certaine mesure, par exemple la signature d'un accord avec le gouvernement, comme c'est le cas en Australie, l'utilisation de passeports lisibles à la machine, la saisie "en amont" des renseignements concernant les voyageurs au moment de la réservation, etc. Ces questions sont examinées plus en détail dans la Section 8.2.
- 6.5.2 L'adaptation des systèmes de réservation automatisés et/ou des systèmes de contrôle au départ (DCS) des transporteurs en vue de recueillir, convertir et communiquer les données des RPCV et de faire face à l'augmentation du volume des données à communiquer provoquera également des dépenses appréciables.
- 6.5.3 Des dépenses d'entretien pourraient être aussi à prévoir pour les systèmes susmentionnés.
- 6.5.4 Enfin, il faut compter avec les dépenses renouvelables imputables à la transmission des renseignements concernant les voyageurs pour chaque vol RPCV.

## **6.6. Autorités aéroportuaires :**

- 6.6.1 Selon l'aménagement actuel de la zone d'arrivée et de contrôle des voyageurs, il pourrait s'avérer nécessaire de modifier la disposition des locaux pour assurer la séparation entre les voyageurs pour lesquels les RPCV ont été communiqués et les autres voyageurs et de mettre à leur disposition des zones spécifiques pour l'enlèvement des bagages.

## **AVANTAGES**

### **6.7 Voyageurs :**

- 6.7.1 L'un des principaux avantages du système des RPCV, qui en a d'ailleurs pour une grande part motivé l'adoption, est celui qu'il est susceptible de procurer aux voyageurs. Le temps gagné par les voyageurs en situation régulière (non ciblés) pour accomplir les formalités habituelles à l'arrivée variera bien entendu d'un aéroport à l'autre. Toutefois, le délai nécessaire au contrôle devrait être réduit de manière significative et ne devrait pas, dans des circonstances normales, être supérieur à l'objectif fixé par l'OACI, soit 45 minutes.

### **6.8 Transporteurs :**

- 6.8.1 Les renseignements supplémentaires concernant les voyageurs saisis au moment de la réservation ou pendant l'enregistrement, principalement au moyen d'un scannage automatique du document de voyage officiel du voyageur, pourraient, dans certains cas, améliorer la sécurité et assurer que tous les voyageurs sont munis de documents de voyage officiels en règle requis pour entrer dans le pays de destination. Ceci pourrait permettre de réduire le risque pour les transporteurs de se voir infliger des pénalités pour avoir transporté des voyageurs dont les documents ne sont pas en règle.
- 6.8.2 Lorsque les Etats ont mis en œuvre des programmes de RPCV interactifs et qu'ils sont en mesure de fournir la réponse "Embarqué / Non embarqué" au moment de l'enregistrement, il sera plus facile pour les transporteurs d'éviter les frais associés à la détention et/ou à l'extradition des personnes qui risquent autrement d'être reconnues, compte tenu de facteurs spécifiques en possession des organismes chargés des contrôles aux frontières, comme n'étant pas admissibles lorsqu'elles arrivent à leur destination finale.

### **6.9 Douane et autres organismes chargés des contrôles aux frontières :**

- 6.9.1 L'un des principaux avantages des RPCV pour les organismes chargés des contrôles aux frontières est l'amélioration des possibilités de lutte contre la fraude par la notification préalable du départ ou de l'arrivée de contrevenants potentiels ou connus. Les RPCV rendent possible une sélection systématique et rigoureuse des voyageurs au départ ou à l'arrivée, ce qui permet de cibler ceux présentant le plus de risques et d'accélérer le contrôle des voyageurs à faible risque.
- 6.9.2 L'utilisation de listes d'alertes informatisées est particulièrement efficace pour prendre des mesures préventives lorsque le voyageur est un individu faisant l'objet de prohibitions ou de restrictions juridiquement imposées par les Nations Unies en matière de voyage. Les autorités de contrôle aux frontières et les transporteurs peuvent utiliser les listes d'individus soumis à une interdiction de voyager qui sont publiquement disponibles
- 6.9.3 Puisque les renseignements sur les voyageurs seront transmis dans un format électronique facile à traiter, il s'ensuivra une réduction de la quantité de données à saisir étant donné que le fonctionnaire des douanes ou du service de l'immigration ne devra pas introduire beaucoup de données lorsque le voyageur arrivera au point de sortie ou d'entrée du territoire.
- 6.9.4 Les RPCV permettent d'affecter plus efficacement les ressources liées au contrôle aux frontières et à la lutte contre la fraude. De plus, l'informatisation accrue du contrôle des voyageurs peut permettre de réduire les frais de personnel.
- 6.9.5 Les RPCV peuvent jouer un rôle de catalyseur en développant la coopération entre les différentes administrations tant à l'échelon national qu'international.

#### **6.10 Autorités aéroportuaires :**

- 6.10.1 Les RPCV permettent également de faire face à l'accroissement du trafic voyageurs en utilisant plus efficacement la technologie et non pas en complétant l'infrastructure existante.
- 6.10.2 Par conséquent, il devient moins impératif d'agrandir ou de moderniser les installations actuelles afin de faire face au développement du trafic, pour autant que la saisie des données puisse s'effectuer, en majeure partie, par des moyens automatisés.
- 6.10.3 L'aménagement de l'aéroport procure une plus grande satisfaction aux voyageurs, d'où une diminution du nombre de réclamations, etc.
- 6.10.4 Meilleure image vis-à-vis du public à l'échelon national et international. Influence favorable sur le tourisme, etc.



## **7. STRATEGIE NATIONALE REGISSANT LE CONTROLE DES VOYAGEURS**

- 7.1 Dans la plupart des pays, l'application des lois régissant les modalités d'entrée et de sortie des personnes et des biens incombe à plusieurs administrations, à savoir notamment la douane, l'immigration, la police, les services de quarantaine, de santé et de sécurité, l'agriculture, les produits alimentaires et pharmaceutiques, ainsi que divers organismes pouvant conjuguer ces différentes responsabilités. Bien que la douane, l'immigration et la Police nationale des frontières se trouvent généralement en première ligne en ce qui concerne le contrôle des voyageurs à l'arrivée, les représentants des autres administrations sont parfois présents ou peuvent être amenés à intervenir en cas de besoin. Dans d'autres cas, les attributions de certaines administrations peuvent en fait être exercées par la douane.
- 7.2 Quelles que soient les dispositions en vigueur à cet égard, un haut degré de coordination s'impose évidemment entre tous les organismes chargés des contrôles aux frontières impliqués dans le dédouanement des voyageurs afin d'éviter les processus faisant double-emploi et les retards inutiles. Le degré de coordination varie d'un pays à l'autre et il existe d'excellents exemples de coopération entre administrations qui procurent un gain de temps aux voyageurs tout en étant une source d'économies pour le contribuable.
- 7.3 La coordination et la coopération entre administrations sont parfois difficiles dans les aéroports. Les tentatives de simplification des formalités peuvent être mal accueillies par les administrations dont, en raison des situations acquises, les intérêts ne sont pas nécessairement favorisés par une rationalisation des procédures en vigueur. Il faudra toutefois, si l'on veut progresser dans ce domaine, s'assurer que tous les services collaborent afin d'établir pour la prise en charge des voyageurs un système qui satisfasse les voyageurs tout en garantissant l'observation des lois nationales et internationales.
- 7.4 L'un des moyens de parvenir à une coopération fructueuse entre tous les Organismes chargés des Contrôles aux Frontières peut consister à mettre sur pied un plan stratégique concerté pour le contrôle des voyageurs. Il dessinera le cadre dans lequel seront appelées à s'inscrire ultérieurement les activités et initiatives destinées à faciliter la circulation des voyageurs tout en garantissant une meilleure observation des lois et règlements.
- 7.5 Des efforts considérables et une réflexion approfondie devront être consacrés à la mise au point de ce plan qui devra bénéficier du soutien des hauts responsables de tous les organismes concernés tant à ce stade qu'au cours de sa mise en application.
- 7.6 On trouvera ci-après une liste de contrôle des différents points qui feront l'objet de ce plan :**
- 7.6.1 Une description des conditions dans lesquelles les contrôles sont appliqués aux voyageurs doit être retenue, accompagnée d'un diagramme illustrant le trajet suivi actuellement par ceux-ci dans l'aéroport. Elle doit indiquer les sources de difficultés et les goulets d'étranglement réels ou potentiels, ainsi que les délais actuellement nécessaires au contrôle des voyageurs (minimum, maximum et moyen).
- 7.6.2 Le plan doit préciser les obligations qui incombent aux organismes chargés des contrôles aux frontières et aux transporteurs. Elles consistent notamment à faire gérer et respecter la législation actuelle et à prévoir les modifications à lui apporter. Il faut également pouvoir faire face au développement du trafic des stupéfiants ou de l'immigration illicite, ainsi qu'à d'autres dangers similaires. Le plan doit fournir des statistiques concernant le nombre de voyageurs répertoriés, notamment en période d'affluence ou au contraire pendant les heures creuses, ainsi que des projections à cet égard, en hausse ou en baisse.
- 7.6.3 Les contraintes qui s'imposent aux organismes chargés des contrôles aux frontières et aux transporteurs doivent être pleinement indiquées. Ces contraintes concernent l'aéroport au sens matériel et/ou les infrastructures des systèmes, la main d'œuvre et/ou les ressources matérielles. Ces limites ont souvent pour effet de prolonger les délais nécessaires au contrôle des voyageurs.

- 7.6.4 Les organismes chargés des contrôles aux frontières ont à leur disposition de nombreux moyens pour remplir leurs obligations de manière plus efficace et plus rentable. Les possibilités offertes par les capacités d'échange de renseignements préalables peuvent être utilisées afin d'identifier les voyageurs suspects en établissant un rapprochement entre les renseignements figurant sur les passeports et ceux que renferment les bases de données concernant la lutte contre la fraude. Cette possibilité s'est révélée constituer un avantage majeur pour les organismes chargés des contrôles aux frontières. Des dispositifs techniques très divers sont disponibles à présent; ils peuvent s'avérer très efficaces pour ces organismes. Les méthodes de formation améliorées permettent d'augmenter les performances du personnel en place. Tous ces points devraient être abordés et inscrits dans le plan.
- 7.6.5 Après avoir décrit la situation globale, le plan devrait poursuivre par une analyse des pratiques actuelles. Les organismes chargés des contrôles aux frontières s'acquittent-ils de leurs obligations comme ils le doivent en ce qui concerne l'application de la loi ? Sinon, quels sont les facteurs qui les empêchent ou les dissuadent de le faire ? La circulation des voyageurs est-elle facilitée dans toute la mesure possible ? Sinon, quelle en est la raison? Il faudrait ensuite dans cette analyse étudier systématiquement tous les critères de performance, identifier les lacunes et cerner le cas échéant les causes de défaillance. Cette partie du plan devrait en fait consister en une évaluation objective de la qualité réelle des services fournis par les organismes concernés.
- 7.6.6 Le plan devrait ensuite s'attacher à déterminer certains objectifs à atteindre. Il est évidemment difficile de définir les cibles en matière de lutte contre la fraude en spécifiant le nombre de voyageurs non autorisés appréhendés ou le nombre de saisies à effectuer, ou encore la quantité de produits ou de substances illicites à saisir. Les augmentations ou diminutions du nombre de saisies ne traduisent pas nécessairement la réussite ou l'échec des efforts réalisés en matière de lutte contre la fraude. Une augmentation du nombre de saisies peut très bien correspondre à une augmentation du trafic illicite et non pas à une augmentation du pourcentage de réussite; de la même manière, une diminution du nombre de saisies peut tout simplement correspondre à une réduction du trafic et non pas à une diminution du pourcentage de réussite. Un domaine dans lequel il est possible de se fixer des objectifs est celui des délais nécessaires au contrôle des voyageurs. L'OACI a fixé un objectif de 45 minutes à partir du débarquement jusqu'à la fin des contrôles. Le plan devrait avoir pour objectif de respecter cette recommandation, voire même de l'améliorer. Evidemment, le délai qui s'écoule entre le débarquement et la fin des contrôles applicables aux voyageurs ne dépend pas uniquement des administrations compétentes. Des retards considérables peuvent être dus à une défaillance du dispositif de manutention des bagages. Des retards importants peuvent également être provoqués avant le débarquement par l'encombrement des pistes ou l'insuffisance des moyens de transport au sol. Tous ces facteurs doivent être pris en considération lors de la définition des objectifs. Il faut éviter de se fixer des objectifs trop ambitieux. Lorsqu'une certaine expérience des nouvelles procédures adoptées a été acquise, les objectifs peuvent éventuellement être révisés.
- 7.7 Après avoir décrit la situation actuelle, analysé les pratiques existantes, identifié les problèmes et les possibilités, puis défini des objectifs réalistes, le plan doit à présent déterminer les moyens d'atteindre ces objectifs. Cette partie du plan devrait couvrir les domaines suivants :
- 7.7.1 Réorganisation des procédures de contrôle appliquées aux voyageurs. Lorsque l'analyse des pratiques actuelles a permis d'identifier des retards qui pourraient être évités par une modification des procédures, ces modifications doivent être indiquées.
- 7.7.2 La mise en place des RPCV exige une collaboration étroite entre tous les Organismes chargés des Contrôles aux Frontières, y compris le partage des responsabilités et l'échange de renseignements. Il convient de décider des modalités de fonctionnement d'un dispositif commun pour le contrôle des voyageurs et de les mettre en œuvre. Le rôle et les responsabilités de chaque organisme doivent être clairement définis.
- 7.7.3. La coopération avec les transporteurs est évidemment un élément clé du succès des RPCV. Lors de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan, les Organismes chargés des Contrôles aux Frontières devront rester en liaison étroite avec les transporteurs. Le plan doit décrire le rôle à jouer par les transporteurs dans le processus de contrôle qui sera appliqué.

- 7.7.4 Les autorités aéroportuaires ont également un rôle primordial. Il est évidemment nécessaire de faire participer ces autorités à toutes les dispositions prises pour réviser les procédures de contrôle applicables aux voyageurs, notamment en ce qui concerne les modifications des infrastructures matérielles qui pourraient être nécessaires.
- 7.7.5 Les possibilités de coopération internationale avec les organismes chargés des contrôles aux frontières dans d'autres pays doivent être étudiées. Les renseignements préalables concernant les voyageurs peuvent être communiqués par ceux-ci ainsi que les transporteurs. De plus, les renseignements supplémentaires (par rapport à ceux qui figurent sur le passeport) qui devront être transmis par les RPCV pourraient aussi provenir des administrations étrangères. Le mécanisme à mettre en œuvre pour transmettre ces renseignements devra être analysé dans le plan.
- 7.7.6 Enfin, le plan doit indiquer dans le détail les modalités d'utilisation de la technologie de l'information et de la communication mise en œuvre pour le contrôle des voyageurs. Il sera donc nécessaire d'aborder des questions telles que les systèmes automatisés de ciblage des voyageurs (comme par exemple les bases de données concernant les suspects et les listes d'alertes informatisées). L'utilisation en commun de ces systèmes mérite également d'être étudiée.

## 8. SAISIE ET TRANSMISSION DES DONNEES DES RPCV

### 8.1 RPCV à saisir

8.1.1 Afin que le système des RPCV fonctionne de manière satisfaisante et à grande échelle, il est indispensable de limiter le volume des données exigées par les organismes compétents qui les reçoivent et les exploitent et de les uniformiser. La limitation et l'harmonisation de ces données peut restreindre quelque peu les opérations des organismes en cause. Toutefois, il est clair que pour le transporteur appelé à saisir un important volume de données concernant les voyageurs et à les transmettre à un grand nombre d'organismes de contrôle aux frontières, cette limitation et cette harmonisation sont essentielles.

8.1.2 L'OMD, l'IATA et l'OACI sont convenues d'un jeu maximal de RPCV à incorporer dans le message PAXLST utilisé par les transporteurs pour transmettre ces données aux organismes de contrôle aux frontières. Il importe de souligner que les pays doivent limiter les données exigées au minimum nécessaire, conformément à la législation nationale. Ces renseignements peuvent être répartis en deux catégories distinctes :

(8.1.4) Données concernant le vol (données en en-tête)

(8.1.5) Données concernant chaque voyageur individuel (élément d'information)

a) Eléments de données de base que l'on peut trouver dans la zone lisible par une machine du document officiel de voyage

(b) Données supplémentaires disponibles dans les systèmes des compagnies aériennes

(c) Données supplémentaires que l'on ne trouve habituellement pas dans les systèmes des compagnies aériennes et qui doivent être recueillies par les compagnies aériennes ou en leur nom

8.1.3 Des renseignements plus précis sur les éléments de données individuels appartenant à chacune de ces catégories sont fournis ci-dessous. Il convient de noter que les transporteurs devraient déjà disposer des données concernant le vol grâce à leur propre système informatique. Les données concernant les voyageurs correspondent aux éléments d'information qui figurent actuellement sur les passeports lisibles à la machine, sur les autres documents de voyage officiels ou ceux que l'on peut trouver dans le système de réservation du transporteur. Dans le souci de promouvoir les RPCV, il serait préjudiciable pour les activités du transporteur de porter le volume des éléments de données à transmettre au-delà de cette limite et cela pourrait avoir une incidence sur la production de l'aéroport ainsi que sur la capacité à gérer les voyageurs. L'OMD, l'IATA et l'OACI recommandent à leurs Membres de ne pas dépasser le cadre des RPCV fixé dans la présente directive.

8.1.4 Données concernant le vol (données en tête)

#### **Identification du vol**

(numéro de vol et code attribué à la compagnie aérienne par l'IATA)<sup>1</sup>

#### **Date de départ prévue**

(Date de départ prévue de l'aéronef (basée sur l'heure locale du lieu de départ))

#### **Heure de départ prévue**

(Heure de départ prévue de l'aéronef (basée sur l'heure locale du lieu de départ))

#### **Date d'arrivée prévue**

(Date d'arrivée prévue de l'aéronef (basée sur l'heure locale du lieu d'arrivée))

---

<sup>1</sup> Lorsqu'une opération liée à un aéronef n'est pas représentée par un code IATA de compagnie aérienne (par exemple, dans le cas d'un mouvement d'aéronef privé) les renseignements à fournir pour cet élément seront déterminés par l'autorité chargée de la mise en oeuvre

### **Heure d'arrivée prévue**

(Heure d'arrivée prévue de l'aéronef (basée sur l'heure locale du lieu d'arrivée))

### **Dernier lieu/aéroport d'escale de l'aéronef**

(L'aéronef a quitté ce dernier lieu/aéroport d'escale étranger pour se rendre au "lieu/aéroport d'arrivée initial de l'aéronef" )

### **Lieu/aéroport d'arrivée initiale de l'aéronef**

(Lieu/aéroport du pays de destination où l'aéronef est arrivé initialement du "dernier lieu/aéroport d'escale de l'aéronef" )

### **Lieu/aéroport d'escale suivant dans le pays**

(Lieu/aéroport d'escale suivant dans le pays)

### **Nombre de passagers**

(Nombre total de passagers sur le vol)

#### 8.1.5 Données individuelles concernant chaque voyageur :

Les données relatives à un voyageur basées sur la liste d'éléments suivante ne sont pas disponibles auprès d'une source unique et peuvent au contraire nécessiter une collecte de données à partir de plusieurs sources, comme indiqué ci-dessous :

- a) Principaux éléments de données susceptibles de figurer dans la zone lisible à la machine des documents de voyage officiels

- **Numéro du document de voyage officiel**

(Numéro du passeport ou autre document de voyage officiel)

- **Etat émetteur ou organisation émettrice du document de voyage officiel**

(Nom de l'Etat ou de l'organisation ayant émis le document de voyage officiel)

- **Type du document de voyage officiel**

(Code permettant d'identifier le type du document de voyage officiel)

- **Date d'expiration du document de voyage officiel**

(Date d'expiration du document de voyage officiel)

- **Nom/prénoms(s)**

(Nom de famille et prénom(s) usuel(s) du titulaire, tels qu'ils figurent sur le document de voyage officiel)

- **Nationalité**

(Nationalité du titulaire)

- **Date de naissance**

(Date de naissance du titulaire)

- **Sexe**

(Sexe du titulaire)

b) Eléments de données supplémentaires, trouvés habituellement dans les systèmes des compagnies aériennes

- **Informations concernant la place**

(Place précise attribuée au voyageur pour ce vol)

- **Informations concernant les bagages**

(Nombre de bagages enregistrés et, le cas échéant, numéros des Étiquettes apposées sur chacun d'eux)

- **Situation du voyageur**

(Passager, membre d'équipage, en transit)

- **Lieu/aéroport d'embarquement initial**

(Lieu/aéroport dans lequel le voyageur a commencé son voyage à destination de l'étranger, voir paragraphe 8.1.6)

- **Lieu/aéroport de contrôle**

(Lieu/aéroport dans lequel le voyageur est soumis au contrôle des Organismes chargés du Contrôle aux Frontières)

- **Lieu/aéroport de destination finale à l'étranger**

(Lieu/aéroport à l'étranger vers lequel le voyageur se rend, voir paragraphe 8.1.7)

- **N° de localisation de l'enregistrement du nom du voyageur (ou n° d'identification unique)**

(Si disponible dans l'enregistrement du nom du voyageur dans le système de réservation du transporteur aérien)

(c) Données supplémentaires que l'on ne trouve généralement pas dans les systèmes des compagnies aériennes et qui doivent être recueillies par les compagnies aériennes ou en leur nom

- **Numéro du visa**

(Numéro du visa délivré)

- **Date de délivrance du visa**

(Date de délivrance du visa)

- **Lieu de délivrance du visa**

(Nom du lieu où le visa a été délivré)

- **Numéro d'un autre document utilisé pour voyager**

(Numéro de ce document utilisé pour voyager lorsqu'un document de voyage officiel n'est pas utilisé)

- **Type de cet autre document utilisé pour voyager**

(Code permettant d'identifier le type du document utilisé pour voyager)

- **Résidence principale**

- **Pays de résidence principale**

(Pays dans lequel le voyageur réside la majeure partie de l'année)

- **Adresse**

(Indication de la localisation telle que le nom de la rue et le numéro)

- **Ville**

(Ville)

- **Etat/province/région**

(Nom de l'état, de la province ou de la région selon le cas)

- **Code postal**

(Code postal)

- **Adresse de destination**

- **Adresse**

(Indication de la localisation telle que le nom de la rue et le numéro)

- **Ville**

(Ville)

- **Etat/province/région**

(Nom de l'état, de la province ou de la région selon le cas)

- **Code postal**

(Code postal)

- **Lieu de naissance**

(Lieu de naissance tel que ville et pays)

8.1.6 Il convient de remarquer que les RPCV porteront sur le trajet conduisant les voyageurs dans le pays (lieu/ aéroport d'arrivée initial) à partir du dernier lieu/aéroport d'escale situé à l'étranger. Les RPCV peuvent fournir des données sur le lieu d'embarquement initial à l'étranger des voyageurs, sur la base des renseignements que contient le système de réservation ou de contrôle au départ du transporteur. Lorsque des pays constatent qu'il est nécessaire d'exiger des renseignements RPCV complémentaires, il y a lieu de se référer au paragraphe 4.1.6.

- 8.1.7 Pour les voyageurs en transit qui n'ont pas l'intention d'entrer sur le territoire du pays de transit, il conviendra peut-être de mentionner l'aéroport de destination finale à l'étranger.
- 8.1.8 Certains pays préfèrent recevoir les éléments de données identifiant un voyageur qui proviennent d'un visa lisible à la machine qu'ils ont eux-mêmes émis. Dans ce cas, ces renseignements doivent être recueillis en complément des renseignements figurant sur le passeport. Toutefois, dans la mesure où le recueil informatisé de données à partir de plusieurs types de documents différents ne s'avère pas fiable, les pays devraient généralement tenter d'obtenir les informations concernant le visa d'un voyageur en utilisant les liens internes avec les systèmes des gouvernements qui reposent sur les données fournies par le transporteur.
- 8.1.9 Les spécifications complètes des éléments de données ci-dessus (8.1.5 a)) figurent dans le doc. 9303 de l'OACI, Documents de voyage lisibles à la machine. Les parties 1, 2 et 3 du doc. 9303 énoncent respectivement les spécifications des passeports, visas et documents de voyage officiels lisibles à la machine. Des schémas illustrant les zones de ces documents lisibles à la machine figurent à l'Annexe I du présent document.
- 8.1.10 Il est recommandé d'utiliser le format de message normalisé (par exemple PAXLST et CUSRES de l'EDIFACT/ONU) afin d'éviter les difficultés et les frais supplémentaires importants qu'entraîneraient la mise en œuvre et l'utilisation de normes nationales à l'échelon local.
- 8.1.11 Le message PAXLST de l'EDIFACT/ONU a été adopté spécialement afin de procéder à la transmission du manifeste concernant les voyageurs des compagnies aériennes. En outre, le message CUSRES de l'EDIFACT/ONU a été adopté pour faciliter la réponse des gouvernements. Des Guides de mise en place de ces deux messages sont joints en Appendices aux présentes directives. Ces Appendices seront régulièrement modifiés pour tenir compte des faits nouveaux. Les administrations et les compagnies aériennes doivent contacter l'OMD, l'IATA ou l'OACI afin d'être certaines d'obtenir la version la plus récente des Directives sur les RPCV.

## **8.2 Méthodes de saisie des données :**

- 8.2.1 L'aspect le plus critique des RPCV est peut-être la méthode de saisie des données devant être transmises aux organismes chargés des contrôles aux frontières. La saisie manuelle des données peut être longue et coûteuse, demander beaucoup de travail et exposer à des risques d'erreur. La saisie des données concernant les voyageurs dans l'aéroport de départ prolonge les formalités d'enregistrement de telle sorte que, faute de précautions suffisantes, elle risque de réduire les avantages potentiels que présente pour les voyageurs une application efficace des RPCV. Si les formalités d'enregistrement sont prolongées de manière excessive, les RPCV auront pour unique résultat de transférer la majeure partie des retards et des encombrements de l'aéroport d'arrivée à l'aéroport de départ.

### **8.2.2 Documents de voyage lisibles à la machine**

Les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) ainsi que les machines prévues à cet effet sont un élément important du système des RPCV. L'utilisation de cette technique pour saisir les données à l'aéroport peut réduire énormément les retards. Il a été estimé que l'introduction manuelle des RPCV à partir d'un document de voyage officiel prenait environ 45 secondes par voyageur. Pour un vol de 200 personnes, le temps supplémentaire total pour les formalités d'enregistrement est estimé à 150 minutes. En estimant à cinq le nombre de comptoirs d'enregistrement prévus pour ce vol, le temps supplémentaire total pour enregistrer tous les voyageurs sera d'environ 30 minutes, c'est-à-dire que les voyageurs devront se présenter à l'aéroport 30 minutes plus tôt que d'habitude, ou que le vol sera retardé de 30 minutes.

- 8.2.3 Outre les données normales concernant le vol fournies au paragraphe 8.1.4, il importe que les Etats limitent leurs exigences en matière de RPCV aux éléments qui peuvent être saisis par informatique, dans les DVLM. Les éléments de données supplémentaires qui ne figurent pas dans la zone lisible à la machine doivent généralement être ceux que l'autorité émettrice a fait figurer dans la zone visible des DVLM. Sauf pour des motifs prévus par la législation nationale, les Etats devraient habituellement éviter les éléments de données obligeant le personnel des compagnies aériennes à interroger les voyageurs et à enregistrer leurs déclarations verbales.



8.2.4 L'utilisation des DVLM ainsi que des machines prévues à cet effet au moment de l'enregistrement en aéroport réduira au minimum les perturbations ainsi que le temps nécessaire à la saisie des données. La saisie de zones lisibles par la machine a l'avantage d'être rapide et d'éviter les erreurs provoquées par l'introduction manuelle des données. Les spécifications concernant les DVLM ont été adoptées par l'OACI et approuvées par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) en tant que Normes ISO 7501-1, 7501-2 et 7501-3. Les documents de voyage qui ne sont pas conformes aux spécifications de l'OACI ne peuvent être lus par les dispositifs de lecture programmés pour lire les données reposant sur la reconnaissance optique des caractères contenues dans les DVLM. (Note : il conviendra en outre de s'assurer de l'exactitude des données recueillies lorsque l'enregistrement s'effectue en dehors de l'aéroport lui-même, par exemple sur le Web ou à distance)

#### 8.2.5 Saisie des données «en amont»

Une autre technique pouvant contribuer à réduire le temps consacré à la saisie des données lors de l'enregistrement, et donc à faciliter la circulation des voyageurs, consisterait à saisir les données au moment de la réservation. Des données de ce type ne sont toutefois pas entièrement fiables et doivent être vérifiées manuellement, voire saisies à nouveau lors de l'enregistrement afin d'éviter toute manipulation, substitution et/ou erreur d'introduction.

8.2.6 Toutefois, il convient de souligner que la plupart des pays qui exigent des RPCV tiennent le transporteur qui achemine un particulier vers leur territoire pour responsable de l'exactitude des données des RPCV transmises et peuvent infliger d'importantes pénalités financières en cas d'inexactitude ou d'omission. En conséquence, de nombreux transporteurs ne peuvent pas utiliser les données saisies au moment de la réservation ni celles saisies par un autre transporteur au point d'origine.

### 8.3 Transmission des données :

8.3.1 Puisque le système des RPCV utilise des techniques télématiques, il sera manifestement nécessaire pour les transporteurs et les organismes chargés des contrôles aux frontières de connecter leur système informatique à un ou plusieurs réseaux de transmission des données, de manière que les renseignements concernant les voyageurs puissent être transmis et reçus par voie électronique. Bien que des modes alternatifs de transmission soient en cours d'élaboration (applications sur le Web par exemple), de nombreuses compagnies aériennes ne sont pas actuellement capables de gérer ce mode de transmission.

8.3.2 Les RPCV peuvent être reçus ou envoyés par le biais de plusieurs organisations capables de dispenser des services fiables et sûrs de transmission des données. Le choix sera fonction du coût ainsi que d'autres considérations telles que les relations commerciales existant déjà avec tel ou tel fournisseur.

8.3.3 Les organismes chargés des contrôles aux frontières devraient envisager la possibilité de créer, en tant que variantes, des systèmes capables de recevoir des RPCV de manière sécurisée afin de réduire les frais de transmission des données pour les transporteurs qui n'utilisent pas de systèmes traditionnels de réservation et/ou de contrôle au départ.

## 9. ASPECTS JURIDIQUES DES RPCV<sup>2</sup>

- 9.1 D'une manière générale, les RPCV permettent aux Organismes chargés des Contrôles aux Frontières de disposer de données dont ils auraient, dans le cas contraire, pris connaissance lorsque les voyageurs arrivent et se présentent à un bureau d'inspection de l'immigration. L'avantage qu'offre le système est que ces données sont fournies préalablement et par des moyens différents, de manière à accélérer le dédouanement des voyageurs.
- 9.2 Toutefois, les compagnies aériennes peuvent recueillir, stocker et transmettre les RPCV aux Organismes chargés des Contrôles aux frontières seulement si elles ne contreviennent pas, ce faisant, à la législation nationale applicable.
- 9.3 Ces dernières années, de nombreux pays ont promulgué des lois et règlements concernant la protection et le caractère confidentiel des données, afin de protéger le droit des particuliers à la vie privée et de leur permettre d'exercer leurs droits concernant l'utilisation de leurs renseignements personnels.
- 9.4 Ces lois et règlements peuvent varier d'un pays à l'autre. Ils contiennent toutefois un très grand nombre de dispositions communes. Les lois et règlements relatifs à la protection et au caractère confidentiel des données stipulent généralement que les renseignements personnels destinés à faire l'objet d'un traitement automatique (informatique) doivent :
- être obtenus et traités de façon équitable et légale;
  - être stockés à des fins légitimes et ne pas être utilisés de manière incompatible avec ces fins légitimes;
  - être exacts, pertinents et d'une nature en rapport avec les fins auxquelles ils sont stockés;
  - être précis et, si nécessaire, tenus à jour;
  - être conservés sous une forme permettant d'identifier les intéressés uniquement pendant les délais voulus compte tenu des fins auxquelles ils ont été enregistrés.
- 9.5 En outre, cette législation contient généralement des dispositions concernant le droit d'accès des intéressés à leurs propres données personnelles. Certaines dispositions peuvent également concerner la communication de données personnelles à d'autres parties ainsi que la transmission de ces données à l'étranger et en dehors de la juridiction du pays où elles ont été recueillies.
- 9.6 Il est donc clair que ces dispositions peuvent limiter le nombre des renseignements personnels que le transporteur a la faculté de saisir et de transmettre à un gouvernement étranger. Toutefois, il est également clair que la nature des RPCV (renseignements personnels de base figurant dans un document officiel) et leur utilisation doivent être conformes aux dispositions du droit interne en vigueur dans la plupart des pays. L'archivage à long terme des manifestes concernant les voyageurs sur support informatique ainsi que l'utilisation de ces données à des fins autres que la sécurité nationale ou le contrôle des voyageurs peuvent poser des problèmes dans certains pays.
- 9.7 Puisque les lois et règlements relatifs au caractère confidentiel des données et l'interprétation qui en est faite varient d'un pays à l'autre, les transporteurs tenus de participer au système des RPCV doivent rechercher dans chaque cas d'espèce si la saisie, l'enregistrement et la transmission des renseignements visés dans la présente directive sont autorisés par la loi. S'ils ne sont pas autorisés par la loi nationale applicable, le pays qui exige les données des RPCV doit s'efforcer, au mieux de ses capacités, de résoudre ces questions d'ordre juridique.

---

<sup>2</sup> L'UE réserve sa position concernant la Section 9 sur les aspects juridiques liés aux RPCV, au vu des discussions sur le transfert des RPCV à destination de pays tiers en cours dans le cadre du Groupe de travail "Article 29" sur la protection des données (regroupant au niveau de l'UE les autorités nationales chargées de la protection des données) et ce, afin de ne pas compromettre le résultat de ces discussions ainsi que d'éventuelles suites que pourrait envisager la Commission.

## 10. CONCLUSIONS

- 10.1 Le système des RPCV est une technique susceptible d'apporter des avantages importants à toutes les parties intervenant dans le mouvement des voyageurs. L'OMD, l'IATA et l'OACI sont pleinement convaincues de l'efficacité des processus d'échange des RPCV, lorsqu'ils sont utilisés conformément aux présentes Directives.
  - 10.2 L'emploi efficace et rentable des RPCV passe par un accord entre toutes les parties concernées (transporteurs et organismes chargés des contrôles aux frontières), qui doivent adopter et mettre en œuvre des formats de normes de données et des processus de transmission harmonisés. A cette fin, les appendices au présent document contiennent les normes arrêtées conjointement et recommandées par l'OMD, l'IATA et l'OACI en ce qui concerne les données et la messagerie.
  - 10.3 A travers une utilisation efficace des RPCV communiqués par les transporteurs et une coopération étroite entre les nombreuses administrations concernées, les RPCV peuvent servir de catalyseur en resserrant les liens entre celles-ci et en concevant des programmes communs qui favorisent l'observation des lois et la sécurité. Il importe au plus haut point de parvenir à un accord sur une stratégie commune à tous les pays en matière de contrôle des voyageurs dans laquelle les RPCV joueront un rôle primordial.
-