



DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

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

**PROJET DE RAPPORT DU COMITÉ 1 SUR
LE POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le projet de rapport ci-joint sur le point 5 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le Comité 1 en vue de sa soumission à la Plénière.

Point 5 : Modernisation des installations aéroportuaires et des systèmes de prestation de services**5.1 : Révision du Chapitre 6 de l'Annexe 9****5.2 : Programmes de facilitation nationaux, régionaux et d'aéroport**

5.1 Les notes de travail suivantes sont présentées au titre des points ci-dessus de l'ordre du jour : WP/7, 17 et 31 (Secrétariat), WP/73 (République de Corée), WP/54 (IATA), WP/90 (ITF), WP/64 (États-Unis), WP/65 (États-Unis), WP/46 (IAOPA), WP/47 (IAOPA) et WP/84 (ACI).

5.2 L'IATA fait une présentation sur l'Airbus A-380 et les notes d'information suivantes sont présentées : IP/12 par le Secrétariat sur les défis et perspectives de l'actualisation du Chapitre 6 de l'Annexe 9, IP/17 par la République de Corée sur le développement et l'exploitation de l'aéroport international Incheon, IP/33 par l'Égypte sur les développements et améliorations des aéroports égyptiens, IP/10 par le Secrétariat sur la collaboration de l'OACI aux projets FAL avec d'autres organisations, IP/3 par la Tanzanie sur l'initiative régionale de cet État en matière de facilitation du transport aérien, IP/21 sur la mise en œuvre du programme de facilitation en Inde et IP/25 par la France intitulée «Tous au service du client! Historique et synthèse de la démarche de qualité globale des aéroports».

5.3 Dans la note WP/31, le Secrétariat décrit les défis en matière de sûreté et de facilitation attendus suite à la mise en service de l'Airbus A-380 et d'autres nouveaux aéronefs de grandes dimensions, y compris les incidences sur les zones d'enregistrement, le filtrage des passagers et des bagages, la gestion des bagages, les risques accrus pour les passagers résultant d'attaques terroristes, un besoin accru en zones stériles, de nouveaux défis en matière d'embarquement et de débarquement d'un nombre accru de passagers, un filtrage de sûreté avant le vol accru et la menace présentée par les systèmes antiaériens portables.

5.3.1 Après un bref débat, la Division appuie la note et recommande que les défis posés par la mise en service des nouveaux aéronefs de grandes dimensions soient pris en compte lors de l'élaboration ou de l'amendement des normes et pratiques recommandées des Annexes 9 et 17.

5.4 La Division procède à l'examen et prend acte de la note WP/73 présentée par la République de Corée sur la rénovation des installations aéroportuaires et l'état de préparation des services de communication pour les nouveaux avions de plus grandes dimensions et fait de même pour la note WP/54 présentée par l'IATA sur la mise en service de l'Airbus A-380.

5.5 En ce qui concerne la note WP/90 présentée par l'ITF sur l'exploitation de l'Airbus 380, la Division convient que la question des défis que représente pour les services d'urgence la mise en service d'aéronefs de ce type soit renvoyée au Conseil de l'OACI et que ce dernier soit invité à la transmettre à la Commission de navigation aérienne qui pourrait déterminer toute responsabilité de l'OACI à cet égard.

5.6 Dans la note WP/64, les États-Unis traitent de la question de la nécessité d'actualiser les capacités et les procédures de traitement des passagers, des membres d'équipage, et en particulier des bagages, au départ par une utilisation élargie des systèmes d'étiquettes d'identification des bagages par radiofréquence (RFID). La note encourage les États à poursuivre activement la transition à un tel système et à demander de l'aide régionale ou internationale pour résoudre tout problème à cet égard.

5.6.1 Les recommandations proposées dans la note ne sont pas appuyées par la Division car la responsabilité du choix et de la délivrance des étiquettes de bagages est la responsabilité des compagnies aériennes et à cause des coûts inhérents à la mise en œuvre de la nouvelle technologie. La

Division note toutefois que les systèmes RFID d'identification des bagages sont un outil d'identification et de localisation important pour l'avenir en ce qui concerne les bagages enregistrés, ordinaires et spéciaux.

5.7 La Division est saisie et prend acte de la note WP/65 également présentée par les États-Unis. Ce document porte sur les questions liées à l'aménagement des aéroports pour tenir compte du transport de surface et des facteurs de sûreté dans la planification des nouvelles constructions ou rénovations majeures d'aéroport. La Division recommande que les informations présentées soient incluses dans les sections pertinentes d'éléments d'orientation OACI.

5.8 La Division étudie la note WP/46 présentée par l'IAOPA sur les moyens d'assurer les opérations de service aux postes de stationnement aux aéroports et convient de la recommandation suivante :

Recommandation A/ —

Amender comme suit l'alinéa c) de la pratique recommandée 6.15 :

La Division est donc invitée à examiner la pratique recommandée 6.15 et à en amender l'alinéa c) comme il est indiqué ci-dessous :

6.15 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que des mesures soient prises pour assurer aux aéronefs de tous types et de toutes catégories (réguliers, non réguliers et d'aviation générale) un stationnement commode et un service rapide, afin de hâter les formalités de congé et les opérations à accomplir sur les aires de trafic et de réduire la durée d'immobilisation des aéronefs au sol. Il est souhaitable en particulier :*

...

- c) *de doter les postes de stationnement des moyens nécessaires à l'exécution rapide, commode et sûre de toutes les opérations intéressant le service des aéronefs, y compris du matériel nécessaire à un arrimage sûr;*

...

5.9 La Division examine ensuite la note WP/47, également présentée par l'IAOPA, sur l'accès aux aéronefs stationnés par les équipages ou par un préposé autorisé. La note recommande un amendement à la pratique recommandée 6.15, alinéa h). Après discussion, la Division convient que, même si elle est d'accord avec la proposition, la note devrait être renvoyée pour complément d'examen au Groupe d'experts de la facilitation.

5.10 La Division prend note de la contribution de l'ACI, décrite dans la note WP/84, aux travaux actuellement en cours à l'OACI sur la révision du Chapitre 6 de l'Annexe 9 et de l'appui accordé par l'ACI à la proposition présentée par l'OACI dans la note IP/2 et consistant à mettre sur pied un groupe d'experts chargé de poursuivre l'élaboration du chapitre en question.

5.11 Dans la note WP/17, le Secrétariat décrit les questions réglementaires liées au changement de propriété et de gestion dans la fourniture des services d'aéroport à l'occasion du transfert de cette gestion de l'État à des sources privées. La Division prend acte du contenu de la note et formule la recommandation suivante :

Recommandation B/ —

Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que les dispositions de l'Annexe 9 continuent à être mises en œuvre si un aéroport est privatisé.

5.12 La Division examine la note WP/7 présentée par le Secrétariat sur les éléments indicatifs concernant l'organisation de programmes de facilitation aéroportuaires et nationaux. On y propose l'adoption de deux nouveaux appendices visant à remplacer les Appendices 11 et 12 de l'Annexe 9.

5.12.1 Après un débat durant lequel elle approuve des modifications mineures au nouvel Appendice 11, la Division adopte la recommandation suivante :

Recommandation A/ —

Il est recommandé de remplacer les Appendices 11 et 12 actuels de l'Annexe 9 par ce qui suit :

«APPENDICE 11**MODÈLE DE PROGRAMME DE FACILITATION (FAL) D'AÉROPORT****1. OBJET D'UN PROGRAMME FAL D'AÉROPORT**

1.1 Le programme FAL d'aéroport vise à réaliser les objectifs de l'Annexe 9 au niveau opérationnel, pour faciliter l'accomplissement à l'aéroport des formalités de contrôle frontalier des aéronefs, des équipages, des passagers et du fret.

2. PORTÉE DU PROGRAMME FAL D'AÉROPORT

2.1 Le programme FAL d'aéroport englobe toutes les dispositions de l'Annexe 9 concernant les processus de contrôle frontalier à l'aéroport, ainsi que la planification et la gestion de ces processus. On trouvera dans le tableau ci-dessous une liste représentative des tâches à accomplir et de la ou des normes et pratiques recommandées (SARP) applicables à chacune de ces tâches.

Tâche du programme FAL d'aéroport	SARP de l'Annexe 9 (11^e édition)
Établir, réviser et amender, selon les besoins, les procédures d'entrée et de congé des vols à l'aéroport en question.	Norme 6.1
Examiner régulièrement les performances de toutes les parties en ce qui concerne le respect de l'objectif de 45 minutes pour le traitement des passagers à l'arrivée et de 60 minutes pour le traitement des passagers au départ. Utiliser des études de temps et des analyses de files d'attente pour déterminer où des ajustements doivent être apportés.	Pratiques recommandées 3.28 et 3.31

Tâche du programme FAL d'aéroport	SARP de l'Annexe 9 (11 ^e édition)
Établir des systèmes modernes pour l'immigration et l'inspection douanière, au moyen de la technologie applicable. Collaborer pour établir des systèmes automatisés de contrôle des passagers.	Normes 3.37 et 6.26; pratique recommandée 3.33
Modifier, selon les besoins, les circuits de passage et les points de contrôle à l'aéroport pour faire face aux volumes de trafic croissants.	Norme 6.3
Améliorer la qualité et la quantité des panneaux indiquant les points d'inspection en vue de réduire la confusion chez le client.	Pratiques recommandées 6.9 et 6.12.1
Examiner l'effectif des postes d'inspection — équipes de travail, heures supplémentaires, etc. — et l'ajuster éventuellement en fonction de la demande de trafic.	Pratique recommandée 6.3.1
Contribuer, au nom des exploitants résidents et des services d'inspection, à la conception des nouveaux aéroports ou des nouvelles installations d'inspection.	Normes 6.2 et 6.7
Suivre et améliorer la livraison des bagages dans la zone d'inspection douanière.	Norme 6.28
Signaler aux autorités compétentes tous problèmes de service liés aux opérations de change. Recommander l'installation de GAB dans la zone des arrivées.	Normes 6.63, 6.64 et 6.65
Coordonner les procédures de facilitation, de lutte contre les stupéfiants, de sûreté de l'aviation et de traitement des marchandises dangereuses en vue de réaliser les objectifs des quatre programmes.	Norme 8.19
Ne pas oublier le fret! Coordonner les activités et les besoins des divers services d'inspection pour assurer le dédouanement et la livraison rapides des expéditions de fret aérien. Fournir des installations adéquates pour le chargement/déchargement et pour un entreposage sécurisé du fret en attente de dédouanement.	Norme 4.25; pratiques recommandées 4.28 et 4.29 et 6.38 à 6.50 inclusivement
Établir et maintenir des systèmes électroniques pour les manifestes de marchandises, le dédouanement et la livraison.	Normes 4.15 et 4.4
Service client : examiner régulièrement la performance de toutes les parties en ce qui concerne le respect de l'objectif de trois heures pour l'accomplissement des formalités d'inspection et apporter les ajustements nécessaires et réalisables.	Pratiques recommandées 4.28 et 4.29
Examiner l'effectif des services d'inspection dans la zone de dédouanement des marchandises — équipes de travail, heures supplémentaires, etc. — et l'ajuster éventuellement pour répondre aux besoins du client.	Norme 6.60.1

3. ORGANISATION ET GESTION

3.1 Il est recommandé que ce soit le Comité de facilitation d'aéroport qui s'occupe du programme de facilitation au niveau opérationnel. Bien qu'il convienne que ces comités soient

encouragés par le Comité national de facilitation et qu'ils le tiennent informé de leurs difficultés et de l'avancement de leurs activités, ils ne sont pas nécessairement supervisés par celui-ci. Leur principal objectif consiste à régler les problèmes au jour le jour et à mettre en œuvre l'Annexe 9.

3.2 Il est recommandé que le directeur de l'aéroport soit chargé de diriger les activités du comité et de convoquer des réunions régulières de celui-ci. Le comité devrait être composé des cadres supérieurs des différents services d'inspection de l'aéroport (services de douane, d'immigration, de quarantaine, etc.), et des chefs d'escale des compagnies assurant des vols internationaux à l'aéroport en question. La participation de toutes les parties est nécessaire au succès du programme FAL d'aéroport.»

«APPENDICE 12

MODÈLE DE PROGRAMME FAL NATIONAL

1. OBJECTIF D'UN PROGRAMME FAL NATIONAL

1.1 Le programme FAL national a pour objectif de mettre en œuvre le mandat de la Convention de Chicago qui vise à ce que les États contractants prévoient et facilitent les formalités frontalières qui doivent être accomplies en ce qui concerne les aéronefs effectuant des vols internationaux ainsi que leurs passagers, leurs équipages et leurs marchandises.

2. PORTÉE DU PROGRAMME FAL NATIONAL

2.1 Les articles applicables de la Convention de Chicago et les tâches relatives à la mise en œuvre de chacun d'eux sont présentés dans le tableau ci-dessous. Les activités visant à accomplir ces tâches ainsi que des tâches connexes dans un État constituent le programme FAL national.¹

Mandat de la Convention de Chicago	Tâches de mise en œuvre
Article 10 — <i>Atterrissage sur un aéroport douanier</i> (...) tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, si les règlements dudit État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanières et autres. En quittant le territoire d'un État contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. (...)	– Établir des aéroports douaniers et en ouvrir de nouveaux selon les besoins. – Établir des procédures permettant aux exploitants de services réguliers et non réguliers de demander l'autorisation d'atterrir à des aéroports douaniers ou d'en partir. – Organiser des services d'inspection frontalière aux aéroports douaniers.

¹ Un groupe de petits États ayant des besoins et objectifs similaires peut décider d'établir un programme FAL sous-régional afin de réaliser des économies d'échelle.

Mandat de la Convention de Chicago	Tâches de mise en œuvre
Article 13 — <i>Règlements d'entrée et de congé</i> 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.	– Appuyer les services de contrôle frontalier intéressés dans l'établissement et le maintien de systèmes d'inspection efficaces aux aéroports, et dans leurs efforts visant à rationaliser leurs procédures respectives. – Établir des programmes pour traiter des problèmes de sûreté comme la fraude de documents, la migration illégale et la contrebande. – Coordonner les préparatifs en vue du contrôle de grands nombres de visiteurs étrangers participant à des événements spéciaux, par exemple des compétitions sportives internationales.
Article 14 — <i>Prévention de la propagation des maladies</i> Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner (...)	– Établir, examiner et amender selon les besoins les politiques nationales concernant la prévention de la propagation des maladies contagieuses par la voie aérienne, par exemple : désinsectisation des aéronefs, désinfection, programmes de quarantaine liés à l'hygiène publique, et mesures de filtrage à appliquer en cas d'urgence sanitaire.
Article 22 — <i>Simplification des formalités</i> Chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.	– Établir, examiner et amender selon les besoins les règlements nationaux appliquant les lois de l'État sur les douanes, l'immigration et la quarantaine en ce qui concerne les mouvements internationaux par la voie aérienne.
Article 23 — <i>Formalités de douane et d'immigration</i> Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. (...)	– Établir et amender, selon les besoins, les formalités douanières et d'immigration exécutées aux aéroports, pour les harmoniser avec les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9. – Appuyer et préconiser la délivrance nationale de passeports et d'autres documents de voyage conformément aux spécifications du Doc 9303 de l'OACI — <i>Documents de voyage lisibles à la machine</i>.

Mandat de la Convention de Chicago	Tâches de mise en œuvre
Article 37 — <i>Adoption de normes et procédures internationales</i> Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne. (...) j) formalités de douane et d'immigration; (...)	– Participer à l'élaboration par l'OACI de l'Annexe 9. – Réviser les procédures nationales périodiquement afin d'assurer l'harmonisation avec les dispositions de l'Annexe 9.
Article 38 — <i>Dérogation aux normes et aux procédures internationales</i> Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. (...)	– Examiner périodiquement la conformité de tous les services pertinents aux dispositions de l'Annexe 9 et notifier à l'OACI les différences entre les pratiques nationales et les normes pertinentes.

3. ORGANISATION ET GESTION

3.1 Le programme FAL national relève principalement de la compétence de l'Administration de l'aviation civile (AAC) ou du Ministère des transports, mais la réussite de ce programme exige la participation active d'autres ministères ou services, comme les suivants :

Douanes Affaires étrangères Agriculture/environnement Sûreté et lutte contre les stupéfiants Tourisme	Immigration Autorités émettrices de passeports et visas Santé publique Autorités émettrices de cartes d'identité
---	---

3.2 En outre, la participation active des autorités aéroportuaires (publiques ou privées) et des compagnies aériennes internationales résidentes ou de leurs organisations représentatives est essentielle.

3.3 Les autres entités qui peuvent jouer un rôle consultatif comprennent les services gouvernementaux ou les organisations non gouvernementales qui s'occupent de la promotion du tourisme et du commerce international.

3.4 Il est recommandé que l'exécution du programme FAL national relève du **Comité FAL national**, qui se compose des chefs des services gouvernementaux concernés et des chefs de l'exécutif des organisations nationales représentant les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires. Le président devrait être un cadre supérieur de l'AAC ou du Ministère des transports.

3.5 Pour que le comité puisse faire son travail, ses membres peuvent désigner un ou plusieurs cadres de niveau intermédiaire de leurs organismes respectifs pour les représenter à des réunions au niveau fonctionnel (groupes de travail). Des pouvoirs suffisants devraient leur être octroyés en vue d'agir au nom de leurs organismes respectifs et de prendre les décisions nécessaires pour appuyer les travaux du comité. Le président devrait désigner un cadre de niveau intermédiaire de son ministère ou organisme pour présider et convoquer les réunions de travail.

3.6 La décision de convoquer des réunions du Comité FAL national ou des représentants désignés des membres, ainsi que la fréquence et le lieu de ces réunions, sont des questions à la discrétion du président. Les arrangements de travail concernant l'accomplissement des diverses tâches de mise en œuvre dépendent de la nature de la tâche et de la question à l'examen.

4. INSTITUTION D'UN PROGRAMME FAL NATIONAL

4.1 Il est conseillé que la responsabilité d'un programme FAL national et la composition des membres du Comité FAL national soient établies par législation, réglementation ou décision exécutive du chef de l'État, en vue d'assurer la participation des différents organismes et groupes de l'industrie concernés et d'en garantir la continuité. Le Directeur général de l'aviation civile ou le Ministre des transports devrait déclencher le processus en vue d'obtenir ce mandat par l'intermédiaire du système politique national.»

— FIN —