



NOTE DE TRAVAIL

GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)

SEPTIÈME RÉUNION

Montréal, 22 – 26 octobre 2012

Point 5 : Amendement de l'Annexe 9

**SYSTÈME INTERACTIF DE RENSEIGNEMENTS PRÉALABLES
CONCERNANT LES VOYAGEURS (RPCVi)**

(Note présentée par le Canada au nom du CAWG de l'IATA)

(Faute de ressources, seuls le sommaire et l'appendice ont été traduits.)

SOMMAIRE

Le Chapitre 3, Section K — *Procédures d'entrée et responsabilités* de l'Annexe 9 de l'OACI contient une description des formalités et responsabilités relatives à la présentation des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des normes techniques de ces messages. Ces renseignements sont contenus dans le manifeste RPCV classique comme étant un « message consécutif au départ » adressé à des destinataires des services de contrôle.

Les systèmes interactifs de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi) nécessitent que l'exploitant d'aéronefs recueille avant le départ des renseignements sur un ou plusieurs passagers et sur les détails du vol. Ces renseignements sont transmis par des moyens électroniques aux services de contrôle frontalier à la destination et/ou du pays du départ et/ou du pays survolé. Le système d'enregistrement de l'exploitant d'aéronefs reçoit un message de réponse en temps réel pour autoriser ou refuser l'embarquement ou un message contenant des instructions expresses.

Les RPCVi étant de plus en plus utilisés dans le monde (par exemple, le Programme de sécurisation des vols employé par les États-Unis d'Amérique et le Système de traitement préalable des passagers employé par plusieurs États), il est de plus en plus admis que les RPCVi peuvent améliorer la sûreté de l'aviation et réduire efficacement le nombre de personnes jugées non admissibles à l'arrivée. Ces résultats sont attribués à l'échange de renseignements sur les passagers individuels avant le départ, ce qui permet aux États contractants d'analyser des renseignements détaillés sur les passagers et de renvoyer des messages au système d'enregistrement des passagers de l'exploitant d'aéronefs, avant que la personne en cause soit autorisée à embarquer.

Le Groupe de travail des services de contrôle de l'IATA (IATA/CAWG) recommande plusieurs amendements à l'Annexe 9, notamment l'adoption d'une nouvelle définition des systèmes RPCVi qui fournira des renseignements bénéfiques aux États contractants qui souhaitent mettre en œuvre un système RPCVi.

Suite à donner par le Groupe d'experts FAL :

Le Groupe d'experts FAL est invité à examiner les propositions de la présente note et à convenir que l'Annexe 9 soit modifiée de la manière décrite dans son appendice.

1. INTRODUCTION

1.1 The IATA/Control Authorities Working Group (IATA/CAWG) was established in 1987, primarily as a forum for on-going dialogue between Airlines and Immigration officials in respect of the control of illegal migration. Whilst the original focus was on inadmissible passengers, IATA/CAWG now deals with many key areas of passenger facilitation. Twenty-one (21) Contracting States, along a representative from a national airline from each State are presently represented on the IATA/CAWG.

1.2 The members of IATA/CAWG are of the opinion that the provisions of Annex 9 relating to passenger information exchange should be enhanced for the benefit of both the public authorities and the air transport industry.

2. DISCUSSION

2.1 Currently there are no references to iAPI solutions in Annex 9, Chapter 3, Section K - *Entry procedures and responsibilities*. The provisions that do exist (3.47 – 3.47.7) address only the legacy, or batch-style Advance Passenger Information (API) program through which data concerning all passengers on board a specific flight are transmitted to the requesting public authority in a single block at flight close-out or after departure.

2.2 The WCO/ICAO/IATA, in its umbrella document adopted as an addendum to the revised guidelines on Advance Passenger Information, describes iAPI as follows: This type of system is a system whereby required data elements are collected and transmitted by aircraft operators to border control agencies at the time of check-in. A message response for each passenger and/or crew member is within existing business processing time, transmitted back to the aircraft operator as “OK to board” or “Not OK to board.”

2.3 The WCO/ICAO/IATA informal “umbrella document also refers to: iAPI as a *“facilitative measure associated with the prevention of bringing inadmissible passengers into a country of destination. Implementation of I-API poses certain technical challenges in terms of system availability, outage management and reliability of electronic message transmissions, managing service levels and maintaining data quality by systems operated by both the carrier and State”*

2.4 With all of these considerations in mind, IATA/CAWG has developed a set of new Recommended Practices around which Contracting States and Aircraft Operators can begin to find “common ground” on iAPI.

3. RECOMMENDATIONS

3.1 The Facilitation Panel is invited to consider the proposals set forth in the Appendix to this paper, and to agree to recommend their inclusion in Chapter 3, Section K of Annex 9.

3.2 Further, the Facilitation Panel is invited to consider adopting language defining, Interactive Advanced Passenger Information (iAPI) in Chapter 1, Chapter A, Definitions.

APPENDICE

Amender l'Annexe 9 comme suit :

Insérer à la Section A du Chapitre 1 la définition ci-après du RPCVi interactif (RPCVi)

Un RPCV interactif est un système – désigné aussi par les expressions « Embarquement autorisé/non autorisé », « Feu rouge/Feu vert » et « Autorisation de transporter », par lequel des éléments de données requis sont recueillis et transmis par les exploitants d'aéronefs aux pouvoirs publics au moment de l'enregistrement. Un message de réponse concernant chaque passager et/ou chaque membre d'équipage (par exemple « Autorisé à embarquer » ou « Non autorisé à embarquer ») est envoyé, pendant la durée normale des formalités d'enregistrement des passagers, puis renvoyé à l'exploitant d'aéronefs.

Ajouter les paragraphes 3.47.8 et suivants à la Section 3.47, comme suit : nouvelle(s) Pratique(s) recommandée(s)

3.47.8 Pratique recommandée.— Il est recommandé que les États contractants qui souhaitent mettre en œuvre un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi) :

- a) s'efforcent de minimiser son incidence sur le système et sur l'infrastructure technique des exploitants d'aéronefs en les consultant avant de concevoir et de mettre en œuvre un système RPCVi ;
- b) collaborent avec les exploitants d'aéronefs pour mettre au point des systèmes RPCVi qui pourront être intégrés aux interfaces de contrôle des départs des exploitants d'aéronefs ;
- c) quand ils doivent mettre en œuvre un RPCVi, se conforment aux « *Lignes directrices sur les renseignements préalables concernant les passagers* » (RPCV) adoptées par l'OMD/OACI/IATA.

3.47.9 Pratique recommandée.— Il est recommandé que les États contractants qui souhaitent mettre en œuvre un RPCVi adressent leurs demandes aux exploitants d'aéronefs par l'intermédiaire d'un seul de leurs services représentatifs.

3.47.10 Pratique recommandée.— Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que leurs pouvoirs publics minimisent les conséquences pour les exploitants d'aéronefs en n'exigeant que la transmission d'un seul jeu d'éléments de données aux fins des RPCVi.

3.47.11 Pratique recommandée.— Il est recommandé que le système RPCVi permette de fournir en temps réel aux préposés à l'enregistrement des exploitants aériens des messages « Autorisé à embarquer/Non autorisé à embarquer ». Les délais de réponse ne devraient pas dépasser la durée des formalités actuelles d'enregistrement des passagers.

3.47.12 Pratique recommandée.— Il est recommandé que les exploitants d'aéronefs minimisent les conséquences pour les États contractants en veillant à ce que les renseignements utilisés aux fins des RPCVi correspondent exactement à ceux du document de voyage et à ce que l'identité des passagers soit conforme à celle qui est décrite dans ce document.