



OACI OMD IATA

**Récapitulatif de haut niveau  
sur les renseignements concernant les voyageurs**

**[Document-cadre, version 2.0 juillet 2017]**

**Publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Association du transport aérien international (IATA)**

**Introduction**

1. Le présent document a pour objet de fournir un résumé de haut niveau destiné au personnel d'encadrement qui décrit et établit une distinction entre les différentes sources et systèmes d'informations concernant les voyageurs, informations que les exploitants d'aéronefs doivent communiquer aux agences de contrôle aux frontières. Bien que les vols de l'aviation générale soient exclus du champ d'application du présent document, l'expression « exploitants d'aéronefs » y est utilisée par souci de cohérence. Par conséquent, le présent document ne doit pas être considéré comme une base pour l'évolution des exigences RPCV et PNR dans le cadre d'une application à *tous* les transports aériens internationaux.
2. Un nombre croissant d'États exigent des exploitants d'aéronefs qu'ils fournissent des informations concernant les voyageurs qui envisagent de voyager à destination ou en provenance de leur territoire ou de survoler celui-ci. Ces informations existent généralement dans le système de réservation et le système de contrôle des départs (SCD) qu'utilisent les exploitants d'aéronefs. Certains États exigent également des informations concernant les voyageurs d'autres modes de transport.
3. Compte tenu du nombre croissant de voyageurs aériens, du renforcement des mesures de sécurité, des innovations liées à l'environnement et déterminées par l'optimisation des ressources qui débouchent sur des appareils de plus grande taille, ainsi que de la nécessité d'améliorer l'efficacité de la circulation des voyageurs dans les aéroports, il convient de concevoir des méthodes plus intelligentes et plus efficaces pour contrôler les voyageurs et leurs bagages. Cela signifie que les décisions de contrôler les voyageurs devront être prises davantage sur la base d'une évaluation des risques préalable au vol que sur un (niveau ou un nombre) de contrôle général croissant aux guichets d'immigration ou de passage frontalier et dans les zones de retrait des bagages.
4. Essentiellement dans le cadre de contrôles accrus aux frontières, les informations concernant les voyageurs, disponibles dans les systèmes des exploitants d'aéronefs, sont actuellement utilisées par les autorités de contrôle aux frontières pour gérer à l'avance les mouvements transfrontières de passagers et de marchandises. Les contrôles de nature sécuritaire sont de plus en plus souvent exercés avant même que les voyageurs n'embarquent à bord des aéronefs au début de leur voyage. En tout état de cause, ces contrôles doivent être exercés avant l'arrivée des voyageurs dans le pays de destination, afin de pouvoir appliquer aux

personnes et aux marchandises des contrôles ciblés reposant sur les risques. Ces mesures facilitent également la circulation des voyageurs à faible risque dans les aéroports.

5. L'utilisation des informations concernant les voyageurs est souvent remise en question par les personnes et les organisations qui sont chargées de protéger la confidentialité des informations à caractère personnel. Les données RPCV n'étant généralement pas requises pour les processus des exploitants d'aéronefs, elles ne sont collectées et stockées qu'en cas d'obligation légale. Dans la plupart des juridictions, il est permis d'utiliser les informations concernant les voyageurs uniquement à des fins de respect de la loi, tout en offrant les garanties appropriées en matière de protection des informations reçues par les autorités. Il s'agit de s'assurer que la vie privée des voyageurs est protégée et d'empêcher une utilisation abusive des informations considérées.

6. L'adoption des résolutions 2178 (2014) et 2309 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU, qui encouragent les États à exiger des compagnies aériennes qu'elles communiquent à l'avance des informations sur les voyageurs, entraînera à l'échelle mondiale un accroissement du nombre de systèmes d'information sur les passagers. Les exigences reposant sur des normes permettent de procéder à une mise en œuvre homogène, rentable et dans les meilleurs délais.

## Renseignements concernant les voyageurs

7. Les renseignements concernant les voyageurs circulant entre les exploitants d'aéronefs et les autorités de contrôle aux frontières pourront être divisés en trois grandes catégories.

### 1. Dossier passager (PNR)

1.1 Une réservation peut être effectuée à partir de 360 jours avant le départ et jusqu'au moment au-delà duquel l'exploitant d'aéronefs estime qu'il ne lui est opérationnellement plus possible de traiter de nouvelles réservations tout en assurant un départ à l'heure (selon l'aéroport et l'itinéraire). Entre 48 et 24 heures avant le départ, toutes les données PNR sont transférées du système de réservation des exploitants d'aéronefs au système de contrôle des départs (SCD)<sup>1</sup>. Le SCD assure le traitement opérationnel du vol, et notamment l'enregistrement (par exemple la réception des bagages et la délivrance des cartes d'embarquement).

### 1.2 Le manifeste des passagers

Le manifeste des passagers peut être généré à partir des informations disponibles. Lorsque les États exigent ce document, les informations requises sont limitées (OACI, annexe 9, norme 2.13 et appendice 2). Le manifeste des passagers peut être envoyé par voie électronique ou sur copie papier. Certains exploitants d'aéronefs le transmettent à l'aéroport de destination à des fins opérationnelles (prise en charge des passagers et des bagages). La norme 3.48.7 (annexe 9) demande aux États qui exigent que les données sur les passagers soient transmises électroniquement de ne pas exiger en plus une copie papier du manifeste.

### 2. Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)

Dans la mesure où les données RPCV ne sont généralement pas exigées aux fins des procédures des exploitants d'aéronefs, elles sont normalement collectées et stockées uniquement lorsque la loi l'exige<sup>2</sup>. Il existe deux méthodes permettant de collecter les renseignements requis, selon les délais impartis à cet effet :

---

<sup>1</sup> Un certain nombre d'exploitants d'aéronefs se servent d'un seul système, qui traite à la fois les informations PNR et SCD.

<sup>2</sup> Les compagnies aériennes basées dans l'UE sont tenues de respecter une législation stricte sur la vie privée qui les autorise à collecter et à divulguer les RPCV uniquement si la loi l'exige.

- a. les données peuvent être saisies manuellement :
  - i. lors de la réservation, par l'agence de voyage ou par le passager (elles sont alors saisies dans le dossier de réservation) ;
  - ii. lors de l'enregistrement, par le voyageur sur internet ou dans une application d'enregistrement (saisies dans la section RPCV du SCD)
- b. les données peuvent être saisies automatiquement à partir de la zone de lecture automatique :
  - i. par le passager, à la borne libre-service ;
  - ii. par un agent de l'exploitant d'aéronefs, au comptoir d'enregistrement ;
  - iii. lors de l'embarquement (cas exceptionnels), par un agent de l'exploitant d'aéronefs.

L'enregistrement par le voyageur au moment de la réservation est, du point de vue opérationnel, le meilleur moment. En effet, les renseignements saisis manuellement peuvent comporter des erreurs (par exemple un zéro au lieu de la lettre "O"). La meilleure solution du point de vue de la qualité des données est la collecte des renseignements à partir de la zone de lecture automatique grâce à un processus informatisé.

### **Dossiers passagers (PNR)**

8. Les informations des PNR sont le terme générique donné aux dossiers créés par les exploitants d'aéronefs pour chaque vol réservé par un voyageur. Les dossiers PNR contiennent des informations fournies par le voyageur et les informations qu'utilisent les exploitants d'aéronefs à des fins opérationnelles. Les informations des PNR peuvent comprendre des éléments entrant dans le cadre des RPCV. Les données PNR constituent un moyen permettant à toutes les parties du secteur aérien (y compris les agences de voyage, les exploitants d'aéronefs et les agents de services d'escale) d'identifier chaque passager grâce à des modalités communes et d'avoir accès à tous les renseignements concernant son voyage : vol aller et vol retour, correspondances éventuelles et services particuliers souhaités à bord.
9. Le volume et la nature des données d'un dossier PNR peuvent varier d'un exploitant d'aéronefs à l'autre et d'un passager à l'autre, souvent en fonction du moyen par lequel la réservation a été effectuée. Un dossier PNR peut ne contenir qu'un nom, ou bien une adresse complète, des coordonnées détaillées, les informations concernant la carte de crédit et toutes les données relatives à la réservation.
10. Un voyageur ou un agent de voyage peut réserver un vol auprès d'un exploitant d'aéronefs même en l'absence de demande de visa ou d'autorisation de voyage. Les passagers peuvent effectuer une réservation par différents moyens, le plus fréquent étant par contact direct avec l'exploitant d'aéronefs via son site web, son application ou son bureau de réservation téléphonique ou encore via un agent de voyage ou des partenaires de l'exploitant d'aéronefs, qui ne transmettent pas systématiquement toutes les informations PNR disponibles vers le système PNR de l'exploitant d'aéronefs.
11. Les PNR sont créés au moment où un voyageur effectue une réservation sur un ou plusieurs vols, ce qui peut se produire, en règle générale, entre un an avant la date de départ prévue et le jour même du départ en cas de départ immédiat. Les renseignements figurant dans le PNR peuvent être multipliés ou modifiés selon les besoins entre le moment de la création du dossier et la date du départ.
12. Les informations de base figurant dans un PNR peuvent inclure :
  - a. le nom du passager (prénom, nom et titre) ;
  - b. des éléments détaillés sur le voyage prévu ;
  - c. le mode de paiement, y compris les informations de la carte de crédit (partiellement masquées) ;

- d. les demandes relatives à des services particuliers (SSR), par exemple attribution d'un siège particulier, assistance pour les personnes à mobilité réduite etc., comme demandé par le passager ;
  - e. le numéro d'adhérent au programme de fidélité ;
  - f. les données des documents de voyage, y compris des données biographiques, dans le cadre de l'obligation incombant aux exploitants d'aéronefs de fournir des données RPCV aux autorités de contrôle aux frontières du pays de départ ou de destination ;
  - g. d'éventuelles observations ou commentaires supplémentaires.
13. Les informations des PNR sont utilisées par les pouvoirs publics pour procéder à des analyses permettant de repérer d'éventuels individus à haut risque qui, sans cela, seraient passés inaperçus, et pour procéder aux interventions nécessaires s'il y a lieu. Les informations des PNR peuvent être transmises par les exploitants d'aéronefs par voie électronique (méthode « push ») ou en autorisant les autorités compétentes à accéder aux parties des systèmes de réservation où sont stockées les informations des PNR (méthode « pull »). Toutefois, à l'échelon international, l'on s'accorde à utiliser la méthode « push » pour des raisons tenant à la protection de la vie privée.
14. Dans un souci d'interopérabilité, les normes internationales applicables aux messages ont servi à mettre au point un format de message employant la méthode « push », appelé PNRGOV, destiné à la transmission des données PNR aux autorités gouvernementales compétentes. Le format PNRGOV est la nouvelle norme mondiale.
15. Les renseignements figurant dans les dossiers PNR peuvent non seulement concerner la réservation mais aussi comprendre des données collectées à l'enregistrement lorsque le passager se présente auprès du représentant de l'exploitant d'aéronefs à l'aéroport. Les procédures d'enregistrement sont habituellement accomplies à l'aide du SCD de l'exploitant d'aéronefs ou du prestataire, spécialement conçu pour assurer les fonctions aéroportuaires.
16. En règle générale, on entend par enregistrement une procédure par laquelle il est confirmé à un exploitant d'aéronefs qu'un voyageur entend occuper un siège pour lequel il détient une réservation et effectivement embarquer et voyager comme prévu. Cette procédure peut varier de façon significative selon les modèles d'entreprise des exploitants d'aéronefs et des aéroports. Il peut s'agir d'un enregistrement en libre-service via Internet, téléphone portable ou borne aéroportuaire ou d'une procédure d'enregistrement sur plusieurs vols lorsque le voyageur emprunte des vols en correspondance pour lesquels les exploitants d'aéronefs concernés ont conclu des arrangements commerciaux, y compris en matière de partage de codes. L'enregistrement auprès d'un agent à l'aéroport devient moins fréquent à mesure que se développent et que sont utilisées les solutions en libre-service.
17. Étant donné que les SCD sont généralement déployés dans les aéroports pour faciliter l'accomplissement des fonctions associées aux activités aéroportuaires, les dossiers d'enregistrement sont créés très peu de temps avant le départ, généralement au maximum environ 48 heures, encore que ce délai puisse varier en fonction du modèle commercial de l'exploitant d'aéronef.
18. Les processus mis en œuvre par les exploitants d'aéronefs ne sont pas identiques, et certains répartiront les différentes formalités d'enregistrement en étapes distinctes pouvant être accomplies séparément et plusieurs heures au préalable, par exemple l'enregistrement via internet la veille de l'enregistrement des bagages à l'aéroport. Le cas échéant, et en fonction des pratiques commerciales des compagnies aériennes, le processus d'enregistrement comprend les éléments suivants :
- 1. attribution d'un siège ou confirmation de l'attribution demandée antérieurement ;
  - 2. enregistrement de renseignements tels que le nombre et le poids des bagages de soute ;

3. collecte des RPCV (données biographiques), en tant que de besoin, en vertu de tout programme de RPCV du ou des pays concernés par le voyage pour lequel l'enregistrement est effectué ;
  4. confirmation ou exécution de toute demande particulière ;
  5. certains systèmes peuvent indiquer si des voyageurs constituent un groupe.
19. Dans certains cas, les exploitants d'aéronefs procèdent à des vérifications lors de l'embarquement afin de satisfaire aux procédures de sécurité, y compris la concordance bagages-passagers, qui consiste à vérifier qu'un passager et ses bagages voyagent ensemble. Ces formalités n'entraînent pas nécessairement la collecte d'informations, mais peuvent inclure des fonctions automatiques (ou automatisées) pour le passage, aux fins du processus d'enregistrement, du statut d'« enregistré » à celui d'« embarqué ».
20. Au besoin (pour les cas exceptionnels) l'enregistrement (attribution d'un siège) et/ou la collecte des RPCV peuvent également être effectués lors de l'embarquement. Cette procédure peut par exemple s'appliquer :
1. aux passagers en transit ou empruntant de vols de correspondance lorsque l'enregistrement n'a pas été réalisé précédemment en raison de restrictions techniques liées aux systèmes des exploitants d'aéronefs.
  2. lorsque les données RPCV n'ont pas été collectées précédemment parce qu'aucun accord d'échange de données n'est instauré pour des raisons techniques ou juridiques. Il est à noter que lorsque l'attribution du siège est proposée par l'exploitant d'aéronefs à titre de service, le numéro de siège peut changer à plusieurs reprises pour des raisons opérationnelles ou à la demande du passager juste avant ou après l'embarquement. Les passagers peuvent ne pas occuper le siège qui leur a été attribué une fois à bord.

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

21. Les services aux frontières ont mis au point les systèmes de RPCV pour faire face plus facilement à la croissance du trafic des voyageurs aériens. Le champ d'application de ces systèmes de RPCV s'élargit car ils sont de plus en plus utilisés dans le cadre des mesures de sécurité. Les données d'identification des voyageurs sont envoyées aux autorités à l'avance (avant l'arrivée des voyageurs) et elles peuvent être vérifiées au vu des bases de données informatiques avant l'arrivée des voyageurs, ce qui se traduit par un dédouanement plus rapide des voyageurs à faible risque, un contrôle amélioré et une réduction de la durée de l'inspection des voyageurs.
22. Les RPCV comprennent les données d'identification provenant du passeport ou d'un autre document de voyage du voyageur, ainsi que des informations générales concernant le vol. Pour la majorité des voyageurs, les éléments détaillés sur l'identité peuvent être obtenus dans la zone de lecture automatique grâce aux Documents de voyage lisibles en machine, par exemple les passeports. Les spécificités de ces documents sont énoncées dans le document 9303 de l'OACI.
23. Les exploitants d'aéronefs sont responsables de l'exactitude, de l'exhaustivité et de la ponctualité de la transmission des données RPCV. Toutefois, l'exactitude des données RPCV sera affectée par le moment auquel une autorité gouvernementale exige leur transmission. Les données RPCV peuvent être recueillies au moment de la réservation ou saisies manuellement par le voyageur lorsque celui-ci s'enregistre sur internet ou sur un appareil mobile. Si l'autorité exige que les données RPCV soient transmises au moment de l'enregistrement, les informations figurant sur les documents de voyage de ces passagers n'auront pas été vérifiées étant donné qu'un agent de l'exploitant d'aéronefs devra encore examiner ces documents. S'agissant des voyageurs qui utilisent une borne libre-service, leurs documents de voyage seront examinés par un agent de l'exploitant d'aéronefs lorsqu'ils déposeront leurs bagages ou à la porte d'embarquement s'ils n'en ont pas. À ce stade, les exploitants d'aéronefs peuvent choisir de valider l'exactitude des données RPCV précédemment fournies par le voyageur et, si nécessaire, de corriger celles-ci et de retransmettre les données validées aux autorités.

24. La définition du système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) est fournie à l'annexe 9 de la Convention sur l'aviation civile internationale (dite « Convention de Chicago »), qui a instauré l'OACI :

*Système de communication électronique permettant de recueillir et de transmettre aux organismes de contrôle frontalier avant le départ ou l'arrivée du vol les éléments de données exigés, et de les mettre à la disposition des agents de première ligne à l'aéroport d'entrée.*

25. Un système de RPCV normalisé devrait présenter les éléments clés suivants :

- a. un système de RPCV doit être convivial et ininterrompu, et doit le cas échéant faciliter la circulation des voyageurs suite à l'analyse des données des RPCV ;
- b. un système de RPCV devrait contenir les données de la zone lisible à la machine des documents de voyage, qui constituent un élément important des PRCV requis (voir document 9303 de l'OACI) ;
- c. un système de RPCV doit tenir compte des intérêts des principales parties prenantes ;
- d. toutes les données pertinentes exigées par le service de contrôle aux frontières concerné doivent être prises en compte ; les données exigées doivent provenir d'une agence représentative de l'autorité requérante de contrôle aux frontières ;
- e. les autorités de contrôle aux frontières doivent travailler ensemble au respect des données exigées par les différentes autorités de contrôle ;
- f. les pouvoirs publics doivent s'assurer que les données sont transmises d'un aéronef au guichet unique des autorités afin d'éviter des demandes multiples de la part d'un gouvernement ; le guichet unique, plus communément appelé « unité de renseignements passagers », procédera à une analyse des données et permettra aux autres agences gouvernementales d'avoir accès à ces données lorsque les accords de partage des données et la base juridique appropriés seront en place ;
- g. la gestion collective des contractants et des frais, les systèmes unilatéraux sont capables de fonctionner dans des environnements bilatéraux et multilatéraux, en tenant compte des normes nationales et internationales reconnues afin de mettre en place un environnement harmonisé ;
- h. s'agissant du format des messages pour transmettre les RPCV et de l'interopérabilité avec les exploitants d'aéronefs, conformément aux Directives sur les RPCV publiées par l'OMD, l'OACI et l'IATA, les systèmes doivent être conçus de façon à permettre d'utiliser les normes de messages PAXLIST de l'EDIFACT/ONU. Cela ne doit toutefois pas être considéré comme restreignant la capacité à adopter à plus long terme d'autres normes retenues à l'échelon international ;
- i. les systèmes de RPCV doivent s'efforcer de minimiser l'incidence sur les systèmes existants des exploitants d'aéronefs et l'infrastructure technique ;
- j. un système de RPCV doit être capable de fonctionner 7 jours sur 7, 24h sur 24, avec des procédures d'urgence prévues pour réduire au minimum la perturbation des opérations de l'exploitant d'aéronefs en cas de panne du système.

26. Les autorités de contrôle qui choisissent de mettre en place des systèmes de RPCV doivent adopter les directives figurant dans le présent document. Toutefois, aucune partie de ce document ne doit être considérée comme contraire aux dispositions législatives ou réglementaires nationales.

### **RPCV interactifs (RPCVi)**

27. Le système des RPCV est progressivement supplanté par des systèmes plus contraignants en raison de l'accroissement des menaces à la sécurité. À titre d'exemple, dans certains États, une forme plus sophistiquée de RPCV est actuellement déployée comme instrument permettant de lutter contre les risques soulevés par les voyageurs des exploitants d'aéronefs,

notamment en ce qui concerne la sécurité de l'aviation, les exigences en matière d'immigration, le trafic de drogue et autres menaces à la sécurité nationale. Cette forme de RPCV, dénommée RPCV interactifs (RPCVi), constitue un nouveau moyen de renforcer la sécurité aux frontières. L'une des caractéristiques particulières des RPCVi est qu'ils assurent l'échange en ligne interactif en temps réel de messages électroniques concernant chaque voyageur entre l'autorité de contrôle aux frontières et l'exploitant d'aéronefs dans le pays de départ ou de destination. Au moment où un voyageur s'enregistre pour embarquer à bord d'un vol, les informations concernant ce voyageur circulent depuis le SCD de l'exploitant d'aéronefs jusqu'aux autorités de contrôle aux frontières qui à leur tour transmettent (en temps réel) à l'exploitant d'aéronefs un message électronique de réponse qui autorise ou empêche l'embarquement du voyageur. Il s'agit d'un message « embarquement autorisé » ou « embarquement refusé », d'un système « feu vert / feu rouge » et « transport autorisé » (“Board/No Board”, “Red Light/Green Light”, “Authority to Carry”). L'exploitant d'aéronefs n'émet pas de carte d'embarquement tant qu'il n'a pas reçu de réponse des autorités.

28. L'annexe 9 de la Convention de Chicago donne une définition des RPCVi :

*Système électronique au moyen duquel, pendant l'enregistrement, des éléments de données RPCV collectés par l'exploitant d'aéronefs sont transmis aux pouvoirs publics, et par lequel les pouvoirs publics, à l'intérieur des délais de traitement actuels de l'enregistrement des passagers, renvoient à l'exploitant un message de réponse concernant chaque passager et/ou membre d'équipage.*

29. Les RPCVi présentent un avantage pour les exploitants d'aéronefs puisqu'ils réduisent le risque que ceux-ci se voient infliger des pénalités et qu'ils s'exposent à des frais de renvoi et de détention en raison de l'acheminement de voyageurs ne possédant pas les documents requis dans le pays de destination. Les RPCVi peuvent améliorer le problème de la qualité des données grâce à l'échange en temps réel de données sur chaque voyageur.
30. La mise en œuvre des RPCVi soulève plusieurs difficultés d'ordre technique en termes de disponibilité du système, de formation du personnel au sol, de gestion des arrêts et de fiabilité des transmissions de messages électroniques, de niveau des services de gestion, et de préservation de la qualité des données par les systèmes employés par les exploitants d'aéronefs et par l'État.
31. Les Directives OMD/IATA/OACI sur les RPCV traitent de la structure et des processus liés aux systèmes de RPCVi conçus en interne par un Etat ou conçu par un prestataire de services commerciaux sur la base des spécifications techniques d'un Etat. Les Directives OMD/IATA/OACI ne portent pas sur les systèmes conçus entièrement par des prestataires de services commerciaux qui sont ensuite vendus clé en mains à un Etat en tant que solution d'échange de données.

#### **Utilisation des renseignements concernant les voyageurs par les autorités chargées de l'immigration**

32. Les autorités chargées de l'immigration sont chargées de faciliter l'entrée et la sortie licites des voyageurs et de prévenir l'immigration illégale. Grâce à l'utilisation des informations concernant les voyageurs, les autorités de contrôle aux frontières peuvent décider si un voyageur peut être autorisé à entrer ou à sortir d'un pays avant même qu'il ne se soit présenté devant elles. Cela peut limiter le nombre d'inspections matérielles et facilitera la circulation des voyageurs dans les aéroports.

#### **Utilisation des renseignements concernant les voyageurs par les autorités douanières**

33. Dans la plupart des pays, les autorités douanières sont responsables de contrôler le mouvement transfrontière des marchandises et d'empêcher l'entrée de marchandises

prohibées, faisant l'objet de restrictions et réglementées. Une part de cette responsabilité couvre l'inspection des bagages de cabine et de soute. Les renseignements concernant les voyageurs se sont avérés utiles dans le cadre d'une démarche fondée sur les risques destinée à identifier les voyageurs à haut risque, et pour sécuriser et faciliter l'entrée et la sortie des bagages des voyageurs avec le minimum d'inspections intrusives.

### **Base juridique**

34. L'obligation pour les voyageurs et les exploitants d'aéronefs de fournir les renseignements concernant les voyageurs doit reposer sur des dispositions juridiques nationales comprenant des règles qui concernent le recueil, l'emploi et le stockage des renseignements concernant les voyageurs, ainsi que des mesures pour protéger les informations et la vie privée.
35. A l'échelon international, des règles de base pour l'utilisation des RPCV, les RPCVi et des PNR figurent dans l'Annexe 9, relative à la facilitation, de la Convention internationale de l'aviation civile de l'OACI (Convention de Chicago, 1944) et dans la Convention de Kyoto révisée de l'OMD. S'agissant des RPCV, la norme 3.48 de l'Annexe 9 impose à chaque Partie contractante qui instaure un système de RPCV dans le cadre de sa législation nationale d'adhérer aux normes reconnues à l'échelon international aux fins de la transmission des RPCV. La Pratique recommandée 3.48.8 comporte des recommandations similaires pour les systèmes RPCVi.
36. La Convention de Kyoto révisée dispose, dans la Pratique recommandée 8 de l'Annexe spécifique J, Chapitre 1, que la douane, en coopération avec les autres agences et les entreprises, doit s'efforcer d'utiliser les renseignements préalables concernant les voyageurs normalisés au plan international, le cas échéant, en vue de faciliter le contrôle douanier des voyageurs et le dédouanement des marchandises qu'ils transportent.
37. S'agissant des informations des PNR, la Pratique recommandée 3.49 de l'Annexe 9 stipule que les États contractants demandant l'accès aux PNR doivent aligner les données qu'ils exigent et la manière dont ils emploient ces données conformément aux directives figurant dans le document 9944 de l'OACI.

### **Directives sur les PNR**

38. Les Directives sur les PNR ont été conçues par l'OACI en étroite coopération avec l'IATA et l'OMD. Elles comprennent actuellement un texte expliquant l'utilisation des informations des PNR et une Annexe contenant une liste maximale de données des PNR. Les Directives PNR contiennent également un message normalisé d'échange des informations des PNR. La première version des Directives sur les PNR a été publiée en 2006. La dernière édition a été publiée en 2010 en tant que document 9944 de l'OACI. La coopération entre les trois organisations a été renforcée par la création du Comité de contact pour les Directives OMD/IATA/OACI sur les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et sur les données des dossiers passagers (PNR). Il s'agit de garantir l'uniformité d'interprétation et d'application de ces directives, d'en suivre la mise en œuvre et d'en examiner d'éventuels amendements.

### **Directives sur les RPCV**

39. Les Directives sur les RPCV ont été élaborées en 1993 sous les auspices de l'OMD et de l'Association du transport aérien international (IATA). En 2003, l'OACI a commencé à participer à la conception des Directives sur les RPCV. De nouvelles versions des Directives RPCV ont été publiées en 2010 et en 2013. Les Directives sur les RPCV comprennent une partie explicative concernant l'emploi des RPCV et des précisions sur les RPCVi. Les Directives contiennent également une liste maximale de éléments de données RPCV, une partie contenant le message électronique (PAXLST) EDIFACT/ONU reconnu au plan international et



un guide de mise en œuvre du message PAXLST. Une annexe distincte des Directives sur les RPCV contient en outre des précisions sur le message EDIFACT/ONU (CUSRES) de réponse aux fins des RPCVi.

### **Échange électronique des renseignements concernant les voyageurs**

40. L'échange électronique de renseignements concernant les voyageurs est une condition préalable à l'application efficace des informations des RPCV, RPCVi et PNR. Toutefois, des exigences différentes en matière d'échange de données, souvent dans des formats de messages différents et à différents moments, ont entraîné la prolifération d'exigences nationales parfois contradictoires qui ont représenté des coûts inutiles pour les exploitants d'aéronefs ainsi qu'une charge pour la mise en conformité. Des messages normalisés sont nécessaires pour les RPCV, les RPCVi et les PNR afin de pouvoir échanger efficacement des informations entre exploitants d'aéronefs et autorités de contrôle aux frontières.
41. Les exigences liées aux messages PAXLST et CUSRES utilisés dans la transmission de RPCV et de RPCVi sont approuvées dans le cadre du format EDIFACT/ONU (Règles des Nations Unies pour l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport). De nouveaux formats pour la transmission de messages PAXLIST et CUSRES doivent être approuvés pour pouvoir fonctionner en tant que messages normalisés reconnus à l'échelon international. Le message PNRGOV a été conçu pour transmettre les données des PNR. Il repose sur les règles et la syntaxe EDIFACT et il est appuyé par un répertoire de l'industrie des exploitants d'aéronefs dénommé PADIS.
42. Les règles EDIFACT/ONU comprennent un jeu de normes, de répertoires et de directives retenu à l'échelon international pour les échanges électroniques de données structurées, en particulier de données relatives aux échanges de biens et de services entre des systèmes d'information automatisés et indépendants. Le message PAXLST est le message normalisé employé pour les messages des RPCV et des RPCVi. Le message CUSRES est le message de réponse normalisé aux fins des RPCVi. Le message PNRGOV est le message normalisé pour les données PNR.
43. Les messages normalisés sont en outre actuellement complétés par des techniques modernes de messagerie telles que les normes internationales XML ou des applications reposant sur le web.

### **Coopération internationale**

44. Les faits nouveaux concernant les RPCV et les PNR sont étudiés et coordonnés au sein de chacune des trois organisations, à savoir l'OMD, l'IATA et l'OACI. Les gouvernements et autres parties intéressées, notamment les exploitants d'aéronefs, participent à ces échanges de vues afin de concevoir plus avant des Directives communes et de tenir à jour les messages normalisés. Les travaux relatifs à la tenue à jour du message PAXLST des RPCV et du message CUSRES des RPCVi ainsi que du message PNRGOV sont plus particulièrement effectués par le Comité de contact pour les Directives OMD/IATA/OACI sur les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et sur les données des dossiers passagers (PNR).

**N. B. : Le présent document ne concerne pas les informations qu'exigent les États sur les équipages.**

## Structure des Directives RPCV/PNR

