



DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

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

Point 3 : Mise en œuvre de mesures modernes de facilitation et de sûreté dans le transport aérien de fret

3.2 : Sûreté

ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS — NORME 2.38 DE L'ANNEXE 9

(Note présentée par les États-Unis)

1. INTRODUCTION

1.1 La norme 2.38 du Chapitre 2 de l'Annexe 9 stipule que, dans le cas des aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, tout État contractant qui, pour des raisons de sécurité aérienne, exige une autorisation préalable, n'exigera pas dans la demande d'autorisation préalable d'autres renseignements que ceux qui figurent dans un plan de vol.

1.2 Au même chapitre, la norme 2.41 prescrit que les États contractants accepteront les renseignements figurant dans le plan de vol comme préavis d'arrivée, à condition que ces renseignements soient reçus deux heures au moins avant l'arrivée et que l'atterrissage s'effectue sur un aéroport international préalablement désigné.

2. ACTIVITÉS DES ÉTATS-UNIS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

2.1 En raison de ses questions de sûreté de l'aviation à l'échelle nationale, les États-Unis ont promulgué des mandats législatifs pour exiger la soumission préalable par voie électronique de renseignements sur le fret transporté par tous les modes de transport à destination et en provenance de leurs territoires. Ces mandats législatifs, destinés à renforcer la sûreté nationale, imposent à tous les transporteurs l'obligation de communiquer aux services des douanes et de la protection des frontières des États-Unis une liste complète et détaillée de toutes les marchandises transportées au premier point d'arrivée ou au dernier point de départ. Cela inclut le fret dont la destination finale ne se trouve pas aux États-Unis. Le principe directeur est que si la marchandise touche les États-Unis, elle doit faire l'objet d'une liste complète et détaillée.

2.2 Les risques de sûreté qui continuent de se poser concernant l'utilisation d'aéronefs comme armes de terroristes imposent à tous les aéronefs la nécessité de soumettre à l'avance un manifeste, s'ils sont en transit, en avitaillement ou s'ils débarquent des passagers ou déchargent du fret à l'intérieur des États-Unis.

2.3 D'importants changements ont été apportés aux procédures de sûreté du fret aérien et ils se poursuivront, afin de protéger la sécurité du public.

3. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

3.1 La Division est invitée à amender le Chapitre 2, Section F, norme 2.38 de l'Annexe 9, afin de permettre d'exiger, outre les renseignements figurant dans le plan de vol, des documents supplémentaires, selon les besoins de l'État contractant.

«2.38 Dans le cas des aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, tout État contractant qui, pour des raisons de sécurité ou de sûreté aérienne, exige une autorisation préalable, peut demander dans la demande d'autorisation préalable d'autres renseignements que ceux qui figurent dans un plan de vol.»

— FIN —