



DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

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

**RAPPORT DU COMITÉ 1 SUR
LE POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le rapport ci-joint sur le point 7 de l'ordre du jour est présenté à la Plénière pour approbation.

Point 7 : Autres questions de facilitation

7.1 La Division examine les notes de travail ci-après au titre de ce point de l'ordre du jour : WP/11 et 29 (Secrétariat), WP/72 (République de Corée) et WP/45 (IAOPA).

7.2 La note WP/11, présentée par le Secrétariat, décrit les travaux de l'OACI concernant l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et la nécessité d'élaborer des SARP visant à faciliter le voyage international des personnes directement touchées par un accident. La note propose d'ajouter une nouvelle section au Chapitre 8 de l'Annexe 9 contenant des SARP visant à compléter les Résolutions de l'Assemblée et éléments indicatifs existants en la matière.

7.2.1 Lors du débat, certains États expriment l'avis qu'ils préféreraient que la norme proposée au sujet des documents de voyage autres que les passeports soit une recommandation, à fusionner avec la recommandation concernant la délivrance de visas. La Division accepte cet amendement, ainsi que certains changements mineurs que d'autres États suggèrent d'apporter au texte.

7.2.2 La Division accepte également la proposition présentée par la République de Corée dans la note WP/72, amendée suite à une suggestion de certains États qui vise à ajouter, selon les besoins, la mention des États adjacents dans le texte des SARP proposées dans la note WP/11.

7.3 La Division formule ainsi la recommandation suivante :

Recommandation A/XX —

Insérer le texte ci-après au chapitre 8 de l'Annexe 9 :

«Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

- a) L'État d'occurrence d'un accident d'aviation et les États adjacents prendront des dispositions pour faciliter l'entrée dans leur territoire, à titre temporaire, des membres de la famille des victimes d'un accident d'aviation.
- b) L'État d'occurrence et les États adjacents prendront également des dispositions pour faciliter l'entrée sur leur territoire, à titre temporaire, de représentants autorisés de l'exploitant de l'aéronef accidenté, ou du partenaire de l'alliance à laquelle appartient l'exploitant, afin de lui permettre de prêter assistance aux survivants et aux membres de leurs familles, aux membres de la famille des victimes décédées des suites de l'accident et aux autorités pertinentes de ces États.

Note.— Les accords de partage de code ou autres accords semblables intercompagnies obligent parfois les partenaires d'une alliance à jouer le rôle de «premier intervenant» au nom de l'exploitant touché, lorsque le partenaire peut arriver sur les lieux de l'accident plus rapidement que l'exploitant touché.

- c) **Pratique recommandée.**— Dans le cadre des dispositions à prendre pour permettre l'entrée sans délai des personnes mentionnées à l'alinéa a), il est recommandé que l'État d'occurrence et les États adjacents n'exigent aucun autre document de voyage qu'un passeport, ou un document de voyage d'urgence délivré expressément à ces personnes, pour leur permettre de se rendre dans ces

États. Dans le cas où l'État d'occurrence de l'accident et les États adjacents exigent un visa d'entrée pour les personnes mentionnées aux alinéas a) et b), ces États devraient accélérer la délivrance de ces visas.

- d) Les États contractants prendront des dispositions pour délivrer, s'il y a lieu, des documents de voyage d'urgence aux survivants de l'accident qui sont leurs ressortissants.
- e) Les États contractants accorderont toute l'assistance nécessaire, par exemple en prenant des dispositions pour assurer le transport et le dédouanement, afin d'aider au rapatriement des dépouilles mortelles vers leur pays d'origine, à la demande des familles des victimes ou de l'exploitant de l'aéronef accidenté.»

7.4 La Division convient aussi que le Secrétariat devrait confirmer que toutes les entités mentionnées dans les Annexes 12 et 13 sont couvertes par les dispositions dont il est question dans cette section, et que le Manuel FAL devrait contenir une explication en ce qui concerne l'alinéa c) sur les méthodes utilisées en général à l'échelle mondiale pour la délivrance de visas d'urgence. Le Secrétariat se conformera à la demande ci-dessus conformément aux dispositions pertinentes du chapitre 8 de l'Annexe 9.

7.5 La Division examine la note WP/45, présentée par l'IAOPA, relative à une proposition d'amendement de la Pratique recommandée 2.42 existante, amendement visant à tenir compte d'un objectif établi, semblable à ceux des § 3.28 et 3.31, concernant une durée totale maximale d'accomplissement des formalités de départ et d'arrivée pour l'aviation générale.

7.5.1 Sous réserve d'un amendement mineur, la Division accepte la proposition présentée dans la note WP/45 et formule la recommandation suivante :

Recommandation A/—

2.42 Pratique recommandée.— *Aux aéroports internationaux où il y a des vols d'aviation générale internationale, il est recommandé que les États contractants organisent des services d'inspection frontalière et de dédouanement d'un niveau appropriés pour ces vols.*

En coopération avec les exploitants et les autorités aéroportuaires, les États contractants devraient se fixer comme objectif une durée totale maximale de 60 minutes tout compris pour l'accomplissement de toutes les formalités de départ et d'arrivée requises, y compris les mesures de sûreté de l'aviation pour un aéronef qui n'exige qu'une inspection normale, durée calculée à partir du moment où le membre d'équipage présente l'aéronef au premier point de contrôle à l'aéroport.

Note.— Les «formalités de départ et d'arrivée requises» à accomplir pendant ces 60 minutes devraient comprendre les mesures de sûreté de l'aviation et, s'il y a lieu, la perception de redevances et autres prélèvements aéroportuaires, et les mesures de contrôle frontalier.

7.6 Les notes IP ci-après sont présentées pour information : IP/8 et 13 du Secrétariat concernant un guide sur la communication des différences par rapport à l'Annexe 9, et l'état des travaux de l'OACI concernant un Manuel de facilitation, respectivement.