

Doc 9944



# **Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)**

---

Approuvé par le Secrétaire général  
et publié sous son autorité

Première édition — 2010

Organisation de l'aviation civile internationale



**Doc 9944**



# **Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)**

---

Approuvé par le Secrétaire général  
et publié sous son autorité

Première édition — 2010

**Organisation de l'aviation civile internationale**

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
999, rue University, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI ([www.icao.int](http://www.icao.int)).

*Première édition, 2010*

**Doc 9944, Lignes directrices sur les données  
des dossiers passagers (PNR)**

N° de commande : 9944  
ISBN 978-92-9231-814-7

© OACI 2011

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.





## AVANT-PROPOS

*Note. — Dans le présent document le masculin est utilisé pour désigner à la fois les hommes et les femmes.*

1. Dans le climat actuel d'intensification des contrôles de sûreté, les passeports lisibles à la machine (PLM) et les systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) sont autant d'outils de facilitation modernes reconnus comme renforçant généralement la sûreté de l'aviation civile internationale. L'utilisation des systèmes RPCV comme mesure de sûreté a notamment suscité un grand intérêt ces dernières années. Soucieux de lutter contre le terrorisme et de protéger leurs frontières, certains États ont jugé nécessaire d'élargir les exigences des RPCV et de demander des données supplémentaires concernant les passagers qui sont dans les systèmes de réservation et autres systèmes analogues des exploitants d'aéronefs.

2. La question de la collecte par les États des données des dossiers passagers (PNR) a été soulevée à l'OACI pour la première fois à la douzième session de la Division de facilitation, tenue au Caire (Égypte) du 22 mars au 1<sup>er</sup> avril 2004. La Division a adopté la Recommandation B/5 ci-après :

Il est recommandé que l'OACI élabore des éléments indicatifs pour les États qui peuvent exiger l'accès aux données des dossiers passagers (PNR) pour compléter les données d'identification reçues par le truchement d'un système RPCV, notamment des directives sur la distribution, l'utilisation et le stockage des données et une liste composite d'éléments de données qui peuvent être transférés entre l'exploitant et l'État récepteur.

3. En juin 2004, donnant suite à cette recommandation, le Comité du transport aérien a demandé au Secrétaire général de créer un groupe d'étude du Secrétariat chargé de rédiger des lignes directrices sur le transfert des données PNR. Le Conseil, approuvant la Recommandation B/5, a demandé que ces lignes directrices soient présentées au début de 2005.

4. En mars 2005, le Conseil de l'OACI a adopté la pratique recommandée ci-après, pour inclusion dans l'Annexe 9 à la Convention de Chicago — *Facilitation* :

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

5. En avril 2006, ces lignes directrices ont été publiées dans la Circulaire 309.

6. En 2008, donnant suite à une recommandation de la cinquième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP), un groupe de travail a été établi pour réviser, s'il y a lieu, la Circulaire 309 à la lumière de l'évolution mondiale de la question du transfert des données PNR. Le groupe de travail a présenté les résultats de ses travaux à la sixième réunion du FALP, tenue à Montréal en mai 2010. Le Groupe FALP a approuvé la version finale des lignes directrices révisées, présentée dans ce manuel.



# TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
<b>Glossaire</b> .....	<b>IX</b>
<b>Liste des sigles</b> .....	<b>XI</b>
<b>Chapitre 1. Introduction</b> .....	<b>1-1</b>
<b>Chapitre 2. Données des dossiers passagers (PNR)</b> .....	<b>2-1</b>
2.1 Qu'est-ce qu'un dossier passager (PNR) ? .....	2-1
2.2 Pourquoi les États exigent-ils le transfert des données PNR ? .....	2-2
2.3 Quel est l'objet des présentes lignes directrices ? .....	2-3
2.4 Lois ou règlements .....	2-4
2.5 Éléments de données PNR .....	2-4
2.6 Traitement des données PNR .....	2-4
2.7 Méthodes de transfert des données PNR .....	2-5
2.8 Fréquence et séquence du transfert de données PNR .....	2-5
2.9 Filtrage des données PNR .....	2-6
2.10 Stockage des données PNR .....	2-6
2.11 Transfert ultérieur .....	2-6
2.12 Principes généraux de la protection des données PNR .....	2-6
2.13 Sécurité et intégrité des données PNR .....	2-7
2.14 Transparence et recours des passagers .....	2-7
2.15 Coûts .....	2-8
2.16 Sanctions et pénalités .....	2-8
2.17 Questions diverses .....	2-8
<b>Appendice 1. Éléments de données PNR</b> .....	<b>A1-1</b>
<b>Appendice 2 Modèles d'avis ou de note à l'intention des passagers</b> .....	<b>A2-1</b>



## GLOSSAIRE

**Agent agréé.** Personne représentant un exploitant d'aéronefs et autorisée par ce dernier ou en son nom à remplir les formalités relatives à l'entrée ou à la sortie des aéronefs, membres d'équipage, passagers, marchandises, poste, bagages ou provisions de bord dudit exploitant. Cette définition inclut, là où la loi nationale le permet, une tierce partie autorisée à manutentionner le fret se trouvant à bord de l'aéronef.

**Exploitant d'aéronefs.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

**Exploitant d'aéronefs de réservation.** Exploitant d'aéronefs ou son agent agréé auprès duquel le passager fait sa ou ses premières réservations ou auprès duquel des réservations supplémentaires ont été faites après le début du voyage.

**Exploitant d'aéronefs participant.** Tout exploitant auquel l'exploitant d'aéronefs de réservation a demandé qu'une place soit réservée pour un passager à bord d'un ou de plusieurs de ses vols.

**Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV).** Système unilatéral de collecte d'éléments de données et de leur transmission aux services de contrôle frontalier avant l'arrivée d'un vol, et de leur mise à disposition à la première inspection au point d'entrée.

*Note.— Pour plus de détails à ce sujet, voir les Directives relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) de l'OMD/IATA/OACI (juin 2010).*

**Système de contrôle des départs (SCD).** Système utilisé pour enregistrer les passagers à l'embarquement. Le SCD contient des données sur l'enregistrement, telles que le numéro de siège et les renseignements sur les bagages.

**Système informatisé de réservation (SIR).** Référentiel de données informatisé sur l'itinéraire de voyage des passagers, incluant par exemple des détails sur les passagers, l'itinéraire, des renseignements sur les billets, les adresses, etc.

**Traitement de données.** Aux fins des présentes lignes directrices, comprend toute opération ou série d'opérations exécutées sur les données PNR, telles que la collecte, l'enregistrement, l'organisation, le stockage, l'adaptation ou l'altération, le rappel, la récupération, la consultation, l'utilisation, le transfert, la diffusion ou la mise à disposition sous toute autre forme, l'alignement ou la combinaison, le groupage, l'effacement ou la destruction.

**Transfert de données PNR.** Transfert, à partir du ou des systèmes d'un exploitant d'aéronefs, de données PNR à un État qui a demandé les données en question ou accès par l'État aux données contenues dans le ou les systèmes de l'exploitant.



## LISTE DES SIGLES

ARNK	Segment inconnu de l'itinéraire de rechange ( <i>Alternate routing unknown</i> )
ATFQ	Calcul automatique du tarif ( <i>Automatic fare quote</i> )
FOP	Forme de paiement ( <i>Form of payment</i> )
IATA	Association du transport aérien international ( <i>International Air Transport Association</i> )
OMD	Organisation mondiale des douanes ( <i>World Customs Organization [WCO]</i> )
OSI	Renseignements sur d'autres services ( <i>Other service information</i> )
PNR	Dossier passager ( <i>Passenger Name Record</i> )
PTA	Avis de paiement de passage ( <i>Prepaid ticket advice</i> )
RPCV	Renseignements préalables concernant les voyageurs ( <i>Advance passenger information (system) [API(S)]</i> )
SCD	Système de contrôle des départs ( <i>Departure control system [DCS]</i> )
SIR	Système informatisé de réservation ( <i>Computer reservation system [CRS]</i> )
SSI	Information de service spécial ( <i>Special service information</i> )
SSR	Demande de service spécial ( <i>Special service request</i> )

---



# Chapitre 1

## INTRODUCTION

1.1 Aux termes de l'article 13 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago, 1944), les lois et règlements d'un État contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.

1.2 Un État a donc un pouvoir discrétionnaire sur les informations qu'il exige concernant les personnes qui demandent l'entrée dans son territoire.

1.3 Un État peut exiger des exploitants d'aéronefs assurant des vols à destination ou au départ d'aéroports situés sur son territoire, ou en transit à ces aéroports, qu'ils communiquent à ses autorités, sur demande, des renseignements sur leurs passagers, tels que les données des dossiers passagers (PNR).

1.4 À cet égard, les principes généraux énoncés au Chapitre 1 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, exigent des États contractants qu'ils prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que :

- a) le temps nécessaire à l'accomplissement des contrôles des personnes aux frontières soit maintenu au minimum ;
- b) l'application des formalités administratives et de contrôle cause un minimum de désagrément ;
- c) l'échange de renseignements pertinents entre les États contractants, les exploitants et les aéroports soit encouragé et développé dans toute la mesure possible ;
- d) des niveaux optimaux de sûreté et la conformité à la réglementation soient atteints.

1.5 Ces principes exigent également que les États contractants mettent au point une technologie de l'information efficace afin d'accroître l'efficacité et l'efficience de leurs formalités aux aéroports.

1.6 Enfin, lesdits principes stipulent que les dispositions de l'Annexe 9 n'empêcheront pas l'application de la législation nationale en ce qui concerne les mesures de sûreté de l'aviation ou autres contrôles nécessaires.



## Chapitre 2

# DONNÉES DES DOSSIERS PASSAGERS (PNR)

### 2.1 QU'EST-CE QU'UN DOSSIER PASSAGER (PNR) ?

2.1.1 Dans l'industrie du transport aérien, « Dossier passager » (PNR — *Passenger Name Record*) est le nom générique donné aux dossiers créés par les exploitants d'aéronefs ou leurs agents agréés pour chaque voyage réservé par un passager ou par un tiers en son nom. Ces données sont utilisées par les exploitants pour leurs propres usages commerciaux et opérationnels dans la prestation des services de transport aérien. Les normes de l'industrie relatives à la création de dossiers passagers sont présentées en détail dans les documents suivants : *Passenger Services Conference Resolutions* (Résolutions de la Conférence des services aux passagers) de l'IATA et *ATA/IATA Reservations Interline Message Procedures (AIRIMP) Manual* (Manuel des procédures relatives aux messages de réservation intercompagnies).

2.1.2 Un PNR est constitué à partir des données fournies par le passager ou en son nom, concernant tous les segments de vol de son voyage. L'exploitant ou son agent agréé peut compléter ces données par d'autres informations, par exemple les demandes de changement de siège, les commandes de repas spéciaux et les demandes de services supplémentaires, etc.

2.1.3 Les données PNR sont obtenues de plusieurs façons. Des réservations peuvent être établies par des organisations de vente internationales (système mondial de distribution [SMD] ou système informatisé de réservation [SIR]), avec des détails PNR pertinents, et transmises ensuite au(x) transporteur(s). L'exploitant peut aussi accepter directement les réservations et stocker le PNR au complet dans son SIR. Certains exploitants maintiennent des sous-ensembles de données PNR dans leurs propres systèmes informatisés de contrôle des départs (SCD) ou communiquent aux fournisseurs contractuels de services d'assistance en escale des sous-ensembles de données analogues, à l'appui des fonctions d'enregistrement à l'aéroport. Dans chaque cas, les exploitants (ou leurs agents agréés) n'auront accès qu'aux données communiquées à leurs systèmes et ils ne pourront modifier que ces données. Certains SCD sont programmés pour que des détails découlant de l'enregistrement (par exemple les renseignements relatifs au siège ou aux bagages) puissent être ajoutés aux données PNR existantes sur chaque passager. Cependant, cette fonction est limitée et moins de 50 % des systèmes actuels en sont dotés.

2.1.4 Les exploitants spécialisés dans les vols affrétés ne conservent généralement pas de données PNR. Parfois, ceux qui utilisent un système SCD, par exemple, établissent des dossiers PNR limités, mais seulement après la clôture du vol.

2.1.5 Des renseignements supplémentaires ou relatifs à des services demandés peuvent être inclus dans les PNR. Ces types de renseignements sont également définis dans les documents de l'IATA mentionnés au § 2.1.1 et peuvent porter sur des demandes de soins médicaux ou de repas spéciaux, des « mineurs voyageant seuls », des demandes d'assistance, etc.

2.1.6 Le PNR peut également inclure certains renseignements, tels que les correspondances ou communications internes entre le personnel des compagnies aériennes et les agents de réservation, notamment dans le champ « Remarques générales ». Ces remarques peuvent comprendre des observations et abréviations diverses.

2.1.7 Les PNR peuvent inclure un grand nombre des éléments de données distincts énumérés dans la liste figurant à l'Appendice 1 aux présentes lignes directrices. En pratique, toutefois, et comme il est indiqué au § 2.1.3, les exploitants ne capturent qu'un nombre limité de données pour créer un PNR (comme par exemple tous les

renseignements d'enregistrement, tous les renseignements sur les sièges et tous les renseignements sur les passagers présents ou défaits). En conséquence, la structure des différents PNR et la quantité de données qu'ils contiennent varieront énormément.

2.1.8 Le nombre et la nature des champs d'information d'un PNR peuvent varier en fonction du système utilisé pour la réservation initiale ou du mécanisme utilisé pour la collecte des données (p. ex. : SCD), de l'itinéraire prévu et des exigences particulières du passager. Les champs et sous-champs possibles peuvent être élargis pour accueillir plus d'une soixantaine d'éléments, dont la liste est reproduite à l'Appendice 1 des présentes lignes directrices. Les champs de données du PNR peuvent changer en fonction des exigences de l'exploitation et des améliorations technologiques.

2.1.9 Les PNR ne devraient contenir aucun renseignement non nécessaire aux exploitants pour faciliter le voyage des passagers, tels que l'origine raciale ou ethnique, les opinions politiques, les croyances religieuses, l'affiliation syndicale, l'état matrimonial ou l'orientation sexuelle. Les États contractants ne devraient pas exiger des exploitants qu'ils recueillent ce genre de données pour leurs dossiers PNR.

2.1.10 Les PNR peuvent contenir des données obtenues de façon légitime pour faciliter le voyage d'un passager, telles que ses préférences diététiques ou ses problèmes de santé, ou des observations sous forme de texte libre et des remarques générales. Certaines de ces données peuvent être considérées comme sensibles et nécessiter une protection appropriée. Il importe tout particulièrement que cette protection soit assurée par les transporteurs et les États. Bien qu'elles puissent être utiles dans l'évaluation du risque qu'un passager peut représenter, ces données ne devraient être prises en considération que s'il existe des indications concrètes appelant leur utilisation aux fins indiquées au § 2.2.2, alinéas a) à d).

2.1.11 Les données PNR sont saisies dans les systèmes de réservation plusieurs jours, ou plusieurs semaines, voire jusqu'à un an environ, avant la date de départ. Les informations des systèmes de réservation sont donc dynamiques et peuvent changer continuellement, dès que le vol est ouvert aux réservations.

2.1.12 Dans les SCD, par contre, les renseignements sur les passagers et sur les vols ne sont disponibles qu'à partir du moment où le vol est « ouvert » à l'enregistrement (jusqu'à 48 heures avant le départ). Les renseignements pour le contrôle de départ d'un vol ne sont finalisés qu'à la clôture du vol et peuvent être disponibles 12 à 24 heures après l'arrivée du vol à sa destination finale.

## 2.2 POURQUOI LES ÉTATS EXIGENT-ILS LE TRANSFERT DES DONNÉES PNR ?

2.2.1 Un certain nombre d'États considèrent que les données PNR sont d'une importance vitale pour l'évaluation de la menace qui peut découler de leur analyse, notamment pour la lutte contre le terrorisme ou autres crimes sérieux. C'est pourquoi ils ont adopté ou envisagé d'adopter des lois forçant les exploitants d'aéronefs à communiquer des données PNR aux autorités publiques. Par ailleurs, un certain nombre d'États considèrent les données PNR importantes pour la prévention, les enquêtes ou les poursuites contre une attaque terroriste ou autre crime sérieux.

2.2.2 L'identification, par l'analyse des données PNR, de passagers pouvant présenter des risques élevés permet aux États et aux exploitants d'aéronefs :

- a) d'améliorer la sûreté de l'aviation ;
- b) de renforcer la sécurité des frontières et du pays ;
- c) de prévenir et de combattre les actes terroristes, les activités criminelles connexes et autres crimes graves de nature transnationale, notamment le crime organisé ; d'appliquer les mandats d'arrêt et de prévenir la fuite des auteurs de ces crimes ;

- d) de protéger les intérêts vitaux des passagers et du grand public, notamment leur santé ;
- e) de renforcer les procédures de contrôle frontalier aux aéroports ;
- f) de faciliter et de protéger le trafic légitime de passagers.

### 2.3 QUEL EST L'OBJET DES PRÉSENTES LIGNES DIRECTRICES ?

2.3.1 Les exploitants d'aéronefs risquent de rencontrer des problèmes juridiques, techniques et financiers s'ils doivent donner suite à des exigences multiples de transfert de données PNR, imposées unilatéralement ou convenues bilatéralement, qui varient considérablement d'un pays à l'autre.

2.3.2 Les présentes lignes directrices ont pour objet d'établir des mesures uniformes pour le transfert des données PNR et leur traitement ultérieur par les États intéressés, sur la base des principes suivants :

- a) réduction au minimum des coûts pour l'industrie ;
- b) exactitude des renseignements ;
- c) intégralité des données ;
- d) protection des données personnelles ;
- e) présentation rapide des renseignements ;
- f) efficacité et efficacité de la gestion des données et de la gestion des risques.

2.3.3 Les présentes lignes directrices visent également à aider les États à établir des exigences et des procédures concernant les données, afin de réduire au minimum les problèmes techniques qui peuvent faire obstacle à l'application de ces mesures uniformes. Elles couvrent la question du transfert des données PNR du système d'un exploitant à un État, ainsi que la gestion de ces données, notamment les mesures de stockage et de protection.

2.3.4 L'existence d'un ensemble harmonisé de lignes directrices pour le transfert des données PNR devrait être avantageuse autant pour les États demandeurs que pour les exploitants d'aéronefs, en aidant les États à établir des systèmes et à mettre en place des arrangements compatibles avec les présentes lignes directrices, sans entraver leur capacité d'appliquer leurs lois et de protéger la sûreté nationale et la sécurité du public.

2.3.5 L'application uniforme des lignes directrices établira un cadre universel, présentant les avantages ci-après :

- a) tous les États pourront tirer parti de l'analyse à valeur ajoutée des données PNR à des fins communes de sécurité et de sûreté ;
- b) les exploitants d'aéronefs disposeront d'un ensemble de critères communs pour le transfert des données PNR ;
- c) tous les passagers bénéficieront d'une protection de base de leurs données PNR.

## 2.4 LOIS OU RÈGLEMENTS

2.4.1 L'obligation de transférer les données PNR devrait être régie par des dispositions juridiques explicites. Les raisons d'une telle exigence devraient être clairement indiquées dans les lois ou règlements pertinents de l'État, ou dans un texte explicatif accompagnant ces lois ou règlements, selon le cas.

2.4.2 Les États s'assureront que leurs autorités publiques disposent de l'autorité juridique requise pour traiter les données PNR demandées aux exploitants d'aéronefs, de manière conforme aux présentes lignes directrices. Les États sont invités à communiquer à l'OACI le texte intégral des législations pertinentes en vue de leur diffusion en ligne aux autres États, pour information. Toutes questions relatives à ces législations devraient être adressées à l'État intéressé et non pas à l'OACI.

2.4.3 Un exploitant d'aéronefs a l'obligation de se conformer à la fois aux lois de l'État de départ des passagers et à celles de l'État vers lequel ils sont transportés (État de destination).

2.4.4 Si les lois de l'État de départ empêchent un exploitant d'aéronefs de se conformer aux exigences de l'État de destination, les deux États concernés devraient se consulter aussitôt que possible pour trouver une solution à ce conflit de législation.

2.4.5 En attendant la résolution du conflit décrit au § 2.4.4, les États devraient envisager l'opportunité d'une suspension des amendes et autres sanctions visant les exploitants d'aéronefs qui ne sont pas en mesure de se conformer aux exigences relatives aux PNR, compte tenu des circonstances particulières d'un tel cas.

## 2.5 ÉLÉMENTS DE DONNÉES PNR

2.5.1 Comme l'indique la section 2.1, les PNR peuvent contenir une quantité importante de données. Les États devraient limiter leurs demandes aux éléments nécessaires et pertinents aux fins indiquées dans la section 2.2. L'Appendice 1 des présentes lignes directrices indique les éléments de données particuliers qui peuvent être obtenus des systèmes des exploitants. Les principes énoncés à la section 2.9 (Filtrage des données PNR) devraient être suivis à cet égard, s'il y a lieu.

2.5.2 Les États ne devraient pas exiger d'un exploitant ou le rendre responsable de la fourniture de données PNR autres que celles qui sont déjà recueillies ou stockées dans ses systèmes de réservation ou de contrôle des départs. Un exploitant ne devrait être tenu responsable que des données qui peuvent être obtenues de ses systèmes de réservation ou de contrôle des départs. Les éléments de données particuliers qui peuvent être obtenus du système d'un exploitant dépendent aussi du type de services de transport aérien fournis.

2.5.3 Les exploitants d'aéronefs peuvent cependant être requis de fournir aux États qui en font la demande toutes données PNR saisies, indépendamment de la procédure par laquelle ils les ont reçues.

## 2.6 TRAITEMENT DES DONNÉES PNR

2.6.1 Les États ne devraient exiger des données PNR que des exploitants d'aéronefs qui exploitent directement des vols à destination ou en provenance d'aéroports situés sur leurs territoires, ou en transit à ces aéroports, qu'il s'agisse de vols réguliers ou à la suite d'un déroutement non prévu vers un aéroport situé sur leurs territoires (dans ce dernier cas, les États devraient accepter la possibilité limitée de l'exploitant de fournir des données PNR).

2.6.2 La protection de ces données étant particulièrement importante, un État ayant obtenu des renseignements PNR devrait pour le moins :

- a) limiter l'utilisation des données aux fins pour lesquelles elles ont été recueillies ;
- b) restreindre l'accès à ces données ;
- c) limiter la période de stockage de ces données, conformément aux fins pour lesquelles elles ont été transférées ;
- d) veiller à offrir aux intéressés la possibilité de demander la divulgation de données les concernant, dans le sens du § 2.14.3 des présentes lignes directrices, afin d'y faire apporter des corrections ou d'y ajouter des mentions, s'il y a lieu ;
- e) veiller à offrir aux intéressés la possibilité de recours (voir le § 2.14.4) ;
- f) s'assurer que des protocoles de transfert de données et des systèmes automatiques appropriés soient en place pour accéder aux données ou les recevoir conformément aux présentes lignes directrices.

2.6.3 Les États ne devraient pas exiger de données PNR d'un exploitant d'aéronefs qui n'exploite pas matériellement de vol à destination d'un aéroport situé sur leurs territoires lorsque le code d'identification de cet exploitant est utilisé pour désigner un vol assuré par un autre exploitant d'aéronefs dans le cadre d'un accord de commercialisation ou de partage de codes.

## 2.7 MÉTHODES DE TRANSFERT DES DONNÉES PNR

2.7.1 Pour le moment, deux méthodes de transfert des données PNR sont disponibles :

- a) *La méthode « pull »* (« tirer »). Les autorités publiques de l'État demandant les données peuvent accéder aux systèmes des exploitants et extraire de leurs bases de données une copie des données requises.
- b) *La méthode « push »* (« pousser »). Les exploitants transfèrent eux-mêmes les données PNR requises dans les bases de données des autorités qui les demandent.

2.7.2 Les États devraient examiner les avantages et les inconvénients des deux méthodes, des points de vue de la protection des données et de l'évaluation des risques, ainsi que leurs incidences économiques pour l'État et pour les exploitants, tant pour ce qui est de la mise en place des systèmes que pour le transfert continu des données.

2.7.3 Il est toutefois recommandé qu'un État envisage d'adopter la méthode « push » parce qu'elle confère à l'exploitant le rôle de gardien et de contrôleur des données PNR.

2.7.4 Les données PNR exigées par un État devraient être transférées par l'intermédiaire d'une agence mandataire unique de l'État demandeur (principe du guichet unique).

## 2.8 FRÉQUENCE ET SÉQUENCE DU TRANSFERT DE DONNÉES PNR

2.8.1 En établissant une capacité technique permettant de pousser des données PNR, les États devraient déterminer la fréquence et la séquence des transferts, en tenant compte des limites et des capacités des systèmes des exploitants d'aéronefs.

2.8.2 La séquence et la fréquence du transfert de données devraient être limitées à ce qui est nécessaire aux fins indiquées dans la section 2.2. Les États devraient recevoir automatiquement des données sur une base régulière et ils devraient s'efforcer de limiter le plus possible la fréquence du transfert des données PNR sur un vol particulier.

2.8.3 Si un État détermine l'existence d'une menace particulière, il peut demander des données sur un passager, un vol ou un PNR particulier, sur une base ad hoc, conformément à la procédure établie par cet État.

## **2.9 FILTRAGE DES DONNÉES PNR**

2.9.1 L'État qui demande des données PNR devrait consulter les exploitants qui les fournissent sur les méthodes les plus efficaces pour le filtrage des données, en tenant pleinement compte des technologies disponibles et des lois et règlements applicables (voir aussi le § 2.4.3).

2.9.2 Il convient de mettre en place des mécanismes appropriés pour garantir que seuls les éléments de données PNR requis sont poussés par les exploitants d'aéronefs ou extraits par les autorités publiques compétentes.

2.9.3 Les États peuvent décider s'il y aura filtrage des données dans les différents systèmes des exploitants d'aéronefs ou de leurs agents agréés ou dans le système de l'État récepteur. Ils peuvent aussi envisager de mettre au point un système de filtrage régional placé sous le contrôle des exploitants intéressés.

## **2.10 STOCKAGE DES DONNÉES PNR**

Les données PNR ne devraient pas être conservées par l'État récepteur au-delà d'une période raisonnable pour les fins indiquées pour leur collecte par l'État ou pour des fins d'audit ou de recours, conformément aux lois de l'État.

## **2.11 TRANSFERT ULTÉRIEUR**

2.11.1 Des mesures de protection appropriées devront être appliquées pour limiter le transfert ultérieur des données PNR aux autorités publiques agréées. Ces mesures devraient tenir compte des accords ou des arrangements pris avec l'État à partir duquel les données sont transférées.

2.11.2 Quand des données PNR obtenues par un État doivent être transférées à un autre État, les buts d'un tel transfert ultérieur ou partage des données intergouvernemental devraient être conformes aux buts indiqués au § 2.2.2, et les conditions d'un tel transfert devraient être déterminées durant le processus prévu aux § 2.4.4 et 2.4.5. Les États devraient se rappeler que le transfert ultérieur de données peut exposer l'exploitant à des poursuites en responsabilité civile.

## **2.12 PRINCIPES GÉNÉRAUX DE LA PROTECTION DES DONNÉES PNR**

2.12.1 Les États doivent veiller à ce que chaque autorité publique ayant accès aux données PNR assure un niveau approprié de gestion et de protection de données.

2.12.2 S'il n'y a pas de législation nationale pour la protection de ces données, les États devraient avoir mis en place des procédures de protection des données PNR des passagers. Les États devraient s'inspirer des présentes lignes directrices, le cas échéant, dans l'élaboration de lois ou de règlements pour la protection des données durant le transfert et le traitement des données PNR.

2.12.3 Un équilibre raisonnable devrait être établi entre, d'une part, la nécessité de protéger les données PNR d'un passager et, d'autre part, le privilège d'un État d'exiger la divulgation de renseignements sur les passagers. En conséquence, les États ne devraient pas restreindre indûment le transfert des données PNR des exploitants aux autorités compétentes d'un autre État, et ils devraient s'assurer de la protection des données PNR des passagers.

## 2.13 SÉCURITÉ ET INTÉGRITÉ DES DONNÉES PNR

2.13.1 Les États devraient mettre en place des mesures réglementaires, procédurales et techniques afin d'assurer que le traitement des données PNR aux fins indiquées précédemment à la section 2.2 est conforme aux mesures de protection appropriées, notamment en ce qui concerne la sécurité, l'authenticité, l'intégrité et la confidentialité des données PNR. Il convient également de prendre des précautions pour prévenir les abus ou les usages indus des données par les autorités nationales.

2.13.2 Les États devraient veiller à ce que leurs systèmes et leurs réseaux informatiques traitant les données PNR soient configurés de façon à empêcher les exploitants d'aéronefs d'accéder par le biais de ces systèmes aux données ou aux systèmes d'information d'un autre exploitant.

2.13.3 Pour empêcher toute divulgation, copie, utilisation ou modification non autorisée des données communiquées à un État, l'État récepteur devrait en restreindre l'accès en fonction de la nécessité de consultation et recourir à des mécanismes de sécurité reconnus, tels que les mots de passe, l'encodage ou autres précautions raisonnables, afin d'éviter tout accès non autorisé aux données PNR conservées dans ses systèmes et réseaux informatiques.

2.13.4 Les États devraient, conformément à leurs lois ou règlements nationaux, disposer d'un système de contrôle de bases de données permettant l'élimination systématique des données PNR reçues.

2.13.5 Les mécanismes d'accès qu'utilisent les autorités publiques pour accéder aux dossiers PNR dans la méthode « pull » devraient être conçus de façon à ne pas compromettre le fonctionnement normal ni la sécurité des systèmes des exploitants d'aéronefs. Ces mécanismes devraient également être conçus de façon à empêcher toute modification des données des exploitants ou toute autre action pouvant compromettre l'intégrité des données des exploitants ou de leurs systèmes (ce serait donc uniquement des systèmes de lecture).

2.13.6 Les États devraient veiller à mettre en place un programme d'audit approprié afin de surveiller le transfert, le retrait et la destruction des données PNR de leurs bases de données. L'accès à ces systèmes d'audit serait réservé uniquement aux utilisateurs autorisés.

## 2.14 TRANSPARENCE ET RECOURS DES PASSAGERS

2.14.1 L'exploitant d'aéronefs ou son agent devrait aviser les passagers de façon adéquate, par exemple au moment de la réservation du vol ou de l'achat du billet d'avion, qu'il pourrait être tenu par la loi de communiquer aux autorités publiques d'un État, en partie ou en totalité, les données PNR qu'il détient concernant les passagers d'un vol à destination, en provenance ou en transit dans les aéroports situés dans le territoire de l'État, et que ces renseignements pourraient en outre être communiqués à d'autres autorités, s'il y a lieu, pour donner suite aux exigences de l'État qui reçoit les renseignements. L'avis donné aux passagers devrait également indiquer les raisons précises pour lesquelles ces renseignements sont exigés et inclure des directives appropriées sur la procédure à suivre pour accéder à leurs données ou sur les recours possibles.

2.14.2 L'Appendice 2 des présentes lignes directrices contient des modèles d'avis ou de note à l'intention des passagers que les exploitants sont invités à utiliser.

2.14.3 Les États devraient prévoir des mécanismes appropriés, établis par législation lorsque c'est possible, pour permettre aux passagers d'accéder aux renseignements qui les concernent, de les consulter et de demander que des corrections soient apportées ou des mentions ajoutées, s'il y a lieu.

2.14.4 Des mécanismes de recours devraient être établis pour permettre aux passagers d'obtenir un remède adéquat au traitement illégitime de leurs données PNR par les autorités publiques.

## 2.15 COÛTS

2.15.1 Les États devraient étudier avec soin les coûts que devront supporter les exploitants selon les diverses méthodes d'obtention des données PNR. Différents barèmes de coûts sont associés aux méthodes « push » et « pull » et les États devraient donc consulter les exploitants pour choisir la méthode la plus appropriée, afin de réduire les coûts au minimum tant pour les États que pour les exploitants.

2.15.2 Les États qui exigent le transfert des données PNR devraient prendre en considération les problèmes des autres États et des exploitants d'aéronefs desservant leurs territoires, notamment en ce qui concerne les coûts et les incidences possibles sur les infrastructures en place.

## 2.16 SANCTIONS ET PÉNALITÉS

2.16.1 Les États devraient reconnaître que l'exactitude et l'intégralité des données PNR recueillies par les exploitants d'aéronefs ne sont pas vérifiables. Il ne faudrait donc pas prendre des mesures contre les exploitants ou les tenir juridiquement, financièrement ou autrement responsables du transfert de données PNR recueillies de bonne foi qui se révéleraient, par la suite, fausses, ambiguës ou autrement erronées.

2.16.2 Si un exploitant d'aéronefs n'a pas transféré de données PNR pour un vol dérouté, les États devraient prendre en considération les circonstances d'un tel déroutement.

2.16.3 Si les États imposent des pénalités et des sanctions en cas de non fourniture de données PNR, ils ne devraient les imposer qu'aux exploitants d'aéronefs qui assurent directement des vols au départ ou à destination d'aéroports situés sur leurs territoires, ou des vols en transit à ces aéroports.

## 2.17 QUESTIONS DIVERSES

Les États qui recueillent des données PNR se conformeront strictement aux dispositions de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* relatives à la non-divulgence des données en cas d'enquête d'accident ou d'incident (Chapitre 5 ; § 5.12).

---

## Appendice 1

### ÉLÉMENTS DE DONNÉES PNR

(Voir le § 2.5.1)

Les systèmes d'un exploitant peuvent comprendre les éléments de données ci-après :

<i>Groupes ou catégories de données</i>	<i>Éléments de données</i>
Détails des noms dans le PNR	Nom du passager, nom de famille, prénom/initiales, titre, autres noms dans le PNR
Détails des adresses	Adresse de contact, adresse de facturation, contact d'urgence, adresse électronique, adresse postale, adresse du domicile, adresse de destination [dans l'État exigeant le transfert des données PNR]
Numéro(s) de contact	[Détails sur les numéros de téléphone]
Tous RPCV recueillis	Par exemple : nom figurant dans le passeport, date de naissance, sexe, nationalité, numéro de passeport
Renseignements sur les affiliations aux programmes pour grands voyageurs	Numéro de compte dans le programme pour grands voyageurs et statut élite
Code de localisation du PNR	Numéro de localisation du dossier, références de réservation et numéro de suivi de réservation
Numéro de passager dans le PNR	[Numéro]
Situation du passager	Passager en attente
Toutes les données sur les dates	Date de création du PNR, date de réservation, date de départ, date d'arrivée, date du premier voyage figurant dans le PNR, date de modification la plus récente du PNR, date d'émission du billet, première date de voyage prévue, première date d'arrivée [dans l'État exigeant le transfert des données PNR], date de réservation de dernière minute
Renseignements PNR éparpillés	Passagers multiples dans le PNR, autres passagers dans le PNR, autre référence dans le PNR, passagers individuels au moment de la réservation
Toutes les données dans le champ billetterie	Date d'émission/achat du billet, classe de voyage, ville d'émission, numéro du billet, aller simple, calcul automatique du tarif (ATFQ)

Groupes ou catégories de données	Éléments de données
Toutes les données du PNR sur l'itinéraire	Segments/étapes de l'itinéraire de vol dans le PNR, historique de l'itinéraire, ville d'origine/point d'embarquement, ville de destination, segments d'itinéraire actifs, segments annulés, jours d'escale, segments de vol effectués, informations de vol, date de départ du vol, point d'arrivée, segments ouverts, segments inconnus de l'itinéraire de rechange (ARNK), segments par voie non aérienne, détails sur les correspondances de la liaison à l'arrivée, renseignements sur le transport, état de la confirmation
Renseignements sur les formes de paiement (FOP)	Toutes les formes de paiement (comptant, électronique, numéro de carte de crédit et date d'expiration, avis de paiement de passage [PTA], échange), détails sur la personne/l'agence effectuant le paiement, codes de remise du personnel
Toutes les données sur l'enregistrement*	Disponibles en général après la clôture du vol seulement : numéro de sécurité de l'enregistrement, identité de l'agent d'enregistrement, heure d'enregistrement, état de l'enregistrement, état de la confirmation, numéro d'embarquement, indicateur d'embarquement, ordre d'enregistrement
Toutes les données sur le siège	Sièges demandés à l'avance ; sièges effectivement occupés après la clôture du vol seulement*
Toutes les données sur les bagages*	Disponibles en général dans le système de contrôle des départs après la clôture du vol seulement : nombre de bagages, numéros des étiquettes des bagages, poids des bagages, renseignements sur l'ensemble des bagages collectifs, responsable des bagages collectifs, nombre de bagages, code du transporteur des bagages, situation des bagages, destination des bagages/ point de déchargement
Renseignements sur l'agent de voyages	Détails sur l'agence de voyages, nom, adresse, coordonnées pour les contacts, code IATA
Renseignements sur la provenance des données	Nom de la personne qui fait la réservation
Renseignements sur les passagers présents*	Disponibles en général après l'enregistrement et la clôture du vol seulement : indicatif de passager présent
Renseignements sur les passagers absents*	Disponibles après la clôture du vol seulement : antécédents de désistement
Remarques générales	Tous les renseignements figurant dans la section Remarques générales
Texte libre/champs de code dans OSI, SSR, SSI, Remarques/historique	Tous les codes IATA

\* Ces éléments de données figurent dans le système de contrôle des départs et ne sont pas disponibles avant le départ. Il a été recommandé à l'Organisation mondiale des douanes (OMD) d'envisager d'incorporer ces éléments dans les futurs messages RPCV. Ces éléments peuvent faire partie ou non d'un PNR, selon le système utilisé par la compagnie aérienne.

## Appendice 2

### MODÈLES D'AVIS OU DE NOTE À L'INTENTION DES PASSAGERS

#### FORMULAIRE A

(Voir le § 2.14.2)

#### AVIS AUX VOYAGEURS À DESTINATION DE [ÉTAT DE DESTINATION]

Aux termes des lois de [État de départ], le service [nom de l'autorité publique compétente de l'État de destination] extraira ou recevra les renseignements sur les réservations et les déplacements des passagers à destination de [État de destination] contenus dans les dossiers passagers (ou PNR [Passenger Name Record]) des exploitants d'aéronefs et des agents de voyages.

[Nom de l'autorité publique compétente de l'État de destination] a indiqué qu'elle utilisera ces données PNR à des fins incluant l'amélioration de la sûreté aérienne, le renforcement de la sécurité du pays et des frontières, ainsi que la lutte contre le terrorisme, les délits transnationaux et le crime organisé, et leur prévention. Le PNR peut comprendre des renseignements obtenus durant le processus de réservation ou conservés par les compagnies aériennes ou les agents de voyages, notamment des détails sur les cartes de crédit et autres renseignements personnels similaires d'ordre financier.

Ces renseignements ne seront pas conservés au-delà d'une période raisonnable pour les fins indiquées qui justifient leur collecte par l'État ou pour des fins d'audit ou de recours, conformément aux lois de [État de destination].

Pour tout autre renseignement sur ces dispositions, notamment sur les mesures de protection de vos renseignements personnels, veuillez vous adresser à votre compagnie aérienne ou votre agent de voyages ou encore à [Nom de l'autorité publique compétente de l'État de destination].

-----

**FORMULAIRE B***(Voir le § 2.14.2)***AVIS CONCERNANT LES DONNÉES DES DOSSIERS PASSAGERS**

Un nombre croissant d'États exigent d'avoir accès aux dossiers des compagnies aériennes qui contiennent certains renseignements sur les voyages et les réservations, à savoir les données des dossiers passagers (ou PNR [Passenger Name Record]). L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré des lignes directrices pour aider les États à formuler leurs propres exigences et procédures concernant le traitement des données PNR.

Les États ne devraient utiliser les données PNR qu'à des fins telles que l'amélioration de la sûreté aérienne, le renforcement de la sécurité du pays et des frontières, ainsi que la lutte contre le terrorisme, les délits transnationaux et le crime organisé, et leur prévention. Les données PNR peuvent comprendre des renseignements obtenus durant le processus de réservation ou conservés par les compagnies aériennes ou les agents de voyages, notamment des détails sur les cartes de crédit et autres renseignements personnels similaires d'ordre financier.

Les données PNR ne devraient pas être conservées par les autorités des États au-delà d'une période raisonnable pour les fins indiquées qui justifient leur collecte par l'État ou pour des fins d'audit ou de recours, conformément aux lois nationales.

Pour tout autre renseignement sur ces dispositions, notamment sur les mesures de protection de vos renseignements personnels, veuillez vous adresser aux autorités nationales compétentes, à votre compagnie aérienne ou à votre agent de voyages.

— FIN —



ISBN 978-92-9231-814-7



9 7 8 9 2 9 2 3 1 8 1 4 7