



DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

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

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

Le rapport ci-joint sur le point 5 de l'ordre du jour est présenté à la Plénière pour approbation.

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 ci-après 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 et 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 pour information : IP/12 (Secrétariat) sur les défis et les perspectives de l'actualisation du Chapitre 6 de l'Annexe 9, IP/17 (République de Corée) sur le développement et l'exploitation de l'aéroport international Incheon, IP/33 (Égypte) sur le développement et l'amélioration des aéroports égyptiens, IP/10 (Secrétariat) sur la collaboration de l'OACI à des projets FAL avec d'autres organisations, IP/3 (Tanzanie) sur les activités régionales de cet État pour la facilitation du transport aérien, IP/21 (Inde) sur la mise en œuvre du programme de facilitation en Inde et IP/25 (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 que pose, pour la sûreté et la facilitation, la mise en service de l'Airbus A-380 et d'autres nouveaux aéronefs de grandes dimensions, tels que les incidences sur les zones d'enregistrement, le filtrage des passagers et des bagages, la gestion des bagages, les risques accrus d'attaques terroristes pour les passagers, le besoin de zones stériles supplémentaires, les difficultés accrues des embarquements et des débarquements d'un nombre supérieur de passagers, le filtrage de sûreté supplémentaire avant le vol et la menace des systèmes antiaériens portables.

5.3.1 Après un bref débat, la Division approuve la note et recommande qu'il soit tenu compte des défis posés par la mise en service des nouveaux aéronefs de grandes dimensions lors de l'élaboration ou de l'amendement des normes et pratiques recommandées des Annexes 9, 14 et 17.

5.4 La Division examine et prend acte de deux notes : 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 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 devrait être renvoyée au Conseil de l'OACI, en lui demandant d'en saisir la Commission de navigation aérienne qui pourrait déterminer la responsabilité éventuelle de l'OACI à cet égard.

5.6 Dans la note WP/64, les États-Unis soulignent la nécessité d'actualiser les capacités et les procédures de traitement des passagers et des membres d'équipage au départ, et surtout des bagages enregistrés, en élargissant l'utilisation de systèmes d'étiquettes d'identification des bagages par radiofréquence (RFID). La note invite les États à préparer activement la transition à un tel système et à demander une aide régionale ou internationale pour tout problème qui en résulterait.

5.6.1 Les recommandations proposées dans la note ne sont pas appuyées par la Division, d'une part parce qu'elle estime que la responsabilité du choix des étiquettes de bagages et de leur émission et utilisation relève des compagnies aériennes et d'autre part en raison des coûts découlant de la mise en œuvre de la nouvelle technologie. La Division note toutefois que les étiquettes RFID sont un outil d'identification et de localisation important futur, pour les bagages enregistrés, ordinaires ou spéciaux.

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

5.8 La Division examine la note WP/46 présentée par l'IAOPA sur les moyens d'assurer les services d'entretien aux postes de stationnement aux aéroports et elle approuve la recommandation ci-après :

Recommandation A/ —

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

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 en cours de l'OACI sur la révision du Chapitre 6 de l'Annexe 9 et de l'appui de l'ACI à la proposition de l'OACI dans la note IP/2, visant 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 des modes de propriété et de gestion pour la prestation des services d'aéroport dans le cadre d'une privatisation. La Division prend acte du contenu de la note et recommande la nouvelle norme ci-après pour l'Annexe 9 :

Recommandation A/ —

Adopter la nouvelle norme ci-après :

6.-- Les États contractants veilleront à ce que les dispositions de l'Annexe 9 continuent d'être appliquées en cas de privatisation d'un aéroport.

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

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

Recommandation A/ —

Remplacer les Appendices 11 et 12 actuels de l'Annexe 9 par le texte ci-après :

«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

Tâche du programme FAL d'aéroport	SARP de l'Annexe 9 (11 ^e édition)
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
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

Tâche du programme FAL d'aéroport	SARP de l'Annexe 9 (11 ^e édition)
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 L'instance qui est recommandée pour s'occuper du programme de facilitation au niveau opérationnel est le Comité de facilitation d'aéroport. Alors que le Comité national de facilitation devrait encourager de tels comités et se tenir au courant de leurs difficultés et de leurs progrès, ceux-ci ne sont pas nécessairement supervisés par l'organisme national. Leurs principales fonctions consistent 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 assume la direction du comité et en convoque régulièrement les réunions. Le comité devrait être composé des cadres supérieurs des différents services d'inspection de l'aéroport (douane, immigration, quarantaine, etc.), ainsi que des chefs d'escale des compagnies aériennes 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

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 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 douanière 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.
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.

Mandat de la Convention de Chicago	Tâches de mise en œuvre
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>.
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) et/ou du Ministère des transports. Toutefois, la réussite de ce programme exige la participation active d'autres ministères ou services, comme les suivants :

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

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 d'une autorité appropriée. Afin de maintenir un lien étroit entre le Comité FAL national et le Comité national de sûreté de l'aviation, des membres appropriés du Comité national de sûreté de l'aviation peuvent également faire partie du Comité FAL national et vice-versa.

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 (DGAC) ou l'autorité appropriée devrait déclencher le processus en vue d'obtenir ce mandat par l'intermédiaire du système politique national.»