



DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

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

Point 1 : Évolution de la situation depuis la onzième session de la Division

TRAVAUX DU GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note résume brièvement les activités menées par le Groupe d'experts de la facilitation depuis son institution en 1996 par le Comité du transport aérien du Conseil, suite à une recommandation de la onzième session de la Division de facilitation (FAL/11, 1995).

1.2 Le groupe d'experts a été mis sur pied pour formuler des recommandations de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) destinées à l'Annexe 9, fournir des renseignements qui pourraient être utilisés par le Secrétariat pour élaborer des outils de gestion (par exemple un manuel) et des éléments indicatifs, aider les États à mettre en œuvre l'Annexe 9, formuler des propositions à examiner lors des sessions de la Division FAL, et exécuter les autres tâches qui lui sont attribuées par le Comité.

1.3 Le groupe d'experts est constitué de 26 membres représentant les États contractants suivants : Allemagne, Angola, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Cuba, Égypte, États-Unis, Fédération de Russie, France, Ghana, Inde, Italie, Kenya, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Panama, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Sénégal, Suisse et Thaïlande.

1.4 Les autres États intéressés peuvent participer aux travaux du groupe d'experts comme observateurs. Un nombre limité d'organisations internationales, comme l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), INTERPOL et l'Organisation mondiale des douanes (OMD), sont également invitées à participer aux réunions du groupe en qualité d'observateurs. Jusqu'ici, le groupe a tenu quatre réunions.

2. RATIONALISATION DE L'ANNEXE 9

2.1 La création du Groupe d'experts de la facilitation a donné à l'Organisation l'occasion de réviser l'Annexe dans son ensemble et d'étudier comment elle pourrait être mise à jour et simplifiée. Cela a donné la rationalisation des Chapitres 1^{er} à 4.

2.2 Dans la mesure du possible, les SARP faisant double emploi ont été combinées, et les incohérences, supprimées. De nombreuses SARP ont été raccourcies, et leur libellé ainsi que leur syntaxe ont été simplifiés. Les SARP dépassées — surtout celles qui avaient été adoptées dans les années de formation de l'Annexe 9 et qui n'ont plus d'objectif contemporain — ont été supprimées. Les orientations de politique générale ont été placées dans une section distincte, au Chapitre 1^{er}, pour les distinguer des SARP de nature pragmatique. Les dispositions de type explicatif, qui donnaient des orientations sur la mise en œuvre ou contenaient des spécifications techniques détaillées, ont été retirées de l'Annexe, afin d'être insérées dans le futur Manuel de facilitation.

2.3 L'objectif de cette révision est que l'Annexe soit plus facile à comprendre et donc que les États puissent plus facilement identifier et notifier les «différences» à l'OACI.

3. AMENDEMENT N° 17

3.1 En 1997, à sa première réunion, le groupe d'experts a révisé, actualisé et renforcé les SARP du Chapitre 3 de l'Annexe 9 relatives à la prévention du transport aérien des personnes non munies des documents requis et à la gestion des problèmes de contrôle frontalier qui découlent de ce transport. Le Conseil de l'OACI a par la suite adopté ces recommandations, qui ont été incorporées dans l'Annexe au moyen de l'Amendement n° 17, mettant à jour la 10^e édition.

3.2 À sa première réunion, le groupe d'experts a également travaillé à des éléments indicatifs visant à compléter les SARP relatives à l'accès des personnes handicapées aux services aériens. Ces éléments ont été finalisés par le Secrétariat, par correspondance avec les membres du groupe, et publiés en tant que Circulaire 274 de l'OACI.

4. AMENDEMENT N° 18

4.1 Lors de ses deuxième et troisième réunions, le groupe d'experts a examiné les cinq premiers chapitres¹ et, à la fin de sa troisième réunion, tenue en février 2001, il a recommandé des changements importants.

4.2 Un de ces changements était l'introduction du concept du «passeport unipersonnel» au Chapitre 3. FAL/11 avait demandé au groupe d'experts de déterminer si l'on pouvait normaliser les procédures d'inscription des enfants dans le passeport d'un titulaire principal. Concluant de son étude qu'il serait très peu probable qu'une telle normalisation soit réalisée, le groupe a recommandé une norme exigeant de tous les États contractants qu'ils délivrent un passeport distinct à chaque personne, quel que soit son âge.

4.3 Le groupe d'experts a actualisé et simplifié d'autres SARP concernant les documents exigés pour voyager. Ces dispositions encouragent maintenant l'utilisation des spécifications du Doc 9303 de l'OACI, comme l'a demandé FAL/11. Le groupe a révisé l'Appendice 5 de l'Annexe 9, concernant les cartes d'embarquement/débarquement, de façon que les renseignements demandés sur ces cartes soient conformes aux données lisibles à la machine des passeports. Les SARP pertinentes sur les contrôles des passagers en transit (figurant anciennement au Chapitre 5) ont été importées dans le Chapitre 3.

4.4 En ce qui concerne les SARP relatives au traitement douanier des marchandises, le groupe d'experts a particulièrement veillé à ce que les dispositions de l'Annexe 9 relatives à la

¹ Définitions et champ d'application, Entrée et sortie des aéronefs, Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages, Entrée et sortie des marchandises et autres articles, et Trafic en transit dans le territoire d'un État contractant.

facilitation des marchandises soient alignées, dans la mesure du possible, sur les dispositions de la Convention de Kyoto révisée² de l'Organisation mondiale des douanes (OMD). Le texte intégral du Chapitre 4 a été remplacé par de nouvelles SARP. En outre, les SARP du Chapitre 5 applicables aux contrôles des marchandises en transit ont été actualisées et importées dans le Chapitre 4.

4.5 Au Chapitre 2 (Entrée et sortie des aéronefs), le groupe d'experts a refondu, remanié et simplifié les spécifications relatives aux documents exigés pour le congé des aéronefs, et les SARP concernant l'aviation générale et les autres vols non réguliers. Il a révisé en profondeur les dispositions du Chapitre 2 sur la désinsectisation, au sujet de laquelle un rapport sera présenté au titre du point 6.1 de l'ordre du jour.

4.6 Enfin, le groupe d'experts a mis à jour les définitions du Chapitre 1^{er} et ajouté de nouvelles SARP reflétant les principes généraux applicables aux chapitres qui constituent le «dispositif» de l'Annexe.

4.7 Le Conseil de l'OACI a adopté ces recommandations, qui ont été incorporées dans l'Annexe au moyen de l'Amendement n° 18 et publiées dans la 11^e édition (juillet 2002).

5. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

5.1 La Division est invitée à prendre note des renseignements ci-dessus.

— FIN —

² *Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers*, 1973 (amendée en 1999).