DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

Le Caire (Égypte), 22 mars – 2 avril 2004

Point 4 : Lutte contre la fraude en matière de documents de voyage et la migration illégale

ANNEXE 9 — *FACILITATION*
CHAPITRE 5 — PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis le milieu des années 1980, les tentatives de migration d'un État à l'autre, au mépris de leurs législations nationales, sont devenues un phénomène universel de masse, qui crée pour les États un lourd fardeau économique dans le secteur public aussi bien que dans le privé.

1.2 Les difficultés qu'impose à l'aviation civile le nombre croissant de tentatives de migration illégale ont amené la Division de facilitation à ses dixième et onzième sessions (FAL/10 et FAL/11) à adopter de nouvelles SARP pour l'Annexe 9, et la première réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/1) à adopter d'autres mesures, qui ont abouti à l'Amendement n° 17 de l'Annexe. Les nouvelles SARP visent à couvrir divers problèmes et incluent des mesures de prévention, des procédures d'immigration, ainsi que le rapatriement des personnes non admissibles.

1.3 La migration illégale continue de préoccuper les gouvernements et les transporteurs à l'échelle du globe. Ces dernières années, le problème s'est aggravé du fait de la participation d'éléments criminels à l'organisation de ces mouvements illégaux et de l'adoption par les migrants de diverses méthodes de contournement et de prolongation du processus d'immigration dans les pays de destination choisis. Ces méthodes comprennent l'utilisation de documents de voyage frauduleux (ou l'usage frauduleux de documents valides par des imposteurs), la destruction des documents de voyage durant le vol ou le voyage, et les demandes d'asile de mauvaise foi à l'arrivée à la destination voulue.

1.4 L'utilisation de documents de voyage inadéquats comme tactique pour avoir accès au transport aérien vers une certaine destination est un problème mondial qui a une incidence néfaste sur la sécurité générale des États, que leur territoire soit une source, un point de transit ou la destination de ce type de trafic. Il faut un effort international concerté pour attaquer ce problème, car sa persistance peut mener à l'érosion des programmes de facilitation dans la mesure où les États cherchent à le contenir en renforçant les contrôles sur le trafic légitime.

2. MIGRATION ILLÉGALE : MOTIF DE PRÉOCCUPATION POUR L'OACI

2.1 Traditionnellement, les États font appel à des dispositions législatives chargeant les exploitants de services de transport de la responsabilité de s'assurer que leurs passagers détiennent les documents de voyage nécessaires, et imposant des amendes ou des pénalités comme moyens de décourager le transport international de personnes non admissibles. Cependant, face à l'augmentation des volumes de trafic illégal et au raffinement des méthodes employées, ces dispositions sont devenues insuffisantes. Les compagnies aériennes internationales en collaboration avec les États ont été obligées de mettre en place des programmes intensifs pour détecter les documents frauduleux et pour identifier et intercepter les passagers qui voyagent avec l'intention d'émigrer sans être munis des documents requis.

2.2 Pour l'OACI, les difficultés vont bien au-delà des coûts considérables supportés par l'industrie du transport aérien pour la gestion des problèmes, qui vont de la prévention des cas de documents frauduleux au point d'embarquement au transport de personnes non admissibles qui doivent être ramenées à leur point de départ. En plus de solliciter énormément de ressources en services de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile, notamment des services de contrôle aux aéroports, ces problèmes de contrôle aux frontières prennent énormément de temps et entraînent une dégradation du processus de congé pour les voyageurs en général. Par ailleurs, le rapatriement forcé des personnes non admissibles pose des problèmes bien connus pour la sécurité des vols. Enfin, les éléments et les agissements criminels qui sont souvent associés à la migration illégale représentent en eux-mêmes des menaces pour la sûreté de l'aviation.

2.3 L'efficacité des SARP applicables aux personnes non admissibles est fortement tributaire d'un niveau élevé d'acceptation, de conformité et de coopération entre les États. Si un État où embarquent des personnes non munies des documents requis hésite à prendre des mesures pour lutter contre la fraude des documents, et si un État n'est pas disposé à rapatrier ses nationaux ou à prendre en charge pour vérification des personnes admises antérieurement, cela tend à encourager plutôt qu'à décourager le problème de la fraude en matière de documents.

2.4 Par ailleurs, on constate de plus en plus une absence de coopération et de communication entre les services de contrôle des États qui envoient ou qui reçoivent des personnes non admissibles, situation qui fait obstacle au fonctionnement rationnel et économique de l'aviation civile internationale. Des cas ont été signalés de personnes ballottées entre deux États en raison de différences d'interprétation de leur statut de personnes non admissibles ou expulsées. Des aéronefs ont été retenus au sol pendant des journées entières, voire des semaines, à cause de différends entre les administrations concernées au sujet de leurs responsabilités respectives à l'égard des personnes non admissibles. Il n'y a aucune justification à de tels retards et interruptions de service, qui ne servent qu'à encourager la migration illégale.

2.5 L'analyse des différences notifiées par divers États par rapport aux SARP du Chapitre 3, section E, de l'Annexe 9 et de certains récits anecdotiques permet de dégager quelques problèmes importants, décrits ci-après :

a) non-acceptation de la lettre explicative ou de la lettre de remplacement émise conformément à l'Appendice 9 de l'Annexe 9, lorsque des documents de voyage frauduleux, falsifiés ou usurpés ont été saisis ou lorsque la personne non admissible est arrivée sans documents, et insistance pour recevoir les documents frauduleux;

b) résistance de la part de l'État de réception à confisquer les documents frauduleux ou falsifiés et à les retirer de la circulation;

c) refus de prendre en charge pour vérification une personne non admissible renvoyée, sous prétexte qu'on ne peut trouver trace de son entrée dans l'État en question;

d) absence de communication entre les gouvernements concernés, qui continue à peser lourdement sur les transporteurs en cause et à retarder la résolution de ces cas difficiles.

2.6 Le Groupe de rédaction sur le congé des passagers du Groupe d'experts FAL a élaboré des amendements à certaines SARP afin de résoudre ces questions et d'autres. Ces propositions d'amendement figurent dans l'appendice à la présente note, qui contient également d'autres recommandations relatives aux personnes expulsées, au sujet desquelles il existe pour le moment fort peu d'éléments d'orientation dans l'Annexe.

3. OBSERVATIONS SUR CERTAINES PROPOSITIONS

3.1 *Paragraphe 5.1*. Ce principe général stipule de meilleures communications et une plus grande coopération entre les États intéressés. L'efficacité des dispositions relatives en particulier aux personnes non admissibles dépend dans une très large mesure de l'acceptation générale des SARP, de leur respect et de la coopération entre États pour leur application. Il s'agit d'éviter les cas où les États concernés délèguent aux transporteurs la charge que représentent les personnes non admissibles ou expulsées, ce qui ne peut que retarder sérieusement la résolution des problèmes.

3.2 *Paragraphe 5.2*. Cette norme offre aux États une base réglementaire/juridique permettant le transit des personnes refoulées d'un autre État, et le cas échéant de leurs agents d'escorte. Compte tenu de l'importance croissante des agents d'escorte, cette disposition devrait faciliter le voyage des agents d'escorte qui accompagnent une personne non admissible ou expulsée.

3.3 *Paragraphe 5.9*. La question de la responsabilité de l'État pour la garde des passagers et des membres d'équipage après qu'ils ont été pris en charge pour vérification, qui est une fonction normale des États, a été conservée dans le Chapitre 3 (voir FAL/12-WP/3, § 3.43). La question distincte de la responsabilité de l'exploitant pour la garde des passagers et des membres d'équipage après qu'ils ont été jugés non admissibles a été placée dans le Chapitre 5 puisqu'il s'agit d'une situation particulière découlant du processus d'admission et de contrôle des personnes. Le § 5.9 comprend lui-même deux éléments : 1) la personne doit être jugée non admissible; et 2) elle doit être confiée à l'exploitant en vue de son refoulement; ces deux conditions doivent être remplies avant que l'exploitant ne devienne responsable de la personne non admissible. La responsabilité n'est pas transférée si la personne non admissible est encore sous la garde des pouvoirs publics.

3.4 *Paragraphe 5.12*. La division FAL/10 (1998) a intégré cette disposition dans l'Annexe, afin d'offrir une solution à la pratique non souhaitable de ballotter une personne non admissible entre deux États. Afin de résoudre les problèmes d'interprétation, il est proposé d'insérer au Chapitre 1er une définition de l'expression «commencement du voyage» (voir FAL/12-WP/6, Appendice). Son application peut s'expliquer de la façon suivante : si un passager se rend par avion de l'État A à l'État C en passant par l'État B, il est considéré comme «ayant commencé son voyage» dans l'État A s'il ne quitte pas la zone de transit direct de l'aéroport de l'État B. Par contre, si les autorités de contrôle de l'État B autorisent ce passager à entrer dans cet État, par exemple pour se reposer dans un hôtel en attendant son vol de correspondance vers l'État C, l'État B sera alors considéré, vis-à-vis de l'État C, comme étant le point où le passager «a commencé son voyage».

3.5 *Paragraphe 5.16*. Cette norme a pour objet d'assurer que le transport aérien ne sera pas interrompu par des incidents du genre décrit dans cette disposition. La Note offre aux États une certaine marge de manœuvre dans l'application de la norme, afin de tenir compte des situations où un nombre irrégulièrement élevé de personnes non admissibles se trouvent à bord d'un vol particulier.

3.6 *Paragraphe 5.19.* Cette norme donne à l'exploitant un préavis suffisant pour faire une évaluation approfondie des risques de dégâts, de danger ou de blessure que pourrait présenter le transport de la personne expulsée. Ce préavis permettra aussi à l'exploitant d'assurer la disponibilité de sièges pour la personne expulsée et un agent d'escorte éventuel, de prévenir les membres d'équipage et de prendre les mesures de précaution appropriées pour le transport.

3.7 *Paragraphe 5.21.* La personne expulsée peut ne pas être munie des documents de voyage requis (passeport ou visa). Cette norme permet d'assurer que les documents de voyage nécessaires lui seront fournis afin de faciliter son voyage via un État de transit et son entrée dans l'État de destination.

3.8 *Paragraphe 5.25.* La norme porte sur un sujet extrêmement problématique normalement associé aux personnes non admissibles. Souvent, une personne sans papiers à l'arrivée est remise au transporteur qui l'a transportée avec ordre de la refouler. Le transporteur est donc placé devant l'alternative suivante : a) transporter le passager vers une destination où l'on sait que la lettre préconisée dans l'Appendice 9 ne sera pas acceptée et où le passager subira des difficultés juridiques; ou b) détenir la personne non admissible tout en essayant d'obtenir du pays d'origine de cette personne qu'il lui délivre un document de remplacement. On estime qu'il est plus aisé pour l'État qui a ordonné le refoulement de coopérer avec un autre État afin d'assurer l'émission rapide d'un document d'urgence ou de remplacement.

4. DÉCISION DE LA DIVISION

4.1 La Division est invitée à recommander l'adoption des SARP destinées au Chapitre 5 de l'Annexe 9 qui sont présentées en appendice.

– – – – – – – – – – – –

APPENDICE

CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

A. Généralités

5.1 Afin de perturber le moins possible l'exploitation ordonnée de l'aviation civile internationale, les États contractants coopéreront entre eux pour résoudre rapidement toute différence se posant dans la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre.

5.2 Les États contractants faciliteront le transit des personnes refoulées d'un autre État conformément aux dispositions du présent chapitre, et apporteront toute la coopération nécessaire aux exploitants et aux agents d'escorte qui procèdent à ce refoulement.

B. Personnes non admissibles

5.3 ~~3.58~~ (1re partie) Lorsqu'une personne sera jugée non admissible, conformément au § 3.44, les ~~pouvoirs publics~~ États contractants en ~~informeront~~ aviseront sans délai l'exploitant, par écrit ~~et le consulteront au sujet des possibilités de refoulement~~.

~~*Note 1.— La personne jugée non admissible sera replacée soit sous la garde de l'exploitant qui l'a transportée directement vers la destination finale, soit, s'il y a lieu, sous la garde de l'un des exploitants qui l'a transportée vers l'une des destinations de transit.*~~

~~*Note 2.— Ni la présente disposition ni la Note 1 ne doivent en aucune manière être interprétées comme une autorisation de renvoyer quiconque demande asile dans le territoire d'un État contractant vers un pays dans lequel sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un groupe social particulier ou de ses opinions politiques.*~~

5.4 ~~3.58~~ (2e partie) **Pratique recommandée.—** *Il est recommandé que* ~~*Lorsqu'une personne sera jugée non admissible,*~~ *les pouvoirs publics* ~~*en informeront sans délai l'exploitant et le consulteront au sujet des possibilités*~~ *consultent l'exploitant sur le délai de refoulement de la personne jugée non admissible, afin de donner à l'exploitant un délai raisonnable pour procéder au refoulement de la personne sur ses propres services ou pour prendre des dispositions de rechange.*

~~*Note 1.— La personne jugée non admissible sera replacée soit sous la garde de l'exploitant qui l'a transportée directement vers la destination finale, soit, s'il y a lieu, sous la garde de l'un des exploitants qui l'a transportée vers l'une des destinations de transit.*~~

Note ~~*2*~~*.—* ~~*Ni la présente disposition ni la Note 1 ne doivent*~~ *La présente disposition ne doit en aucune manière être interprétée*~~*s*~~ *comme une autorisation de renvoyer quiconque demande asile dans le territoire d'un État contractant vers un pays dans lequel sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un groupe social particulier ou de ses opinions politiques.*

5.5 Les États contractants veilleront à ce qu'un ordre de refoulement soit donné à l'exploitant à l'égard d'une personne jugée non admissible. L'ordre de refoulement comprendra, s'ils sont connus, le nom, l'âge, le genre et la citoyenneté de la personne en question.

~~3.59 En remplacement d'un document saisi, l'État qui renvoie la personne émettra une lettre explicative et y joindra une photocopie des documents de voyage saisis (s'ils sont disponibles), ainsi que tout autre renseignement important, comme l'ordre de refoulement. La lettre explicative et les pièces jointes seront remises à l'exploitant responsable du réacheminement de la personne non admissible. Elle servira à informer les autorités au point de transit et/ou au point d'embarquement initial. Advenant que la personne jugée non admissible ait perdu ou détruit ses documents de voyage, une lettre semblable sera émise.~~

~~*Note. On trouvera à l'Appendice 9 des propositions de lettres applicables au refoulement des passagers non munis des documents requis.*~~

5.6 Les États contractants qui ordonnent le refoulement d'une personne non admissible qui a perdu ou détruit ses documents de voyage émettront une lettre explicative dans le format indiqué à l'Appendice 9 a) afin de donner des renseignements aux autorités du point de transit et/ou du point d'embarquement d'origine. Cette lettre, l'ordre de refoulement et tout autre renseignement pertinent seront remis à l'exploitant ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui aura la responsabilité de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.

5.7 Les États contractants qui ordonnent le refoulement d'une personne non admissible dont les documents de voyage ont été saisis conformément au § 3.45 émettront une lettre explicative dans le format indiqué à l'Appendice 9 b) afin de donner des renseignements aux autorités du point de transit et/ou du point d'embarquement d'origine. Cette lettre ainsi qu'une photocopie des documents de voyage saisis et l'ordre de refoulement seront remis à l'exploitant ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui aura la responsabilité de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.

5.8 ~~3.60.1 Lorsque les pouvoirs publics~~ Les États contractants qui ont des raisons de croire qu'une personne ~~qui a été déclarée~~ non admissible pourrait offrir une résistance à son refoulement, ~~ils~~ en informeront l'exploitant ~~dans des délais lui permettant de~~ concerné dès que possible avant le départ prévu, afin qu'il puisse prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

~~*Note. À cette fin, la sûreté devrait être assurée par des fonctionnaires de l'État, lorsque la réglementation nationale le prévoit, ou par l'exploitant, qui devrait employer son propre personnel de sûreté ou engager à ses frais le personnel qu'il juge compétent.*~~

5.9 ~~3.52.2~~ (2e partie) ~~**Pratique recommandée.** *Après cette prise en charge, conditionnelle ou inconditionnelle, il est recommandé que les pouvoirs publics compétents assument la responsabilité de la garde des passagers et des membres d'équipage jusqu'à ce qu'ils soient légalement admis à entrer ou qu'ils soient jugés non admissibles et replacés sous la garde de l'exploitant en vue de leur transport hors du territoire de l'État*~~ L'exploitant sera tenu responsable de la garde d'une personne à partir du moment où elle est jugée non admissible et confiée à l'exploitant en vue de son refoulement, conformément au § 5.4.

5.10 ~~3.62~~ Lorsque l'admission d'une personne est refusée et que celle-ci est confiée de nouveau à l'exploitant en vue de son transport hors du territoire de l'État, l'exploitant ne sera pas empêché de recouvrer de cette personne les frais de transport ~~qui pourraient en résulter~~ découlant de son refoulement.

5.11 ~~3.60 Chaque État contractant veillera à ce qu'une personne jugée non admissible soit replacée sous la garde de l~~ L'exploitant~~, qui sera chargé de la ramener promptement~~ refoulera la personne non admissible :

a) au point où elle a commencé son voyage; ou

b) à tout autre endroit où elle peut être admise.

5.12 ~~3.63 Les États contractants accepteront pour contrôle~~ Un État contractant acceptera pour vérification une personne refoulée ~~à son point de débarquement~~ d'un État où elle a été jugée non admissible, si~~, avant son embarquement,~~ cette personne a ~~déjà séjourné sur leur~~ commencé son voyage à partir de son territoire ~~autrement qu'en transit direct~~. ~~Les États contractants ne renverront~~ Un État contractant ne renverra pas cette personne dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.

~~*Note.— Cette disposition n'a pas pour objet d'empêcher les pouvoirs publics de soumettre à un nouveau contrôle une personne non admissible qui a été refoulée, afin de déterminer si elle peut finalement être admise sur le territoire de l'État ou de prendre des mesures en vue de la transférer, de la déplacer ou de l'expulser vers un État dont elle a la nationalité ou dans lequel elle est admissible.*~~

5.13 ~~3.63.1 Lors de l'application de la procédure indiquée au § 3.63, si une personne jugée non admissible a perdu ou détruit son document de voyage, les~~ Les États contractants ~~intéressés~~ accepteront~~, en remplacement, un document attestant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée, délivré par les pouvoirs publics de l'État contractant où cette personne a été jugée non admissible~~ la lettre explicative et les autres documents émis conformément aux § 5.6 ou 5.7 comme documentation suffisante pour procéder à la vérification de la personne mentionnée dans la lettre.

~~3.64 Si la procédure présentée au § 3.59 a été suivie, les États contractants accepteront la lettre explicative dont il est fait mention et n'exigeront pas la présentation du document de voyage frauduleux, falsifié ou contrefait en cause.~~

5.14 ~~3.55~~ Les États contractants n'imposeront pas d'amende aux exploitants si des ~~passagers~~ personnes à l'arrivée et en transit sont jugées non munies des documents requis, lorsque les exploitants peuvent démontrer qu'ils ont pris des précautions suffisantes pour vérifier que ~~les passagers~~ ces personnes se conforment aux exigences en matière de documents aux fins de l'entrée dans l'État de destination.

5.14.1 ~~3.55.1~~ **Pratique recommandée.—** *Il est recommandé que, lorsque les exploitants ont coopéré avec les pouvoirs publics à la satisfaction de ceux-ci, par exemple en vertu de mémorandums d'entente conclus entre les parties concernées, à des mesures destinées à empêcher le transport de personnes non ~~munies des documents requis~~ admissibles, les États contractants réduisent les amendes et pénalités qui pourraient autrement être applicables lorsque de telles personnes sont transportées à destination de leur territoire.*

5.15 ~~3.57~~ **Pratique recommandée.—** *Advenant que les précautions mentionnées au § ~~3.53~~ 3.32 aient été prises mais que ~~le passager~~ la personne ne soit néanmoins pas admise, en raison de problèmes de documents dépassant l'expertise de l'exploitant ou pour des raisons autres que l'absence des documents requis, l'exploitant ne devrait pas être tenu ~~directement~~ responsable des coûts en rapport avec la garde officielle ~~du passager~~ de la personne.*

5.16 Les États contractants n'empêcheront pas le départ de l'aéronef d'un exploitant en attendant de déterminer l'admissibilité de l'un ou l'autre de ses passagers à l'arrivée.

Note.— Une exception à cette disposition pourrait être faite si l'État contractant avait des raisons de croire qu'il pourrait y avoir un nombre irrégulièrement élevé de personnes non admissibles sur un vol particulier.

~~3.59.1 **Pratique recommandée.—** *Il est recommandé que, lorsque c'est possible en pratique, chaque État contractant veille à ce que les pouvoirs publics qui donnent l'ordre de renvoi adressent une notification aux pouvoirs publics des pays de transit et de destination finale du voyage prévu.*~~

~~*Note. — Cette notification devrait contenir les renseignements suivants :*~~

~~a) *identité de la personne;*~~

~~*b) motif du transport;*~~

~~*c) accompagnateur(s), le cas échéant;*~~

~~*d) évaluation du risque par les autorités compétentes.*~~

~~3.61 Lorsqu'un passager est jugé non admissible et refoulé comme il est prévu au § 3.60, les pouvoirs publics qui ont ordonné son refoulement remettront ses documents de voyage (y compris les lettres applicables au refoulement des passagers non munis des documents requis) à l'exploitant ou, dans le cas de personnes accompagnées, à l'accompagnateur ou au garde, qui sera chargé de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.~~

C. Personnes expulsées

5.17 Un État contractant qui expulse une personne de son territoire lui donnera un ordre d'expulsion qui indiquera le nom de l'État de destination.

5.18 Les États contractants qui expulsent des personnes de leurs territoires assumeront toutes les obligations, responsabilités et coûts connexes, si elles ne sont pas assumées par la personne expulsée.

~~3.66 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants concernés soient informés lorsque des passagers sont obligés d'emprunter un vol par suite d'un ordre d'expulsion émanant des pouvoirs publics. Les pouvoirs publics informeront l'exploitant dans des délais lui permettant de prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.~~

~~*Note. — Les pouvoirs publics communiqueront les renseignements ci-après à l'exploitant, sous réserve de la législation nationale relative à la protection de la vie privée :*~~

~~— *nom de la personne expulsée;*~~

~~— *raison de l'expulsion;*~~

~~— *nom des gardes;*~~

~~— *acceptation ou refus de voyager;*~~

~~— *tout autre renseignement permettant à l'exploitant d'évaluer le risque de compromettre la sûreté du vol.*~~

~~*Afin d'assurer une coordination appropriée des spécifications de facilitation et de sûreté, l'attention est attirée sur les dispositions applicables de l'Annexe 17, Chapitre 4.*~~

5.19 Lorqu'ils prennent leurs dispositions avec un exploitant en vue d'une expulsion, les États contractants mettront à sa disposition une copie de l'ordre d'expulsion ainsi que les renseignements ci-dessous dès que possible, mais au plus tard 24 heures avant l'heure prévue de départ du vol :

a) acceptation ou refus de voyager de la part de la personne expulsée;

b) évaluation du risque par l'État et/ou tout autre renseignement pertinent qui aiderait l'exploitant à évaluer le risque pour la sûreté du vol;

c) noms et nationalités de tous agents d'escorte;

d) preuve d'un lien entre la personne expulsée et l'État de destination.

Note.— Afin d'assurer la coordination des normes de facilitation et de sûreté, l'attention est appelée sur les dispositions applicables de l'Annexe 17, Chapitre 4.

5.20 Lorsqu'ils prennent des dispositions en vue d'une expulsion vers un État de destination, les États contractants utiliseront dans la mesure du possible des vols directs sans escale.

5.21 Un État contractant qui présente une personne à expulser veillera à ce que tous les documents de voyage officiels exigés par tout État de transit et/ou de destination soient fournis à l'exploitant.

5.22 Un État contractant admettra dans son territoire ses nationaux qui ont été expulsés d'un autre État.

5.23 Un État contractant accordera une attention spéciale à l'admission d'une personne, expulsée d'un autre État, qui détient la preuve d'une résidence valide et autorisée dans son territoire.

5.24 Lorsqu'ils déterminent qu'une personne expulsée doit être escortée et que l'itinéraire comporte une escale dans un État intermédiaire, les États contractants veilleront à ce que le ou les agents d'escorte restent avec la personne déportée jusqu'à sa destination finale, à moins que les autorités et l'exploitant intervenant au point de transit ne conviennent à l'avance de dispositions de rechange.

~~3.67 Chaque État contractant veillera à ce que les pouvoirs publics qui donnent l'ordre d'expulsion informent les pouvoirs publics des pays de transit et, le cas échéant, ceux des pays de destination, du voyage prévu.~~

D. Obtention d'un document de voyage de remplacement

5.25 Lorsqu'un document de voyage de remplacement doit être obtenu pour faciliter le refoulement et l'acceptation de la personne à sa destination, l'État qui ordonne le refoulement fournira toute l'assistance possible pour obtenir ce document.

5.26 ~~3.68~~ L'État contractant auquel il est demandé de fournir des documents de voyage pour faciliter le retour d'un de ses nationaux répondra dans un délai raisonnable, c'est-à-dire au plus 30 jours après avoir reçu la demande, soit en délivrant un document de voyage, soit en convainquant l'État requérant que l'intéressé n'est pas un de~~s~~ ses nationaux.

5.27 ~~3.69~~ L'État contractant en cause n'exigera pas que l'intéressé signe la demande de document de voyage comme condition préalable à la délivrance d'un tel document.

5.28 ~~3.70~~ Si l'État contractant en cause a déterminé qu'une personne pour laquelle un document de voyage a été demandé est l'un de ses nationaux, mais qu'il ne peut pas délivrer un passeport dans les 30 jours, il délivrera un document de voyage d'urgence qui certifie la nationalité de l'intéressé et qui est valide pour la réadmission dans cet État.

5.29 ~~3.71~~ L'État contractant en cause ne contrecarrera pas le retour de l'un de~~s~~ ses nationaux en le rendant apatride sans d'abord consulter l'État qui a décidé de le refouler.

— FIN —