



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

DÉVELOPPEMENTS INTERVENUS À LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE (CEAC)

[Note présentée par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)²]

SOMMAIRE

Cette note d'information présente à la Division les principaux développements depuis la dernière Session de la Division.

Ils sont reflétés dans la neuvième édition de ECAC. CEAC Doc n° 30, Partie I (Facilitation) adoptée par la 27^{ème} Session triennale en juillet 2003.

1. Les États membres de la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC), qui ont activement participé à la onzième session de la Division FAL de l'OACI, ont développé depuis 1995 un programme de travail ambitieux. Ces travaux ont été réalisés par l'intermédiaire de son Groupe de travail sur la facilitation, et ses sous-groupes spécialisés sur le transport des personnes à mobilité réduite, sur l'immigration et sur le fret. Ils ont été inclus dans CEAC Doc 30, Partie I, la Déclaration de politique de la CEAC dans le domaine de la facilitation. Pendant cette période, le Groupe de travail FAL a également contribué aux travaux entrepris par le Groupe d'experts FAL de l'OACI, en désignant des membres, en y participant et assurant un suivi. La mise en œuvre de l'Annexe 9 à la Convention sur l'aviation civile internationale a été une de ses préoccupations permanentes.

2. Depuis 1995, la facilitation du transport aérien, qui a toujours été une des premières priorités de la CEAC, a dû faire face aux défis des impératifs de sûreté accrus. Elle a dû traiter également le problème de l'immigration illégale, qui s'est considérablement accrue. Pendant la même période, elle a dû traiter de nouveaux centres d'intérêt tels que les Systèmes de Renseignements préalables concernant les voyageurs, tout en élargissant les dispositions sur la facilitation du transport des personnes à mobilité réduite.

¹ La version française est fournie par la Conférence européenne de l'aviation civile.

² Albanie, **Allemagne**, Arménie, **Autriche**, Azerbaïdjan, **Belgique**, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, **Danemark**, **Espagne**, Estonie, **Finlande**, **France**, **Grèce**, Hongrie, **Irlande**, Islande, **Italie**, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, Lituanie, **Luxembourg**, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, **Pays-Bas**, Pologne, **Portugal**, Serbie et Monténégro, République slovaque, République tchèque, Roumanie, **Royaume-Uni**, Slovénie, **Suède**, Suisse, Turquie, Ukraine (les 15 États membres de l'Union européenne (UE) apparaissent en caractères gras).

3. L'harmonisation de la situation de la facilitation au sein de ses États membres — 33 en 1995, 41 maintenant — a évolué, laissant la place à une meilleure mise en œuvre des dispositions communes.

4. La CEAC a travaillé en étroite coopération avec la Commission européenne et la présidence des Accords de Schengen sur la planification des infrastructures aéroportuaires.

5. Depuis 1995, les principales réalisations sont les suivantes :

- a) Adoption de dispositions complètes sur les questions liées à l'immigration, notamment concernant la vérification des documents de voyage, et le retour des passagers non admissibles et expulsés;
- b) En complément à ces dispositions, l'élaboration de lignes directrices sur les expulsés et les escortes, d'une lettre d'information aux autorités compétentes des États de transit et de destination au sujet des passagers non admissibles, et de lignes directrices pour le refoulement des passagers non admissibles;
- c) Élaboration d'un Système CEAC d'information de Facilitation sur l'immigration clandestine (ECFALIS) à destination des autorités de contrôle et des exploitants, aux fins de prévenir à l'avance des mouvements migratoires potentiellement irréguliers au moyen d'un système d'information informatisé ; la phase opérationnel d'ECFALIS a été lancée début 2003;
- d) Élaboration d'un complément aux dispositions traitant de la facilitation du transport des personnes à mobilité réduite (PMR), et d'un Code de bonne conduite sur les services d'assistance en escale pour les PMR, couvrant les services et facilités dont les passagers handicapés devraient pouvoir bénéficier. Les principaux principes du Code de bonne conduite sont que :
 - Les PMR ont les mêmes droits à la liberté de mouvement et de voyage que d'autres citoyens.
 - Les PMR ne doivent pas se voir imputer directement le coût du service qui leur est fourni.
 - Les transporteurs aériens, les entreprises d'assistance en escale et les aéroports devraient travailler ensemble au niveau local afin d'organiser l'assistance spéciale aux PMR.
 - Les dispositions prises doivent être conformes à la Directive européenne sur l'assistance en escale.

Dans ce contexte, le Code présente les niveaux de service minimaux à appliquer, depuis l'information fournie avant la réservation jusqu'à l'assistance en cas de retard. Le Code insiste, notamment, sur le fait que les services doivent être fournis aux PMR de bout en bout en évitant le transfert des responsabilités d'un prestataire de services à un autre.

Le Code présente également les objectifs en matière de performance pour le niveau de service dont devrait bénéficier le PMR à chaque étape du voyage et invite les prestataires de services à vérifier leur performance à l'aune de ces objectifs.

Nouvelle rédaction des dispositions sur la facilitation du fret aérien, afin de prendre en compte les conséquences de l'entrée en vigueur de la Convention de Kyoto révisée, et, complétant ces dispositions, l'élaboration et l'approbation par toutes les parties intéressées, dans un esprit de coopération, de lignes directrices, en liaison avec la Commission européenne, comme suit :

- Les dispositions existantes dans la Section 3, Partie I, ont été actualisées ou précisées de manière plus détaillée, comme par exemple la disposition de l'Annexe 9 sur le traitement anticipé des données. De nouveaux concepts ont été incorporés, et le concept de guichet unique, selon lequel l'information requise par les pouvoirs publics peut être envoyée par des moyens électroniques à un point unique, a été introduit. Dans une nouvelle disposition, il était recommandé que les pouvoirs publics participent aux systèmes communautaires pour l'échange électronique d'informations. Elle couvre la notion de l'introduction d'un système électronique centralisé dans un aéroport qui permet à tous les participants concernés, y compris les pouvoirs publics, d'échanger par des moyens électroniques l'information concernant le fret aérien. En outre, de nouvelles formalités douanières simplifiées ont été introduites. Les nouvelles dispositions ont été incorporées dans le Doc 30, Partie I, après adoption unanime par les Directeurs généraux.
- Des lignes directrices, qui n'imposent aux États membres de la CEAC aucune obligation formelle et ne comprennent que des explications et des exemples de meilleures pratiques permettant d'aider à la mise en œuvre des recommandations, ont également été incorporées en tant qu'Annexe au Doc 30.
- La Commission des Communautés européennes a joué un rôle important et constructif dans les discussions sur le fret dans le cadre des travaux entrepris dans le domaine de la facilitation. De nombreuses questions débattues sont couvertes par la législation de l'Union européenne, notamment le Code communautaire des douanes.

6. Une nouvelle édition (9^{ème} édition) de ECAC.CEAC Doc 30, Partie I, a été adoptée par la 27^{ème} Session triennale en juillet 2003. Prévue pour être diffusée largement aux États, aux organisations et à tous les partenaires de l'industrie, elle est disponible sur le site web de la CEAC : www.ecac-ceac.org.

7. L'examen de l'état de mise en œuvre au sein des États membres de la CEAC des recommandations FAL existantes, ainsi que de celles qui émaneront de la 12^{ème} Division, constituera un des principaux objectifs dans les années à venir. Garantir la compatibilité entre les mesures de facilitation et de sûreté sera le principal moteur. En outre, la communauté mondiale est tenue de coopérer plus étroitement à l'avenir lorsqu'elle introduit de nouvelles mesures ou de nouveaux plans d'action et de les mettre en œuvre de manière harmonisée.