



NOTE DE TRAVAIL

CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS)

Montréal, 12 – 14 September 2012

Point 7: Rôle du Programme de documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), des renseignements préalables concernant les passagers (RPVC) et du dossier passager (PNR)

LES RENSEIGNEMENTS DU DOSSIER PASSAGER (PNR) ET SON RÔLE DANS LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

L'expression dossier passager (PNR) est une appellation générique donnée aux dossiers créés par les exploitants d'aéronefs ou par leurs agents pour chaque réservation faite par un passager potentiel. Les États ont commencé à exiger des compagnies aériennes qu'elles établissent un dossier passager parce que les renseignements qu'il contient sont jugés être importants pour une évaluation de la menace qui peut être obtenue par leur analyse, en particulier pour lutter contre le terrorisme. Les normes techniques de transmission de ces renseignements, semblables à celle des renseignements préalables concernant les passagers (RPCV) faisaient défaut jusqu'à récemment. Or, au début de 2012, l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Association du transport aérien international (IATA) et l'OACI ont conjointement approuvé le message normalisé de transmission des données PNRGOV mis au point par l'IATA.

Tout manque d'uniformité des systèmes PNR peut nuire à la viabilité du transport aérien et porter atteinte à l'efficacité de l'utilisation de ces données aux fins pour lesquelles elles sont nécessaires. C'est pourquoi il est essentiel que les États normalisent dans le monde entier leurs spécifications relatives à ces renseignements ainsi que le format de leur transmission électronique.

Suite à donner : La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à reprendre à son compte les conclusions et recommandations du paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Dans le climat actuel caractérisé par une intensification des contrôles de sûreté, il est admis que les instruments modernes de facilitation tels que les systèmes de renseignements préalables concernant les passagers (RPCV) rehaussent la sûreté globale de l'aviation civile internationale (voir HLCAS-1/WP/2). Les États ont récemment jugé nécessaire de renforcer les conditions concernant les RPCV et ils exigent des données supplémentaires sur les passagers, à savoir des dossiers passager (PNR). Les données d'un tel dossier sont plus détaillées et beaucoup plus complètes que celles du message RPCV.

1.2 Le PNR est élaboré à partir des renseignements fournis au sujet de tous les tronçons de vol d'un voyage aérien. Les renseignements qu'il contient sont recueillis par les exploitants aériens aux fins commerciales et opérationnelles de la fourniture de services de transport aérien.

1.3 Les PNR sont mis en mémoire dans le système de réservation des compagnies aériennes. Les éléments appropriés du PNR sont transmis aux autres exploitants aériens qui participent au transport pendant une partie du voyage réservé. Divers intervenants de l'industrie du transport aérien – depuis les agents de voyage et les sociétés de réservation informatisée jusqu'aux services d'escale – ont accès aux renseignements des divers PNR des vols individuels qui se rapportent expressément aux services que chaque intervenant fournira dans le cadre du voyage du passager. Les PNR peuvent aussi contenir des renseignements sur les programmes « grands voyageurs » et aussi sur les besoins particuliers de certains voyageurs (p. ex. assistance spéciale, attribution des sièges et choix des repas). Avant le départ prévu, normalement entre 24 et 30 heures, certains renseignements de tous les PNR sont téléchargés dans le système de contrôle des départs (DCS) de l'exploitant aérien (ou dans celui du fournisseur de services d'escale) aux fins de l'enregistrement des passagers. Les données du DCS ne peuvent donc normalement être vues que par le service qui exploite le système (c'est-à-dire la compagnie aérienne elle-même ou le fournisseur des services d'escale qui assure l'enregistrement sur la base des renseignements que la compagnie aérienne lui a fournis). Ainsi, tous les intervenants de la fourniture du voyage ne peuvent pas accéder à tous les renseignements des PNR (ou en mémoire dans le DCS d'un exploitant).

1.4 Les services de contrôle frontalier et de sûreté utilisent les renseignements des PNR pour y déceler des bizarreries du voyage. Certains renseignements particuliers du PNR peuvent faire apparaître des aspects tels qu'un itinéraire insolite, une date de réservation trop proche de la date du départ, des modes de paiement, etc. Les anomalies et les caractéristiques inhabituelles par rapport à des critères préétablis sont mises en évidence et sur leur base les services de contrôle frontalier prennent d'autres mesures par exemple des fouilles.

2. LIGNES DIRECTRICES SUR LES DONNÉES DES DOSSIERS PASSAGERS (PNR) (DOC 9944)

2.1 En 2005, pour donner suite à une recommandation de la 12^e Session de la Division de Facilitation (Le Caire, 2004), le Conseil a adopté la Pratique recommandée 3.48 en vue de son insertion dans l'Annexe 9 — *Facilitation*. Par la suite, l'OACI a publié la Circulaire 309 qui contenait des lignes directrices sur l'adoption de mesures uniformes relatives au transfert des données PNR puis à leur traitement par les États intéressés. En 2010, des lignes directrices révisées ont été publiées dans le document intitulé *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers* (Doc 9944).

2.2 En résumé, les lignes directrices énoncent des mesures uniformes relatives au transfert des données PNR puis à leur traitement par les États. Elles ont aussi pour objet d'aider les États à formuler leurs besoins et procédures en matière de données PNR et traitent aussi de la question de leur transfert entre le système d'un exploitant aérien et un État ainsi que de la gestion de ces données, notamment de mesures sur leur stockage et leur protection

2.3 Les compagnies aériennes étant tenues de respecter la législation sur le transfert des données de l'État de départ et de l'État de destination, le Doc 9944 traite aussi de la question des conflits entre les lois et de la solution des différends entre les États.

2.4 Les lignes directrices recommandent que les États limitent leurs exigences au transfert des éléments PNR à ceux qui sont nécessaires et pertinents. Les éléments de données concrets qui peuvent être tirés du ou des systèmes d'un exploitant aérien sont énumérés à l'Appendice 1 du Doc 9944. Il *peut* notamment s'agir de tout RPCV (renseignements biographiques sur le passager et/ou sur son vol)

et de renseignements *supplémentaires* (mode de paiement, facturation, contacts, numéro de grand voyageur, agent de voyage, etc).

2.5 Ce qui est plus important encore dans le Doc 9944, c'est qu'il précise le genre de données que les exploitants d'aéronefs ne *devraient pas* recueillir ou que les États ne *devraient pas* exiger (tout renseignement dont un exploitant d'aéronefs n'a pas besoin pour faciliter le voyage d'un passager, p. ex. origine raciale ou ethnique, croyances religieuses ou politiques, appartenance éventuelle à un syndicat, état matrimonial ou orientation sexuelle).

2.6 L'adoption de la méthode de transfert des données « push » (« pousser ») est recommandée par un « guichet unique » (portail). Les lignes directrices énoncent les principes sur la fréquence et la séquence du transfert des données PNR, sur le filtrage de ces données et sur leur stockage pour transfert ultérieur.

2.7 Les principes relatifs à la sûreté et à l'intégrité des données PNR sont au cœur même des lignes directrices et principes les concernant. Ils donnent aussi des indications sur les recours des passagers et sur des questions relatives aux coûts des aéronefs, aux sanctions et aux pénalités.

3. TRANSMISSION DES DONNÉES PNR: NORMALISATION MONDIALE

3.1 Tout comme le message PAXLST est le message RPCV normalisé (voir la note HLCAS/1-WP/2), le message PNRGOV est lui aussi normalisé pour la transmission des données PNR. Ce message a pour objet de faciliter l'échange des données PNR exigées par les gouvernements et stockés dans les systèmes de réservation des compagnies aériennes.

3.2 Un sous-groupe de l'échange de renseignements sur les normes de l'échange de données sur les aéroports et les passagers (PADIS) de l'Association du transport aérien international (IATA)/Air Transport Association (ATA) composé d'experts des compagnies aériennes et d'États intéressés a mis au point le document PNRGOV. Ce document est fondé sur le répertoire des messages normalisés PADIS de l'IATA et sur ses jeux de codes, conformément aux règles de syntaxe ISO 9735 et sur les règles de conception des messages interactifs EDIFACT/ONU (Règles des Nations Unies sur l'échange informatisé de données pour l'administration, le commerce et le transport). Toutefois, tout comme l'OACI, l'OMD et l'IATA ont conjointement repris à leur compte le message PAXLST, ces trois organisations ont aussi adopté ce message mis au point par le secteur de l'aviation. Il est de plus prévu qu'à terme le message PNRGOV sera inséré dans le Doc 9944, ce qui mettra à la disposition des États une norme internationale uniforme sur les spécifications concernant les données PNR.

3.3 L'Assemblée de l'OACI a aussi confirmé dans plusieurs résolutions la nécessité de normaliser ces programmes d'échange de données à l'échelon international. Des extraits de résolutions adoptées par l'Assemblée à sa 37^e Session (2010) et la Pratique recommandée 3.48 de l'Annexe 9 sur les données PNR sont reproduits dans l'appendice à la présente note.

3.4 Comme dans le cas des systèmes RPCV, le succès de l'échange de données PNR dépend de l'adoption d'une approche commune des normes sur les données. par tous les intéressés (compagnies aériennes et services gouvernementaux). Cela signifie que ces derniers doivent normaliser leurs spécifications dans ce domaine et qu'ils doivent aussi adopter un format normalisé pour leur transmission informatisée conforme au document PNRGOV. De plus, si un ou plusieurs services d'un même État ont besoin de disposer de données PNR, un « portail/guichet unique » de réception de ces données permettrait aux États et aux exploitants de transport aérien d'utiliser efficacement leurs ressources tout en renforçant la coordination interservices.

4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

4.1 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à conclure que :

- a) un manque d'uniformité des systèmes PNR peut nuire à l'efficacité de l'utilisation de leurs données aux fins pour lesquelles elles sont nécessaires;
- b) il est essentiel que les États normalisent leurs spécifications concernant les données et adoptent un format normalisé pour la transmission électronique des données sur les passagers ;
- c) pour renforcer l'efficacité du transfert des données PNR et préserver la viabilité économique de l'aviation civile internationale, les États membres et l'OACI devraient promouvoir et améliorer dans le monde entier l'uniformité des systèmes PNR.

4.2 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à recommander que :

- a) les États membres alignent leurs systèmes actuels d'échange de données sur les normes internationales de transmission des données adoptées par les institutions compétente des Nations Unies, tout en veillant à la protection de la vie privée et des libertés civiles des passagers ;
- b) les systèmes PNR, fondés sur le format de message PNRGOV, exigent uniquement les éléments de données recueillies et stockés dans le système de réservation de la compagnie aérienne nécessaire pour répondre à ses besoins commerciaux et opérationnels ;
- c) les États membres n'exigent pas des exploitants de transport aérien qu'ils modifient leurs éventuels systèmes pour consolider les courants de données, à moins qu'ils ne le décident eux-mêmes sur une base ponctuelle, lorsque c'est possible des points de vue commercial et opérationnel ;
- d) l'OACI insère de nouvelles normes et pratiques recommandées dans l'Annexe 9 — *Facilitation* en vue d'améliorer l'uniformité de l'échange des données PNR à l'échelle mondiale et de préserver la viabilité économique du transport aérien international.

APPENDICE

EXTRAIT de l'Annexe 9 — Facilitation (13^e Édition, 2011)

3.48 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants qui exigent l'accès aux dossiers passagers (PRN) adaptent leur demande de données et le traitement de ces données aux lignes directrices élaborées par l'OACI.*

DÉCISIONS DE LA 37^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE DE L'OACI (28 SEPTEMBRE- 8 OCTOBRE 2010)

A37-17: Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite

Dans la *Déclaration sur la sûreté de l'aviation*, l'Assemblée a reconnu la nécessité de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde entier et instamment invité les États membres à prendre des mesures pour renforcer la coopération internationale afin de contrer les menaces qui pèsent sur l'aviation civile notamment en encourageant « un recours accru aux mécanismes de coopération entre les États, y compris par la collecte et la transmission des données des dossiers passagers (PNR), comme aide à la sûreté, tout en assurant la protection de la vie privée et des libertés civiles des passagers ».

A37-20: Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

Dans l'Appendice D, Facilitation, Section III, *Initiatives nationales et internationales et coopérations en matière de facilitation*, l'Assemblée a noté que la coopération entre les États contractants et avec les diverses parties nationales et internationales qui s'intéressent aux questions de facilitation « est devenue essentielle étant donné que la prolifération de systèmes non uniformes d'échange de données passagers compromet la viabilité de l'industrie du transport aérien ». Elle a donc instamment prié les États contractants de « s'assurer que dans l'utilisation des systèmes d'échange de données électroniques leurs exigences en matière de données sur les passagers soient conformes aux normes internationales adoptées par les institutions compétentes du système des Nations Unies ».