

**Doc 9957**



# **Manuel de facilitation**

---

Approuvé par le Secrétaire général  
et publié sous son autorité

Première édition — 2011

Organisation de l'aviation civile internationale



Doc 9957



# Manuel de facilitation

---

**Approuvé par le Secrétaire général  
et publié sous son autorité**

**Première édition — 2011**

**Organisation de l'aviation civile internationale**

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
999, rue University, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI ([www.icao.int](http://www.icao.int)).

*Première édition, 2011*

**Doc 9957, Manuel de facilitation**

N° de commande : 9957  
ISBN 978-92-9231-924-3

© OACI 2011

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

## AMENDEMENTS

La parution des amendements est annoncée dans les suppléments au *Catalogue des publications de l'OACI*. Le Catalogue et ses suppléments sont disponibles sur le site web de l'Organisation à l'adresse suivante : [www.icao.int](http://www.icao.int). Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

### INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS		
N°	Date	Inséré par

RECTIFICATIFS		
N°	Date	Inséré par



# TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
<b>Avant-propos</b> .....	<b>VII</b>
<b>Glossaire</b> .....	<b>IX</b>
<b>Liste des abréviations</b> .....	<b>XV</b>
<b>Chapitre 1. Introduction</b> .....	<b>1-1</b>
1.1 Principes généraux .....	1-1
1.2 Qu'est-ce que l'Annexe 9 — Facilitation ? .....	1-1
1.3 Mandat de l'OACI en matière de facilitation : La Convention relative à l'aviation civile internationale, 1944 .....	1-2
1.4 Objectifs et activités du Programme FAL de l'OACI .....	1-3
1.5 Élaboration, adoption et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 .....	1-5
1.6 Facilitation (FAL) et sûreté de l'aviation (AVSEC) à l'OACI .....	1-8
<b>Chapitre 2. Entrée et sortie des aéronefs</b> .....	<b>2-1</b>
2.1 Introduction .....	2-1
2.2 Documents requis pour le congé des aéronefs .....	2-2
2.3 Désinsectisation des aéronefs .....	2-5
2.4 Préavis et demandes d'autorisation préalable de vols d'aviation générale internationale et autres vols non réguliers .....	2-7
<b>Chapitre 3. Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages</b> .....	<b>3-1</b>
3.1 Introduction .....	3-1
3.2 Passeports valides et visas valides .....	3-2
3.3 Sécurité des documents de voyage .....	3-4
3.4 Documents de voyage et politique du passeport individuel .....	3-6
3.5 Visas d'entrée, de sortie et de retour .....	3-14
3.6 Cartes d'embarquement et de débarquement .....	3-17
3.7 Certificats de vaccination .....	3-17
3.8 Documents des passagers et exploitants — Normes 3.31 et 3.33 et Pratique recommandée 3.32 .....	3-20
3.9 Formalités de congé à la sortie .....	3-21
3.10 Formalités de congé à l'entrée .....	3-22
3.11 Formalités de transit .....	3-30
3.12 Bagages séparés de leur propriétaire .....	3-31
3.13 Pièces d'identité des membres d'équipage .....	3-32
3.14 Certificat d'inspecteur de la sécurité de l'aviation .....	3-35
<b>Chapitre 4. Entrée et sortie des marchandises et autres articles</b> .....	<b>4-1</b>
4.1 Introduction .....	4-1
4.2 Renseignements exigés par les pouvoirs publics .....	4-9
4.3 Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'exportation .....	4-12
4.4 Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'importation .....	4-13

4.5	Pièces de rechange, équipements, provisions et autres articles .....	4-18
4.6	Conteneurs et palettes .....	4-22
4.7	Procédures postales — Union postale universelle (UPU) .....	4-23
4.8	Matières radioactives .....	4-24
<b>Chapitre 5.</b>	<b>Personnes non admissibles et personnes expulsées .....</b>	<b>5-1</b>
5.1	Introduction .....	5-1
5.2	Personnes non admissibles .....	5-3
5.3	Personnes expulsées .....	5-7
5.4	Obtention d'un document de voyage de remplacement .....	5-8
5.5	Documentation de référence supplémentaire .....	5-9
<b>Chapitre 6.</b>	<b>Aéroports internationaux — Installations et services intéressant le trafic .....</b>	<b>6-1</b>
6.1	Introduction .....	6-1
6.2	Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports .....	6-3
6.3	Hygiène publique, soins médicaux d'urgence et contrôle vétérinaire et phytosanitaire .....	6-7
6.4	Contrôles du congé et services de contrôle .....	6-8
6.5	Passagers indisciplinés .....	6-9
6.6	Commodités pour les passagers .....	6-9
<b>Chapitre 7.</b>	<b>Atterrissages effectués hors des aéroports internationaux .....</b>	<b>7-1</b>
7.1	Introduction .....	7-1
7.2	Normes régissant les arrêts de courte durée .....	7-2
7.3	Normes régissant les interruptions de vol .....	7-2
<b>Chapitre 8.</b>	<b>Dispositions diverses de facilitation .....</b>	<b>8-1</b>
8.1	Introduction .....	8-1
8.2	Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie .....	8-1
8.3	Recherche, sauvetage, récupération et enquêtes sur les accidents .....	8-2
8.4	Missions de secours .....	8-3
8.5	Pollution des mers .....	8-4
8.6	Règlement sanitaire international .....	8-4
8.7	Maladies transmissibles .....	8-6
8.8	Programmes nationaux de facilitation .....	8-7
8.9	Personnes handicapées .....	8-9
8.10	Victimes d'accidents d'aviation .....	8-10
<b>Pièce jointe 1.</b>	<b>Modèle de programme FAL d'aéroport .....</b>	<b>PJ-1-1</b>
<b>Pièce jointe 2.</b>	<b>Modèle de programme FAL national .....</b>	<b>PJ-2-1</b>
<b>Pièce jointe 3.</b>	<b>Carte de localisation de passager pour la santé publique .....</b>	<b>PJ-3-1</b>



# AVANT-PROPOS

## Qu'est-ce que la facilitation ?

### *La facilitation dans l'aviation civile internationale*

Dans le contexte de l'aviation civile, la facilitation couvre un vaste éventail de domaines et d'activités, dont l'élaboration de normes relatives au congé des aéronefs et des personnes et au dédouanement des marchandises en procédant aux formalités requises aux frontières internationales. L'expression « Simplification des formalités » est le sous-titre de l'article 22 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300). L'article 22 impose aux États « ... 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. » Plus précisément, la facilitation est l'amélioration continue des processus et des procédures de contrôle en matière de services. Elle exige un haut niveau de coopération entre les divers secteurs de la communauté aéronautique (exploitants d'entreprises aériennes, fournisseurs de services, autorités aéroportuaires et organismes d'inspection), qui ont chacun la responsabilité de contribuer à une telle amélioration.

## Objet du présent manuel

Les États établissent des règles visant à assurer l'application de lois nationales régissant les traversées transfrontières des personnes et des marchandises, en vertu desquelles des procédures et des pratiques de contrôle sont adoptées en vue d'équiper de façon appropriée les autorités de contrôle frontalier. Le transport, en général, et plus particulièrement le transport aérien, fait l'objet d'une série de restrictions dont les effets peuvent nuire non seulement aux activités de navigation aérienne, mais aussi à l'acheminement du trafic à destination ou au départ d'un pays, ainsi qu'aux performances et au développement d'autres activités économiques connexes, telles que le commerce international, le tourisme et les services. Les mesures de contrôle frontalier adoptées au départ pour protéger les intérêts nationaux peuvent devenir des entraves au développement d'un État, en raison des incidences économiques des coûts supplémentaires de transport et d'entreposage, et des coûts résultant des activités de traitement non efficaces.

L'application des lois et des règlements nationaux relève de la responsabilité des divers pouvoirs publics compétents et peut donc présenter des variations, selon l'organisation des structures internes. Le présent manuel a pour objet de répondre à une vaste gamme de besoins des utilisateurs. Ceux-ci y trouveront des éléments indicatifs sur les normes et les pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation*, répartis selon les divers secteurs particuliers de la facilitation (aéronefs, passagers, bagages et marchandises) et les différentes « fonctions » assurées aux aéroports internationaux.

Le présent manuel a pour objectifs de relever le niveau de connaissance des sujets et des concepts ayant trait à la facilitation ; d'améliorer les résultats des programmes de facilitation des États ; et de renforcer la conformité aux dispositions de l'Annexe 9.

Le manuel sert à la fois d'outil pédagogique et d'aide de référence. Au premier titre, il présente les informations et les éléments concrets nécessaires à l'établissement et à l'organisation de sessions de formation. En tant qu'outil de référence, il sera la source de renseignements des instructeurs aussi bien que des stagiaires durant et après les sessions de formation.

### À qui s'adresse le présent manuel ?

Les utilisateurs du présent manuel et des programmes connexes de formation et de mise en œuvre sont les membres des organismes de coordination de la facilitation dans les États contractants aux niveaux national et aéroportuaire, ainsi que les divers acteurs participant aux activités de transport aérien international. Ces organismes de coordination comprennent les autorités de contrôle qui sont chargées au premier titre d'assurer la conformité juridique et réglementaire, les clients (exploitants du transport aérien et expéditeurs de fret aérien) qui visent à augmenter la productivité en réduisant au maximum le coût des retards opérationnels et des procédures administratives, ainsi que les autorités aéroportuaires qui veulent relever le niveau de facilitation en réduisant les encombrements dans les aéroports de passagers et les entrepôts de marchandises.

### Structure générale du manuel

*Note.— Les renseignements figurant dans la présente première édition du Manuel de facilitation sont fondés sur les normes et les pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, douzième édition, incluant l'Amendement n° 21 (2009).*

De façon générale, les informations contenues dans le présent manuel développent ou expliquent plus en détail les renseignements présentés dans l'Annexe 9. Ces informations sont regroupées en fonction des chapitres de l'Annexe 9 auxquels se rapportent les renseignements supplémentaires.

Lorsqu'une norme ou une pratique recommandée particulière est analysée dans le présent manuel, le numéro du paragraphe visé de l'Annexe 9 est indiqué comme suit : (Norme 2.12) ou (Pratique recommandée 4.37).

L'usage du masculin dans le présent ouvrage inclut les personnes de sexe féminin.

---

## GLOSSAIRE

Les termes suivants, utilisés dans les normes et les pratiques recommandées sur la facilitation, ont la signification indiquée ci-après :

**Admission.** Permission d'entrer dans un État donné à une personne par les pouvoirs publics de cet État conformément à ses lois nationales.

**Admission temporaire.** Régime douanier qui permet de recevoir dans un territoire douanier en suspension totale ou partielle des droits et taxes à l'importation, certaines marchandises importées dans un but défini et destinées à être réexportées, dans un délai déterminé, sans avoir subi de modifications, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait.

**Aéroport international.** Tout aéroport que l'État contractant dans le territoire duquel il est situé a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

**Agent agréé.** Personne représentant un exploitant d'aéronefs et autorisée par ce dernier ou en son nom à remplir les formalités relatives à l'entrée ou à la sortie des aéronefs, membres d'équipage, passagers, marchandises, poste, bagages ou provisions de bord dudit exploitant. Cette définition inclut, là où la loi nationale le permet, une tierce partie autorisée à manutentionner le fret se trouvant à bord de l'aéronef.

**Bagages.** Biens appartenant à des passagers ou à des membres d'équipage et transportés à bord d'un aéronef en vertu d'un accord avec l'exploitant.

**Bagages mal acheminés.** Bagages séparés involontairement ou par inadvertance des passagers ou des membres d'équipage.

**Bagages non accompagnés.** Bagages transportés comme fret, que ce soit à bord du même aéronef ou d'un autre aéronef que celui qui transporte les personnes auxquelles ils appartiennent.

**Bagages non identifiés.** Bagages qui se trouvent dans un aéroport avec ou sans étiquette d'enregistrement et qui ne sont pas retirés par un passager ni attribuables à un passager.

**Bagages non réclamés.** Bagages qui arrivent à l'aéroport et ne sont ni retirés ni réclamés par un passager.

**Chargement.** Action de placer à bord d'un aéronef, en vue de leur transport par la voie aérienne, des marchandises, de la poste, des bagages ou des provisions.

**Commencement du voyage.** Point où une personne a commencé son voyage, sans tenir compte d'aucun aéroport où elle se serait arrêtée en transit direct, que ce soit à bord d'un vol direct ou d'un vol de correspondance, si elle n'a pas quitté la zone de transit direct de l'aéroport en question.

**Commodités pour les passagers.** Installations et aménagements destinés aux passagers qui ne sont pas essentiels à leur traitement.

**Contrôle des stupéfiants.** Mesures prises pour lutter contre le mouvement illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par voie aérienne.

**Contrôle d'immigration.** Mesures adoptées par les États pour contrôler l'entrée dans leur territoire, le transit par leur territoire et le départ de leur territoire de personnes voyageant par air.

**Débarquement.** Action de quitter un aéronef, après un atterrissage, sauf pour les membres d'équipage et les passagers qui doivent poursuivre leur voyage jusqu'à une escale suivante du même service aérien transitaire.

**Déchargement.** Action d'enlever d'un aéronef, après un atterrissage, des marchandises, de la poste, des bagages ou des provisions.

**Déclarant.** Toute personne qui fait une déclaration de marchandises ou au nom de laquelle cette déclaration est faite.

**Dédouanement.** Accomplissement des formalités douanières nécessaires pour mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier.

**Désinsectisation.** Opération destinée à lutter contre ou tuer les insectes présents dans les aéronefs et les conteneurs.

**Dispositions relatives au transit direct.** Dispositions spéciales, approuvées par les pouvoirs publics compétents, par lesquelles le trafic qui effectue un arrêt de courte durée lors de son passage dans le territoire de l'État contractant peut rester sous le contrôle direct desdits pouvoirs publics.

**Document de voyage.** Passeport ou autre document d'identité officiel délivré par un État ou une organisation, qui peut être utilisé par le titulaire légitime pour un voyage international.

**Documents des exploitants d'aéronefs.** Lettres de transport aérien/bordereaux d'expédition, billets de passage et cartes d'embarquement, documents des plans de règlement bancaire ou de règlement d'agences, billets d'excédent de bagages, bons pour services divers (M.C.O.), rapports de dommages et d'irrégularités, étiquettes de bagages et de marchandises, horaires et indicateurs, devis de poids et de centrage destinés à être utilisés par les exploitants d'aéronefs.

**Droits et taxes à l'importation.** Droits de douane et tous autres droits, taxes ou impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation de marchandises, à l'exception des impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus ou qui sont perçues par la douane pour le compte d'une autre autorité nationale.

**DVLM électronique.** Document de voyage (passeport, visa ou carte) lisible à la machine, où est incrusté un circuit intégré sans contact permettant de l'utiliser pour l'identification biométrique du détenteur, conformément aux normes énoncées dans les parties pertinentes du Doc 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*.

**Embarquement.** Action de monter à bord d'un aéronef en vue d'entreprendre un vol, sauf pour les membres d'équipage et les passagers qui ont embarqué à une escale précédente du même service aérien transitaire.

**Entreprise de transport aérien.** Aux termes de l'article 96 de la Convention, toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international régulier.

**Équipement au sol.** Articles de caractère spécial destinés à l'entretien, à la réparation et au service des aéronefs au sol, y compris le matériel d'essai et de vérification, le matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et le matériel de manutention des marchandises.

**Équipement de bord.** Articles destinés à être utilisés à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris le matériel de soins médicaux et de secours et les provisions de commissariat, à l'exclusion des pièces de rechange ou des provisions.

**État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

**Évaluation du risque.** Évaluation par l'État qui expulse une personne du point de savoir si elle doit être refoulée avec ou sans agent d'escorte par des services aériens commerciaux. Cette évaluation devrait tenir compte de tous les facteurs pertinents, y compris l'aptitude médicale, mentale et physique au transport sur un vol commercial, la volonté ou le refus de voyager, le comportement et tout antécédent de violence.

**Exploitant d'aéronefs.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

**Gestion des risques.** Application systématique de procédures et pratiques de gestion qui donnent aux organismes d'inspection frontalière les renseignements nécessaires pour s'occuper des mouvements ou expéditions qui représentent un risque.

**Inspecteur de la sécurité de l'aviation.** Aux fins de l'Annexe 9, on entend par inspecteur de la sécurité de l'aviation une personne nommée par un État contractant pour se charger de l'inspection des aspects liés à la sécurité des opérations de transport aérien, conformément aux instructions de l'autorité compétente.

*Note.— Les exemples de domaines d'inspection de la sécurité comprennent, entre autres, la navigabilité, l'exploitation aérienne et tous autres aspects de la sécurité des opérations de transport aérien.*

**Intégrité des frontières.** Mise en application, par un État, de ses lois et/ou règlements concernant le franchissement de ses frontières par des biens et/ou personnes.

**Mainlevée.** Acte par lequel les autorités douanières permettent aux intéressés de disposer des marchandises qui font l'objet d'un dédouanement.

**Marchandises.** Tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef.

**Matériel de sûreté.** Dispositifs de nature spécialisée destinés à être utilisés, séparément ou comme éléments d'un système, pour prévenir ou déceler les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile et ses installations et services.

**Membre d'équipage.** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

**Membre d'équipage de conduite.** Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

**Ordre de refoulement.** Ordre écrit, donné par un État à l'exploitant sur le vol duquel une personne non admissible a voyagé en direction de cet État, de lui faire quitter son territoire.

**Ordre d'expulsion.** Ordre écrit, émis par les autorités compétentes d'un État et donné à une personne expulsée, de quitter cet État.

**Personne expulsée.** Personne qui, ayant été admise légalement dans un État par ses autorités, ou étant entrée dans un État illégalement, reçoit ultérieurement l'ordre formel des autorités compétentes de quitter cet État.

**Personne handicapée.** Toute personne dont la mobilité est réduite, par suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge, de la maladie ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage du transport aérien et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation à ses besoins du service offert à l'ensemble des passagers.

**Personne non admissible.** Personne dont l'admission dans un État est ou sera refusée par les autorités de cet État.

**Personne non munie des documents requis.** Personne qui voyage, ou tente de voyager : a) avec un document de voyage expiré ou un visa non valide ; b) avec un document de voyage ou un visa contrefaits, faux ou falsifiés ; c) avec le document de voyage ou le visa de quelqu'un d'autre ; d) sans document de voyage ; ou e) sans visa alors que ces pièces sont exigées.

**Pilote commandant de bord.** Pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol.

**Poste.** Correspondance et autres articles confiés par des services postaux et destinés à être remis à des services postaux conformément aux règles de l'Union postale universelle (UPU).

**Pouvoirs publics.** Organismes ou fonctionnaires d'un État contractant ayant mandat de faire appliquer et observer les lois et règlements dudit État qui se rapportent à l'un quelconque des aspects des présentes normes et pratiques recommandées.

**Provisions de commissariat.** Articles jetables ou à usage multiple, qui sont utilisés par l'exploitant d'aéronefs pour la fourniture de services pendant le vol, notamment pour la restauration ou le confort des passagers.

**Provisions (Fournitures).** a) Provisions (Fournitures) à consommer ; b) Provisions (Fournitures) à emporter.

**Provisions (Fournitures) à consommer.** Marchandises destinées à être consommées par les passagers et les membres d'équipage à bord des aéronefs, qu'elles soient vendues ou non ; et marchandises nécessaires au fonctionnement et à l'entretien des aéronefs, y compris les carburants et les lubrifiants.

**Provisions (Fournitures) à emporter.** Marchandises destinées à être vendues aux passagers et aux membres d'équipage à bord des aéronefs en vue d'être débarquées.

**Rechanges.** Articles de réparation ou de remplacement, y compris les moteurs et les hélices, destinés à être incorporés à un aéronef.

**Refoulement d'une personne.** Action, par les pouvoirs publics d'un État, conformément à ses lois, de donner ordre à une personne de quitter cet État.

**Répertoire OACI de clés publiques (RCP OACI).** Base de données centrale servant, d'une part, de répertoire de certificats de signataire de documents (C<sub>SD</sub>) (contenant les clés publiques de signataire de documents), de liste de contrôle de l'ANSC (LC<sub>ANSC</sub>), de certificats de liaison de l'Autorité nationale de signature de certificat (CL<sub>ANSC</sub>) et de listes de révocation de certificats émis par les Participants, et d'autre part, de système de diffusion mondiale, maintenue par l'OACI au nom des Participants dans le but de faciliter la validation des données figurant dans les DVLM électroniques.

**Risque pour la santé publique.** Probabilité d'un événement qui peut nuire à la santé des populations humaines, plus particulièrement d'un événement pouvant se propager au niveau international ou présenter un danger grave et direct.

**Service aérien transitaire.** Service aérien donné, identifié par l'exploitant au moyen de la même désignation sur tout le parcours, du point d'origine jusqu'au point de destination via tous points d'arrêt intermédiaires.

**Urgence de santé publique de portée internationale.** Événement extraordinaire dont il est déterminé, comme prévu dans le *Règlement sanitaire international* (2005) de l'Organisation mondiale de la santé : 1) qu'il constitue un risque pour la santé publique dans d'autres États en raison du risque de propagation internationale de maladies ; et 2) qu'il peut requérir une action internationale coordonnée.

**Visiteur.** Toute personne qui débarque et pénètre dans le territoire d'un État contractant autre que celui où elle réside habituellement et y réside légalement selon les conditions fixées par cet État contractant pour un motif légitime autre que l'immigration, tel que : tourisme, agrément, sport, santé, famille, pèlerinage religieux ou affaires, sans entreprendre aucune occupation lucrative pendant son séjour dans le territoire visité.

**Vol d'aviation générale.** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

**Vols de secours.** Vols exploités à des fins humanitaires et transportant du personnel de secours et des fournitures de secours (nourriture, vêtements, abris, articles médicaux et autres) pendant ou après une urgence ou une catastrophe ou qui sont utilisés pour évacuer des personnes d'un endroit où leur vie ou leur santé sont menacées par une urgence ou une catastrophe vers un lieu sûr dans le même État ou dans un autre État disposé à recevoir ces personnes.

**Zone de transit direct.** Zone spéciale établie sur un aéroport international ou à proximité, approuvée par les pouvoirs publics compétents et placée sous leur surveillance ou contrôle direct, où les passagers peuvent rester pendant le transit ou la correspondance sans avoir à soumettre de demande d'entrée dans l'État concerné.

**Zone franche.** Partie du territoire d'un État contractant dans laquelle les marchandises qui y sont introduites sont généralement considérées comme n'étant pas sur le territoire douanier au regard des droits et taxes à l'importation.

**Zone infectée.** (Aux fins de la santé publique) Définie comme zone géographique où la transmission de maladies à vecteurs humains ou animaux est active, telle que signalée par les autorités locales ou nationales responsables de la santé publique ou par l'Organisation mondiale de la santé.

*Note.— Une liste des zones infectées, notifiées par les administrations sanitaires, figure dans le Relevé épidémiologique hebdomadaire de l'Organisation mondiale de la santé.*

---





## LISTE DES ABRÉVIATIONS

- AIP.** Publication d'information aéronautique
- ATC.** Comité du transport aérien
- AVSEC.** Sûreté de l'aviation
- CMC.** Certificat de membre d'équipage
- DVLM.** Document de voyage lisible à la machine
- EDI.** Échange de données électroniques
- EMS.** Service de courrier exprès
- FAL.** Facilitation
- IATA.** Association du transport aérien international
- ICP.** Infrastructure de clés publiques
- ISO.** Organisation internationale de normalisation
- MoU.** Protocole d'accord
- MPSA.** Mallette pédagogique de sûreté de l'aviation
- OMD.** Organisation mondiale des douanes
- OMS.** Organisation mondiale de la santé
- PLM.** Passeport lisible à la machine
- PNR.** Dossier passager
- RCP.** Répertoire de clés publiques
- RPCV.** Renseignements préalables concernant les voyageurs
- SARP.** Normes et pratiques recommandées
- TAG.** Groupe consultatif technique
- TPP.** Traitement préalable des passagers
- UPU.** Union postale universelle
- VLM.** Visa lisible à la machine
-



# Chapitre 1

## INTRODUCTION

### 1.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 1, section B : Principes généraux

1.1.1 Les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 sont applicables à toutes les catégories d'exploitation aérienne, à moins qu'elles ne se rapportent spécifiquement à un seul type d'exploitation.

1.1.2 Les États contractants prendront les mesures nécessaires pour faire en sorte que :

- a) le temps nécessaire à l'accomplissement des contrôles des personnes et des aéronefs aux frontières et à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises soit maintenu au minimum ;
- b) l'application des formalités administratives et de contrôle cause un minimum de désagrément ;
- c) l'échange de renseignements pertinents entre les États contractants, les exploitants et les aéroports soit encouragé et renforcé dans toute la mesure possible ;
- d) des niveaux optimaux de sûreté et de conformité à la réglementation, soient atteints.

1.1.3 Les États contractants utiliseront la gestion des risques dans l'application des procédures de contrôle frontalier relatives à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises. Cette disposition s'applique exclusivement aux procédures décrites au Chapitre 4.

1.1.4 Les États contractants mettront au point une technologie de l'information efficace afin d'accroître l'efficacité et l'efficacité de leurs formalités aux aéroports.

1.1.5 Les États contractants établiront des procédures pour la transmission des données avant l'arrivée des marchandises de façon à procéder rapidement à la mainlevée et au dédouanement. Cette disposition s'applique exclusivement aux procédures décrites au Chapitre 4.

1.1.6 Les dispositions de l'Annexe 9 n'empêcheront pas l'application de la législation nationale en ce qui concerne les mesures de sûreté de l'aviation ou autres contrôles nécessaires.

### 1.2 QU'EST-CE QUE L'ANNEXE 9 — FACILITATION ?

1.2.1 L'Annexe 9 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* incorpore les normes et les pratiques recommandées (SARP) relatives à la facilitation des procédures de contrôle frontalier. Elle offre un cadre de référence pour les planificateurs et les administrateurs d'aéroports internationaux, incluant les organismes d'inspection gouvernementaux, les autorités aéroportuaires et les exploitants de compagnies aériennes. L'Annexe 9 décrit les responsabilités des organismes gouvernementaux et de l'industrie, ainsi que les spécifications sur les exigences en

matière d'information. En outre, l'Annexe 9 énonce les procédures de congé, dans le double but d'assurer une conformité effective aux législations nationales et la productivité des exploitants, du personnel aéroportuaire et des organismes d'inspection gouvernementaux responsables.

1.2.2 Les SARP de l'Annexe 9 ont été élaborées et adoptées par consensus par les États contractants de l'OACI. Ces textes ont fait l'objet, au fil des ans, de mises à jour périodiques dans le cadre des sessions de la Division de facilitation, qui est une conférence mondiale à laquelle sont conviés tous les États contractants. Depuis 1997, le Groupe d'experts de la facilitation a été chargé des travaux intersession. Les recommandations d'amendement de l'Annexe 9 présentées par la Division et le Groupe d'experts sont examinées par les États contractants avant d'être soumises, sur recommandation du Comité du transport aérien, au Conseil de l'OACI pour adoption.

### 1.3 MANDAT DE L'OACI EN MATIÈRE DE FACILITATION : LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, 1944

1.3.1 Plusieurs articles de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (également appelée « Convention de Chicago ») ont servi de base à l'élaboration du Programme de facilitation (FAL) de l'OACI, en général, et à celle de l'Annexe 9, en particulier.

1.3.2 L'Annexe 9 décrit les obligations des États contractants en vertu des articles 22, 23 et 24 de la Convention de Chicago, ainsi que les procédures normalisées à suivre pour se conformer aux exigences juridiques mentionnées dans les articles 10, 13, 14, 29 et 35. Certains de ces articles énoncent les obligations des clients et des entreprises de la communauté aéronautique, alors que d'autres énumèrent les obligations des États contractants. La teneur de ces dispositions est décrite ci-après :

#### *Obligations des membres de la communauté aéronautique*

**Article 10.** « ... 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. ... »

Ce texte énonce la responsabilité des aéronefs d'atterrir et de se soumettre à des inspections aux emplacements et aux moments stipulés.

**Article 13.** « Les lois et les 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. »

**Article 29.** « Tout aéronef d'un État contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants :

...

- f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination ;
- g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret. »

#### **Article 35**

- « a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un État à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit État. ...

- b) Chaque État contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport, à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe a), ... »

Ce texte reconnaît le droit des États contractants d'exiger des licences pour les articles interdits ou réglementés autres que ceux qui sont énumérés à l'alinéa a).

#### *Obligations des États contractants*

**Article 14.** Les États contractants conviennent de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, de maladies contagieuses et de se tenir en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux telles que l'Organisation mondiale de la santé.

**Article 22.** Les États contractants conviennent d'adopter toutes mesures en leur pouvoir pour accélérer la navigation par aéronef et éviter tous retards non nécessaires, particulièrement les retards dus aux formalités administratives, douanières, d'immigration, de congé et de santé.

**Article 23.** Les États contractants conviennent d'établir des procédures efficaces de douane et d'immigration.

**Article 24.** Les États contractants conviennent d'accorder, sous certaines conditions, des exemptions de droits de douane aux aéronefs, rechanges, fournitures et équipements.

**Article 37.** Oblige les États contractants à prêter leur concours « ... pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation... dans toutes les manières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne. »

Dans la pratique, cet article confirme l'un des principes des Annexes à la Convention, qui est d'adopter des normes et des pratiques recommandées relatives aux formalités de douane et d'immigration. Le document pertinent est l'Annexe 9 — *Facilitation*.

**Article 38.** Oblige les États contractants à notifier à l'OACI les différences entre leurs propres pratiques et les normes des Annexes. L'OACI publie ces différences et les diffuse aux États contractants sous forme de Suppléments aux Annexes.

Les autres mandats du Programme FAL de l'OACI figurent dans les Résolutions de l'Assemblée, dont certaines peuvent inclure des énoncés de politique portant sur les sujets ci-après :

1. Élaboration de dispositions sur la facilitation, dont les suivantes : Annexe 9 — *Facilitation* ; *Documents de voyage lisibles à la machine* (Doc 9303) ; et *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes* (Doc 9636).
2. Mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 et notification à l'OACI des différences et pratiques nationales.
3. Coopération internationale aux fins de la protection de la sûreté et de l'intégrité des passeports, notamment dans les efforts de prévention de fraudes pour les passeports.

## 1.4 OBJECTIFS ET ACTIVITÉS DU PROGRAMME FAL DE L'OACI

1.4.1 Le Programme FAL de l'OACI a été créé afin d'aider les États contractants à mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 9 et en assurer la mise à jour, et à exécuter les mandats de l'Annexe 9.

1.4.2 Le Programme FAL vise à donner aux États contractants les outils nécessaires pour établir des buts et des objectifs réalistes dans leurs programmes nationaux de facilitation et à fournir aux États des directives pour les aider à prendre les mesures qui s'imposent afin de réaliser ces buts et ces objectifs.

### Groupes concernés par la facilitation

1.4.3 La facilitation intéresse principalement quatre grands groupes au sein de la communauté de l'aviation civile (États contractants, exploitants, aéroports et clients), dont les priorités différentes se rejoignent parfois.

- Les priorités des **États** sont d'assurer une conformité totale à leurs lois et règlements et la protection de leurs frontières contre le terrorisme et le crime transnational.
- La priorité des **exploitants** est d'obtenir une productivité maximale en réduisant au minimum les coûts occasionnés par les retards opérationnels et les formalités administratives.
- La priorité des **aéroports** est de réduire l'encombrement dans les aéroports de passagers et les entrepôts de marchandises.
- La priorité des **clients** (passagers et expéditeurs de fret) est d'obtenir des services de qualité, et donc de pouvoir circuler à travers les aéroports avec un minimum de retard et de difficulté.

### Le défi de l'OACI

1.4.4 Afin de respecter ces priorités, l'OACI a pour défi d'établir des SARP et des éléments d'orientation qui répondent aux besoins de ces quatre groupes.

### Défis extérieurs — Activités compromettant le Programme FAL

1.4.5 Les États doivent faire face à diverses circonstances extérieures, telles que la migration illégale, le trafic illicite de stupéfiants, la fraude des documents de voyage, les maladies contagieuses, etc., qui, si elles ne sont pas maîtrisées, peuvent réduire à néant les initiatives prises pour faciliter l'inspection. Ces problèmes, qui sont des réalités quotidiennes, sont devenus des menaces mondiales. Ils ne peuvent être considérés comme découlant de circonstances exceptionnelles qui justifient parfois la non application des mesures de facilitation. Il faudrait au contraire en tenir compte, pour que le Programme FAL puisse offrir le contrôle nécessaire tout en respectant les objectifs de facilitation de l'OACI.

### Activités stratégiques renforçant les avantages du Programme FAL à l'échelle mondiale

1.4.6 Le Programme FAL vise essentiellement l'**amélioration** des procédures de contrôle frontalier et de congé, non seulement pour en renforcer l'efficacité, mais aussi pour en faciliter l'application. Ce sont les aspects du Programme qui touchent directement les voyageurs et les expéditeurs qui nécessitent le plus de mesures correctives. Ces aspects sont la rationalisation de l'acheminement du trafic dans les aéroports et les systèmes de contrôle frontalier assistés par la technologie.

### Maîtrise des problèmes de sûreté

1.4.7 La maîtrise des problèmes de sûreté, tels que le trafic de stupéfiants ou autres articles de contrebande, la migration illégale et la fraude des documents de voyage, est la première priorité du Programme FAL. L'existence de ces

problèmes à des niveaux intolérables est souvent évoquée pour expliquer l'absence de mesures qui permettraient de renforcer l'efficacité des mesures de contrôle aux frontières. L'OACI continuera, comme dans le passé, à promouvoir la coopération entre l'industrie et le gouvernement, ainsi que les ententes de coopération entre États, au titre des dispositions de l'Annexe 9 qui couvrent le rapatriement des personnes non admissibles, les documents frauduleux, les procédures de sûreté, ainsi que la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

### Normalisation de l'information et interopérabilité mondiale

1.4.8 La normalisation de l'information est essentielle à l'interopérabilité des systèmes dans le monde, et c'est pourquoi l'OACI accorde une priorité élevée à la conformité aux dispositions de certains documents. La plus haute priorité est attribuée à la normalisation des documents qui sont utilisés dans les transactions inter-États, notamment les passeports, les autres documents de voyage officiels, les déclarations générales et les manifestes. D'autres formulaires utilisés pour les formalités à l'intérieur d'un État, tels que les cartes d'embarquement/débarquement et les déclarations de douane, ont une certaine influence sur la satisfaction des clients, et sont couverts dans l'Annexe 9, bien que leur normalisation ne soit pas critique à l'acheminement ininterrompu du trafic.

## 1.5 ÉLABORATION, ADOPTION ET MISE EN ŒUVRE DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES DE L'ANNEXE 9

### Historique

1.5.1 **Uniformité.** L'article 37 — *Adoption de normes et procédures internationales*, de la Convention de Chicago exige de tous les États contractants qu'ils prêtent leur concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et les normes, afin de faciliter et d'améliorer la navigation aérienne internationale.

1.5.2 **Rôle de l'OACI.** L'article 37 autorise l'OACI à adopter et à amender les normes, pratiques recommandées et procédures internationales afin d'aider les États à assurer cette conformité.

1.5.3 **Annexes.** L'OACI a adopté 18 Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Ces Annexes contiennent des normes et des pratiques recommandées (SARP) portant sur une vaste variété de sujets. L'Annexe 9 en particulier contient des SARP relatives à la facilitation du transport aérien international.

1.5.4 **Annexe 9.** Les normes et pratiques recommandées sur la facilitation ont d'abord été adoptées par le Conseil de l'OACI en mars 1949. La première édition de l'Annexe 9 comprenait 89 SARP. Ce nombre a atteint par la suite 340 SARP, à la suite d'une série d'amendements de l'Annexe.

### Procédure d'amendement de l'Annexe 9

1.5.5 **Propositions.** Le processus d'amendement de l'Annexe 9 débute normalement dans le cadre des réunions de la Division FAL, et plus récemment, dans le contexte des réunions du Groupe d'experts FAL. Ces organismes proposent d'apporter des modifications à l'Annexe, sous forme de nouvelles SARP supplémentaires ou d'amendements des SARP existantes.

1.5.6 **Rôle du Comité du transport aérien (ATC).** L'ATC étudie les propositions d'amendement, qui sont ensuite communiquées aux États, pour observations. Le Secrétariat recueille les réponses des États et les présente au Comité du transport aérien. Celui-ci analyse les réponses des États et prépare un projet de texte incluant les modifications proposées. Ce projet de texte est soumis au Conseil de l'OACI.

1.5.7 **Rôle du Conseil.** Le Conseil examine le projet de texte et, s'il l'approuve, adopte formellement les modifications recommandées comme un « Amendement » de l'Annexe.

1.5.8 **Lettre aux États.** L'OACI envoie une lettre aux États contractants, pour les inviter à donner suite à l'amendement adopté. Cette lettre aux États se compose généralement de quatre éléments :

1. La lettre elle-même, qui informe les États de l'amendement, en décrit brièvement les points saillants et indique les dates limites pour les réponses des États.
2. Pièce jointe A : Note de notification des différences.
3. Pièce jointe B : formulaire à utiliser par les États pour notifier à l'OACI leur désapprobation éventuelle de l'amendement, en totalité ou en partie, généralement dans un délai de 90 jours (3 mois) à compter de la date d'adoption de l'amendement.
4. Pièce jointe C : formulaire à utiliser par les États pour notifier à l'OACI leur conformité à l'Annexe (jusqu'à et incluant l'amendement le plus récent) ou leur différences par rapport à l'Annexe. Les États disposent généralement d'environ 180 jours (6 mois) à compter de la date d'adoption de l'amendement pour notifier à l'OACI leur conformité ou leurs différences.

#### **Procédures à suivre par les États pour notifier leur désapprobation de l'amendement**

1.5.9 **Explication.** Les États ont le droit de voter contre tout amendement (ou contre une partie quelconque d'un amendement) avec lequel ils ne sont pas d'accord, en enregistrant leur désapprobation. Si la majorité des États désapprouvent (en totalité ou en partie) un amendement adopté, l'OACI est forcée de retirer l'amendement ou la partie visée.

1.5.10 **Mesure requise. Seules les déclarations de désapprobation doivent être enregistrées.** Si un État ne répond pas à la lettre aux États pour indiquer sa désapprobation, l'OACI suppose que cet État ne désapprouve pas l'amendement.

1.5.11 À la fin de la période prescrite, l'amendement « prend effet » s'il n'a pas été retiré (en totalité ou en partie). À toutes fins pratiques, on entend par « prendre effet » le fait que l'amendement est officiellement « promulgué ». L'OACI ne peut plus le retirer ou le modifier sans recourir au processus d'amendement.

1.5.12 À propos de l'enregistrement des désapprobations :

- a) Les déclarations de désapprobation enregistrées après la prise d'effet de l'amendement n'auront aucune incidence sur l'état de l'amendement.
- b) L'enregistrement d'une désapprobation **ne constitue pas** une notification de différences. Une déclaration distincte est requise pour signaler une différence. En conséquence, un État qui enregistre une désapprobation ne pourra pas assumer que l'OACI considérera automatiquement cette désapprobation comme étant une différence. L'État doit notifier expressément à l'OACI l'existence d'une différence, une des raisons étant que les désapprobations et les différences sont régies par des dispositions distinctes de la Convention de Chicago.

#### **Notification de conformité et/ou de différences**

1.5.13 **Explication.** Environ quatre mois après sa prise d'effet, l'amendement devient « applicable ». Cela signifie qu'il entre en vigueur. En principe, en attendant que l'amendement devienne applicable, les États auront déjà apporté



les changements nécessaires à leurs règlements nationaux pour les aligner sur l'amendement. En pratique, cependant, c'est rarement le cas.

1.5.14 La Pièce jointe C à la lettre aux États a pour objet de préciser l'intention des États (pour déterminer s'ils ont fait les modifications ou ce qu'ils envisagent de faire). La Pièce jointe C établit la procédure que les États doivent suivre pour communiquer cette information à l'OACI.

1.5.15 La Pièce jointe C vise en outre à déterminer l'état de mise en œuvre de l'Annexe dans les États, à une date fixe. Les États sont invités à indiquer la date à laquelle ils seront en conformité et/ou notifieront des différences, afin de faciliter la mise à jour des registres sur la mise en œuvre des SARP de ces États.

#### *Mesures requises pour la notification de la conformité*

1.5.16 Si un État a l'intention de se conformer totalement aux dispositions de l'Annexe (tel qu'amendée) et d'apporter les modifications requises à ses règlements et pratiques nationales pour les aligner sur les dispositions de l'amendement, il doit remplir le paragraphe 1 de la Pièce jointe C.

#### *Mesures requises pour la notification des différences*

1.5.17 Si un État n'a pas l'intention d'aligner ses lois et pratiques nationales sur les dispositions de l'amendement, en totalité ou en partie, il ne doit remplir que le paragraphe 2 de la Pièce jointe C.

1.5.18 **Explication.** Dans ce cas, il y aurait des différences entre l'amendement et les règlements et pratiques nationaux de l'État. La communication des différences permet d'assurer que les organismes gouvernementaux ou autres, responsables de l'aviation civile internationale dans tous les pays, sont bien informés de tous les règlements et pratiques nationales qui présentent des différences par rapport aux normes prescrites de l'OACI.

#### *Obligation de notifier*

1.5.19 Les États ne sont pas dans l'obligation de mettre en œuvre les SARP aussitôt qu'elles deviennent applicables. Ils peuvent le faire à n'importe quel moment. De même, les États peuvent, à n'importe quel moment, déroger aux SARP. Par contre, ils sont tenus d'informer l'OACI de leur conformité et/ou différences subséquentes, pour permettre à l'Organisation de communiquer cette information à tous les États contractants.

1.5.20 Il importe de noter que les normes internationales des Annexes ont force obligatoire conditionnelle pour tout État qui n'aurait pas notifié de différences par rapport à ces normes, en vertu de l'article 38 de la Convention de Chicago.

#### *Notification de conformité prévue*

1.5.21 Le paragraphe 3 de la Pièce jointe C stipule que les États doivent notifier à l'OACI la ou les dates auxquelles ils s'attendent à se conformer à l'amendement en question.

1.5.22 **Explication.** Il importe que l'OACI sache non seulement quelles différences existent à une date donnée, mais aussi quelles mesures un État envisage de prendre ultérieurement. La procédure permet à l'OACI de planifier ses activités. Supposons, par exemple, que de nombreux États indiquent leur intention de ne pas se conformer à une SARP particulière. L'OACI pourrait alors réexaminer la SARP à une date ultérieure, pour déterminer les raisons de l'opposition des États, et éventuellement l'amender ou la supprimer, le cas échéant. Cette procédure permet donc à l'OACI de supprimer les dispositions dépassées ou irréalisables, et aussi d'assurer l'uniformité des règlements internationaux.

### Suppléments

1.5.23 L'OACI diffuse les informations reçues sur la conformité et/ou les différences des États, dans un Supplément à l'Annexe. Ce document indique à tous les États les différences existant entre une ou plusieurs dispositions d'une Annexe et les pratiques nationales correspondantes des États qui les signalent.

### Mise en œuvre en deux étapes

1.5.24 La mise en œuvre se fait généralement en deux étapes. La première étape est la formalité administrative qui permet aux normes et pratiques recommandées d'entrer en vigueur au niveau national. La seconde étape comprend les mesures pratiques, telles que la mise en place des installations et services, du personnel et de l'équipement.

### Révision générale de l'Annexe 9

1.5.25 Afin d'améliorer la mise en œuvre des SARP de l'Annexe, le Groupe d'experts FAL en fait continuellement la révision, en vue de simplifier le libellé des SARP et d'en préciser l'intention.

## 1.6 FACILITATION (FAL) ET SÛRETÉ DE L'AVIATION (AVSEC) À L'OACI

### Coordination entre la facilitation et la sûreté de l'aviation

1.6.1 L'OACI recommande d'établir une étroite coordination entre les programmes nationaux de facilitation et de sûreté de l'aviation. Les procédures de contrôle de la facilitation contribuent en fait à améliorer la sûreté, car un milieu réglementé permet de suivre une démarche discriminatoire dans l'application de la loi et d'accélérer le trafic présentant de faibles risques.

### Facilitation et sûreté de l'aviation — Cibles communes

1.6.2 La facilitation et la sûreté de l'aviation bénéficient également d'une stratégie commune de ciblage, fondée sur le recours à des techniques de « modèles de comportement » et des banques de renseignements criminels, selon laquelle des contrôles plus poussés sont imposés à certaines personnes et/ou expéditions de marchandises, au lieu d'un examen étendu et généralisé. Ainsi, dans le cas du fret comme des passagers, les ressources sont utilisées de manière plus judicieuse et plus efficace dans les opérations d'inspection/filtrage. Il en résulte une circulation plus rapide du trafic à faible risque et une meilleure détection des lacunes de sûreté.

### Gestion du trafic

1.6.3 La gestion du trafic aux aéroports a pour objet de réduire l'encombrement et d'éviter l'intersection des files. La mise en place de voies multiples d'inspection/filtrage des passagers et l'application de différents niveaux d'inspection à divers types d'expéditions de fret renforcent les stratégies de facilitation et facilitent la détection des problèmes de sûreté de l'aviation.

### Systèmes automatisés

1.6.4 Les manifestes de marchandises soumises électroniquement et les renseignements préalables concernant les voyageurs relèvent de systèmes de transmission aux autorités de renseignements sur le fret et les passagers,

préalablement à leur arrivée. Grâce à ces systèmes, le traitement du fret et des passagers est beaucoup plus rapide, puisque la vérification initiale est accomplie à l'avance. De même, l'application des lois est plus efficace puisque les autorités disposent de plus de temps pour analyser les données et évaluer les risques avant de décider du degré de contrôle à exercer.

### **Suppression des trafics illicites**

1.6.5 La lutte contre le trafic de stupéfiants et autres articles de contrebande, la migration illégale et la fraude des documents de voyage reçoit un ordre de priorité très élevé, car si ces activités se propagent de façon illimitée pour atteindre des niveaux intolérables, elles risquent de compromettre l'avancement de la facilitation. Le même risque se pose aussi pour la sûreté de l'aviation, car ces activités illégales peuvent servir de véhicules aux interventions illicites. L'industrie et les gouvernements coopèrent à l'élimination de ces problèmes dans les deux domaines.

### **Soutien mutuel**

1.6.6 La facilitation (FAL) et la sûreté de l'aviation (AVSEC) sont deux programmes interactifs au sein desquels se déroulent les opérations quotidiennes ; les administrateurs des services aéroportuaires doivent donc tenir compte des impératifs FAL aussi bien qu'AVSEC dans la résolution des problèmes opérationnels.

---



## Chapitre 2

# ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS

### 2.1 INTRODUCTION

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 2, section A : Généralités

2.1.1 Conformément à l'article 22 de la Convention de Chicago, intitulé *Simplification des formalités*, chaque État contractant est tenu :

« ... 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. »

2.1.2 Le Chapitre 2 de l'Annexe 9 couvre les domaines dans lesquels des règlements spéciaux ou d'autres mesures peuvent être requis afin de faciliter les procédures de contrôle applicables à l'entrée et à la sortie d'aéronefs. Ces procédures sont distinctes de celles qui régissent les véhicules terrestres, maritimes ou ferroviaires en raison des propriétés particulières des aéronefs civils, de la vitesse relative du transport aérien, de la mise en place de services permanents de contrôle frontalier et d'installations de soutien administratif, ainsi que de l'organisation et des horaires des vols à l'arrivée et au départ des aéroports.

2.1.3 Les règlements et les mesures spéciaux comprennent l'utilisation de formulaires pour l'entrée/congé des aéronefs, les dispositions relatives aux « droits d'atterrissage » (permission d'atterrir), les systèmes de notification préalable des vols à l'arrivée et au départ, et les dispositions de congé/dédouanement pour l'ensemble des passagers et du fret des aéronefs.

2.1.4 Les opérations aériennes sont soumises à de nombreux types de contrôle, comme par exemple les contrôles de sécurité imposés au trafic aérien et à la maintenance des aéronefs, les contrôles des recettes aux comptoirs de vente de billets et aux portes d'embarquement, les contrôles de sûreté tels que l'inspection/filtrage des personnes, des bagages et du fret, les contrôles frontaliers de la douane, de l'immigration, des services phytosanitaires et de la santé publique. Toutes ces mesures de contrôle sont essentielles à l'industrie aéronautique, dont l'objectif commercial reste néanmoins la ponctualité des arrivées et des départs des aéronefs.

#### Comment réaliser les objectifs de facilitation pour les aéronefs

2.1.5 Les États adopteront des mesures appropriées pour le congé des aéronefs arrivant d'un autre État contractant ou partant pour un autre État contractant et les appliqueront de telle façon à éviter les retards inutiles. (Norme 2.1)

2.1.6 Dans l'élaboration des procédures visant à l'efficacité du congé des aéronefs à l'entrée ou à la sortie, les États contractants tiendront compte, si nécessaire, de l'application de mesures de sûreté de l'aviation et de contrôle des stupéfiants. (Norme 2.2)

2.1.7 Conformément à l'article 22 de la Convention de Chicago, les États adopteront des règlements de contrôle frontalier appropriés aux caractéristiques de leur transport aérien et les appliqueront de façon à éviter tous retards inutiles, en respectant les principes énoncés au Chapitre 1 du présent manuel (1.1 Principes généraux).

#### Recours aux technologies de l'information

2.1.8 Les États mettront au point une technologie de l'information destinée à accroître l'efficacité des formalités aux aéroports. Des applications de cette technologie serviront, par exemple, à l'échange de renseignements sur les passagers et le fret entre les exploitants d'aéronefs et les pouvoirs publics. (Norme 1.4)

2.1.9 Dans l'élaboration des procédures visant à l'efficacité du congé des aéronefs à l'entrée ou à la sortie, les États tiendront compte, s'il y a lieu, des mesures de sûreté de l'aviation et de contrôle des stupéfiants. De telles mesures sont nécessaires — sans exception aucune. Elles doivent faire partie intégrante des formalités de congé des aéronefs à l'arrivée et au départ. (Norme 2.2)

#### Interopérabilité mondiale

2.1.10 La conformité de tous les États aux mêmes exigences est essentielle à l'interopérabilité mondiale.

2.1.11 Dans le contexte de la facilitation, l'interopérabilité mondiale est la capacité des systèmes d'inspection de tous les États du monde, qu'ils soient manuels ou automatiques, d'échanger des données, de traiter les données reçues de systèmes d'autres États et d'utiliser ces données pour des activités d'inspection dans leurs propres États.

2.1.12 En outre, les États qui suivent les mêmes procédures et imposent les mêmes exigences en matière de documents d'aéronefs internationaux, encouragent les autorités d'autres États à accepter ces documents comme étant valides.

#### Protocole d'accord de coopération pour lutter contre le trafic international de stupéfiants

2.1.13 Il est recommandé que les États concluent avec les compagnies aériennes qui exploitent des vols internationaux à destination de ces États et avec les exploitants de leurs aéroports internationaux, des protocoles d'accord établissant les lignes directrices d'une coopération mutuelle visant à contrer la menace que constitue le trafic international de stupéfiants et de substances psychotropes. (Pratique recommandée 2.3)

2.1.14 Ces protocoles d'accord devraient être établis selon les modèles élaborés par l'Organisation mondiale des douanes. Les États contractants sont également encouragés à conclure entre eux des protocoles d'accord.

2.1.15 Le site web de l'Organisation mondiale des douanes contient des modèles de protocoles d'accord ([www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)).

## 2.2 DOCUMENTS REQUIS POUR LE CONGÉ DES AÉRONEFS

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 2, section B : Documents — Exigences et utilisation

2.2.1 L'article 29 de la Convention de Chicago, intitulé *Documents de bord des aéronefs*, stipule que :

« Tout aéronef d'un État contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants :

- ...
- d) son carnet de route ;
- ...
- f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination ;
- g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret. »

2.2.2 Les formulaires standard à utiliser pour l'identification et le congé des aéronefs civils et leurs cargaisons ont été conçus par un groupe de travail créé immédiatement après la signature de la Convention de Chicago en décembre 1944. La normalisation et la simplification des formulaires et des procédures étaient considérées comme essentielles. Les formulaires sont censés être préparés avant le départ de l'aéronef de son point d'origine et remplis avant son arrivée à sa destination, de manière à réduire au minimum le temps consacré à la vérification et au congé.

2.2.3 *Déclaration générale.* Le modèle de Déclaration générale qui figure à l'Appendice 1 de l'Annexe 9 est reproduit à la fin du présent chapitre. Ce formulaire sert à identifier un aéronef et son exploitant aux pouvoirs publics dès son arrivée en provenance d'un point d'origine étrangère et préalablement à son départ vers une destination à l'étranger. Il sert également à indiquer l'itinéraire de vol, les noms et nationalités des membres d'équipage, le nombre de passagers et, s'il s'agit d'un aéronef à l'arrivée, les détails de tous problèmes de santé qui auraient pu se poser durant le vol. La Déclaration générale est un élément utile des dossiers de l'exploitant d'aéronefs et sert souvent de pièce justificative dans les demandes d'exemption de pénalités administratives présentées par l'exploitant d'aéronefs. La Déclaration générale est également mentionnée dans l'Annexe 6 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale, Partie 1*, comme étant un document acceptable à la place du carnet de route<sup>1</sup>. (Normes 2.10 et 2.11)

2.2.4 *Manifeste de passagers.* Le modèle de Manifeste de passagers, qui figure à l'Appendice 2 de l'Annexe 9, est reproduit à la fin du présent chapitre. Ce formulaire contient la liste des passagers embarquant à bord d'un aéronef ou débarquant d'un aéronef employé à la navigation aérienne internationale. Outre les détails identifiant le propriétaire/l'exploitant de l'aéronef et les informations de vol, les données d'identification des passagers sont exigées, mais elles se limitent au nom et aux lieux d'origine/de destination de chaque passager, conformément à l'article 29 de la Convention de Chicago. C'est pourquoi le document a peu d'utilité pour l'évaluation des risques. Le plus souvent, le formulaire est un moyen pour les autorités de prendre en compte chacun des passagers, ce qui est d'une utilité marginale dans un aéroport moderne, puisque les passagers qui débarquent sont contrôlés physiquement entre l'aéronef et le point d'inspection, où ils s'identifient en présentant leurs passeports ou leurs pièces d'identité. C'est pourquoi l'Annexe 9 déconseille l'exigence de présenter le manifeste de passagers aux autorités de contrôle. (Norme 2.12)

2.2.5 La liste des passagers est parfois nécessaire, par exemple, en cas d'urgence ou de déroutement d'un vol ; mais de nos jours, la plupart des exploitants disposent de systèmes automatiques qui permettent, s'il y a lieu, d'imprimer cette liste, éliminant ainsi la nécessité de préparer le formulaire habituel. L'utilisation des systèmes informatiques modernes pour les réservations, l'émission de billets et l'enregistrement permet également d'éliminer la nécessité d'emporter une liste de passagers à bord de l'avion, notamment dans le cas des vols réguliers assurés par un exploitant d'aéronefs disposant d'installations aux points de départ et d'arrivée.

---

1. Annexe 6, Partie 1, Chapitre 4, § 4.5.5. « Le pilote commandant de bord sera responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la Déclaration générale contenant les renseignements énumérés au § 11.4.1.

*Note.— Aux termes de la Résolution A10-36 de la dixième session de l'Assemblée (Caracas, juin-juillet 1956), la " Déclaration générale [décrite dans l'Annexe 9], établie de façon à contenir tous les renseignements prévus par l'article 34 [de la Convention relative à l'aviation civile internationale] pour le cas du carnet de route, peut être considérée par les États contractants comme une forme acceptable de carnet de route ". »*

2.2.6 La Norme 2.12 ne couvre pas le manifeste de passagers soumis dans les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) ou les systèmes de traitement préalable des passagers (TPP). Ces manifestes sont beaucoup plus détaillés que le formulaire sur support papier, et ils sont analysés par les pouvoirs publics aux fins d'évaluation des risques préalablement au vol. Ils permettent donc d'accélérer le congé au point de destination. De plus, ces manifestes sont soumis uniquement sous forme électronique dans le cadre d'un système d'échange de données. Dans les emplacements où un système RPCV ou TPP est déjà en place, l'exigence de manifeste imprimé est redondante et doit être éliminée<sup>2</sup>. (Les systèmes RPCV et TPP sont examinés plus en détail dans la Partie 3 du présent manuel.)

2.2.7 *Manifeste de marchandises.* Le modèle de Manifeste de marchandises, qui figure à l'Appendice 3 de l'Annexe 9, est reproduit à la fin du présent chapitre. Ce formulaire contient la liste des expéditions de fret chargées à bord de l'aéronef au départ ou à décharger de l'aéronef à l'arrivée, conformément à l'Article 29. Outre les détails identifiant le propriétaire/exploitant de l'aéronef et les informations de vol, les renseignements sur chaque expédition — numéro de la lettre de transport aérien, conditionnement et nature des marchandises — sont également requis. Les différents bordereaux d'expédition contiennent d'autres détails sur chaque expédition qui, dans certains États, doivent aussi figurer dans le manifeste de marchandises. Dans de rares cas, l'État peut ne demander que les lettres de transport aérien, avec un manifeste de marchandises partiellement rempli. (Norme 2.13)

2.2.8 Le modèle de Manifeste de marchandises sur support papier ne correspond pas nécessairement aux manifestes soumis électroniquement dans les systèmes de renseignements préalables sur le fret. Les documents électroniques sont normalement plus détaillés et permettent aux pouvoirs publics de faire des analyses de risques des expéditions figurant sur la liste. C'est pourquoi la soumission par voie électronique du manifeste de marchandises n'est pas couverte dans la Norme 2.13 ; s'il est transmis par un exploitant aux autorités, toute exigence de présentation du formulaire sur support papier est redondante et devrait être supprimée. La Norme 4.11 exige des États qu'ils acceptent les manifestes de marchandises et les lettres de transport aérien présentés sous forme électronique de façon à en permettre une transmission adéquate à un système d'information des pouvoirs publics. (Les manifestes de marchandises électroniques sont examinés plus en détail dans la Partie 4 du présent manuel.)

#### Questions de normalisation

2.2.9 *Interopérabilité.* La normalisation des formulaires de compte rendu et de congé des aéronefs au départ et à l'arrivée est essentielle à l'interopérabilité des opérations de navigation aérienne à l'échelle mondiale. Des modèles standard des formulaires mentionnés plus haut sont établis pour que l'exploitant de l'aéronef utilise les mêmes formulaires pour signaler l'arrivée de l'aéronef à sa destination et demander l'autorisation de départ au point d'origine.

2.2.10 *Reconnaissance mondiale.* Un formulaire standard mondial facilite le processus d'inspection et de congé, parce qu'il est reconnaissable par les pouvoirs publics dans le monde entier. Les renseignements exigés, présentés sous la forme requise, sont faciles à trouver et les erreurs ou les anomalies sont faciles à détecter. C'est pourquoi il est essentiel qu'un État ne s'écarte pas des exigences standard d'information dans chaque formulaire. Si un État exige des données supplémentaires, en plus de celles qui figurent dans le modèle standard, il doit annoncer ces exigences supplémentaires dans ses publications d'information aéronautique (AIP) pour permettre aux exploitants de tous les autres États de préparer leurs documents de manière appropriée.

---

2. La Norme 3.47.7 stipule que « Les États contractants qui exigent que les données sur les passagers soient transmises électroniquement au moyen d'un système de renseignements préalables concernant les voyageurs n'exigeront pas en plus un manifeste de passagers sur support papier ».



## Autres formulaires

2.2.11 *Liste des provisions de bord sous douane.* L'Annexe 9 ne fait pas état de formulaire standard pour l'établissement d'un manifeste des provisions sous douane<sup>3</sup> à bord d'un avion au départ ou à l'arrivée. L'article 24, alinéa a), de la Convention de Chicago stipule que les provisions de bord se trouvant dans un aéronef étranger à l'arrivée et qui s'y trouvent encore à son départ seront exemptés des droits de douane et de taxes. Selon l'Annexe 9, les États n'ont pas à présenter de déclaration écrite de ces provisions de bord (Norme 2.14). Aucun modèle de déclaration écrite n'est établi pour les provisions de bord embarquées à bord d'un avion avant son départ ou débarquées de l'avion à son arrivée (indépendamment de la nationalité de l'avion) ; toutefois, l'Annexe 9 stipule que les données exigées seront minimales et comparables aux éléments indiqués dans un manifeste de marchandises. (Norme 2.15)

2.2.12 *Formulaires pour la poste.* Des formulaires standard d'identification et de congé de la poste internationale sont prescrites, non pas par l'OACI, mais par l'Union postale universelle (UPU) (Norme 2.17). Ceci explique pourquoi ces formulaires et leurs modalités d'emploi ne sont pas couverts dans l'Annexe 9, sauf dans une référence à l'UPU.

2.2.13 *Nombre de copies.* Grâce aux méthodes modernes d'impression et de reproduction rapide disponibles, le nombre de copies requises par les autorités pour le congé des aéronefs au départ et à l'arrivée ne constitue plus un problème de portée internationale. Toutefois, par souci d'efficacité et d'économie de papier, l'Annexe 9 continue de limiter à trois exemplaires le nombre maximal de chaque formulaire (Norme 2.18). Il est entendu que, dans le cadre d'inspections ultérieures, notamment pour le dédouanement du fret aérien à l'arrivée, des copies supplémentaires de la Déclaration générale et du manifeste peuvent être nécessaires pour répondre aux besoins des divers services d'inspection, tels que les services de douane, de quarantaine, de santé publique, de produits alimentaires et pharmaceutiques, etc. ; toutefois, ces copies peuvent être soumises après le congé de l'aéronef — il n'est pas nécessaire de retarder l'exploitation aérienne ou le congé de l'aéronef en attendant la production de copies supplémentaires.

2.2.14 *Documents d'aéronef soumis électroniquement.* Il est possible de soumettre électroniquement les renseignements figurant dans certains ou dans tous les documents d'aéronef mentionnés ci-dessus, si l'exploitant d'aéronefs et l'État intéressé disposent tous deux des capacités d'échange de données électroniques requises (Norme 2.8). Dans le cas où l'exploitant soumet un document électronique, l'Annexe 9 demande que l'État s'abstienne d'exiger le même document sur support papier (Norme 2.9). Il est entendu qu'en cas d'établissement d'un nouveau système d'échange de données électroniques, une période préliminaire d'essai est requise avant que les documents sur papier puissent être éliminés. Il est entendu également que l'État abandonnera l'exigence de documents sur papier aussitôt que les autorités et les exploitants d'aéronefs sont assurés de la stabilité et de la fiabilité des systèmes électroniques.

## 2.3 DÉSINSECTISATION DES AÉRONEFS

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 2, section D : Désinsectisation des aéronefs

2.3.1 La vitesse croissante des aéronefs et la réduction conséquente de la durée de transit, accompagnées de la croissance du trafic international, ont continué à exacerber les risques de transport d'insectes vecteurs d'un pays à un autre, voire d'un continent à un autre.

2.3.2 Les États s'inquiètent du transfert dans leurs territoires de nouveaux insectes vecteurs ou d'espèces nuisibles à bord des avions, des bateaux, des trains, des véhicules terrestres et des conteneurs de marchandises, en

---

3. Les provisions de bord sous douane comprennent des articles qui sont normalement taxables ou passibles de droits de douane, mais qui en sont exemptés s'ils sont utilisés à bord de vols internationaux ou stockés pour un tel usage.

raison des conséquences désastreuses potentielles pour leur agriculture nationale. Pour empêcher l'introduction de nouvelles espèces nuisibles présentant des risques pour la santé des humains, des animaux ou des végétations, ou pour protéger l'environnement, les États peuvent adopter, dans le cadre de leurs programmes nationaux d'importation, des mesures de protection, parmi lesquelles figure la désinsectisation des aéronefs.

2.3.3 Depuis des années, les procédures de désinsectisation des aéronefs ont soulevé de vives inquiétudes en raison des rapports de réactions allergiques chez les passagers et les membres d'équipage, attribuables selon eux à la vaporisation d'aérosols dans les avions. À sa onzième session, la Division de facilitation (FAL/11) a été saisie de deux points de vue concernant la désinsectisation des aéronefs :

- a) les États inquiets des effets possibles de la désinsectisation sur les passagers et les membres d'équipage ;
- b) les États qui continuent de demander la désinsectisation pour protéger la santé publique, l'environnement, les animaux et les plantes.

2.3.4 En 1984, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a reconnu que, dans certains cas, les méthodes traditionnelles de désinsectisation ont provoqué des réactions allergiques ou autres effets malsains chez les passagers, ou auraient pu agir comme déclencheurs de réactions allergiques à certains allergènes et/ou haptènes bien connus. Pour résoudre ces difficultés, une nouvelle méthode de désinsectisation, fondée sur la vaporisation de perméthrine à effet rémanent et à efficacité de longue durée, a été mise au point en Nouvelle-Zélande et approuvée par l'OMS. Cette méthode de traitement à effet rémanent réduit les risques de réactions malsaines chez les personnes sensibles aux composants d'aérosols insecticides.

2.3.5 La Division FAL a noté que, même si les méthodes, les procédures et les substances actuellement utilisées dans la désinsectisation des aéronefs ont été étudiées à fond par l'OMS qui les a déclarées sans danger, certains pays soucieux de protéger la santé des passagers et des membres d'équipage ont mis fin à la vaporisation systématique des avions, étant convaincus que celle-ci n'a pas joué de rôle important dans la lutte contre les maladies.

2.3.6 Il n'empêche qu'il est essentiel de se conformer aux exigences de protection de la santé publique, de l'environnement et de l'agriculture, et parallèlement de se soucier du confort et du bien-être des passagers et des membres d'équipage.

### 2.3.7 *Pratiques de désinsectisation*

La désinsectisation d'un aéronef peut être effectuée de plusieurs façons :

- a) par traitement à effet rémanent ;
- b) par pulvérisation d'ambiance en présence ou en l'absence des passagers ;
- c) par une combinaison des deux méthodes.

Les transporteurs qui effectuent la désinsectisation appliquent actuellement les pulvérisations avant ou pendant le vol, au moyen d'aérosols ou de traitements à effet rémanent.

### Types de procédures de désinsectisation

2.3.8 *Désinsectisation « cales enlevées »*. Cette procédure a lieu après l'embarquement des passagers et la fermeture des portes, et avant le décollage. L'avion est traité par les membres d'équipage qui se déplacent dans les cabines en déchargeant des doses uniques d'aérosols selon la teneur prescrite. Les soutes de cargaison sont vaporisées avant le départ et le poste de pilotage avant l'embarquement des membres d'équipage.

2.3.9 *Vaporisation avant le vol et en début de descente.* Cette procédure est similaire à la procédure « cales enlevées », mais la cabine est vaporisée au sol, avant l'embarquement des passagers, avec un aérosol contenant un insecticide à effet rémanent. L'opération est planifiée de manière à permettre l'ouverture des casiers et avec un minimum d'inconvénient pour les passagers. La vaporisation avant le vol est suivie d'une nouvelle vaporisation en cours de vol, appliquée en début de descente de l'avion à l'aéroport d'arrivée.

2.3.10 *Traitement à effet rémanent.* Cette procédure consiste à vaporiser régulièrement un insecticide à effet rémanent sur les surfaces intérieures de l'avion, à l'exception des zones de préparation des repas, pour assurer que tout insecte qui s'introduit dans l'avion et se pose sur une surface quelconque de l'appareil reçoit une dose effective d'insecticide. Le traitement de désinsectisation à effet rémanent est la méthode la plus sûre pour éviter des réactions physiques négatives ; son efficacité dure huit semaines, les passagers et les membres d'équipage ne sont pas exposés à la vaporisation d'aérosols et la tâche est moins ardue pour les membres d'équipage. Il faut reconnaître cependant que les compagnies aériennes n'utilisent pas toutes cette méthode pour des raisons opérationnelles et, dans une moindre mesure, pour des raisons d'économie. Il conviendrait donc d'offrir aux transporteurs différentes options pour assurer une désinsectisation efficace.

2.3.11 Les normes de l'OACI n'imposent pas aux États l'obligation de vaporiser les cabines en présence des passagers, ni d'effectuer la désinsectisation sous quelque forme que ce soit. Les États contractants qui exigent la désinsectisation doivent se conformer aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). (Norme 2.24)

2.3.12 Lorsqu'une désinsectisation a été exécutée conformément aux procédures recommandées par l'Organisation mondiale de la santé, l'État contractant intéressé acceptera une certification pertinente sur la Déclaration générale comme le prévoit l'Appendice 1 de l'Annexe 9 (reproduite à la fin du présent chapitre) ou, en cas de désinsectisation par traitement à effet rémanent, le certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent prévu à l'Appendice 4 de l'Annexe 9 (et reproduit à la fin du présent chapitre).

## **2.4 PRÉAVIS ET DEMANDES D'AUTORISATION PRÉALABLE DE VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE INTERNATIONALE ET AUTRES VOLS NON RÉGULIERS**

### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 2, section F : Dispositions relatives aux vols de l'aviation générale internationale et autres vols non réguliers**

2.4.1 L'article 10 de la Convention de Chicago, intitulé *Atterrissage sur un aéroport douanier*, stipule que :

« Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, il est permis à des aéronefs de traverser le territoire d'un État contractant sans y atterrir, 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. ... »

2.4.2 L'exigence de préavis et de demandes d'autorisation préalable de vols internationaux a pour objet de permettre aux organismes gouvernementaux de prévoir la présence d'effectifs compétents pour les contrôles frontaliers et le contrôle de la circulation aérienne, ainsi qu'un support systémique adéquat à l'inspection et au congé des aéronefs et de leurs cargaisons.

2.4.3 Il convient de ne pas confondre les préavis et les autorisations préalables avec l'autorisation d'une compagnie de pavillon d'exploiter des vols sur certaines routes, vers certaines destinations étrangères. Ce dernier type d'autorisation est obtenu par une administration nationale à l'issue de négociations d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'un mécanisme de « ciel ouvert », et il permet, en principe, à l'exploitant d'aéronefs d'exploiter une ou plusieurs fréquences de vols.

2.4.4 L'autorisation spécifique d'atterrir sur un aéroport particulier ou d'en décoller est accordée par une des autorités responsables de la sûreté frontalière — normalement la douane de l'État intéressé. Pour obtenir une telle autorisation, l'exploitant doit répondre aux exigences des services de contrôle frontalier concernant l'identification, les renseignements sur le nombre de passagers, la taille et la nature de la cargaison, ainsi qu'une garantie ou une caution pour protéger les revenus du gouvernement intéressé. C'est ce qu'on appelle les « droits d'atterrissage ».

2.4.5 Dans le cas des services aériens réguliers, les pouvoirs publics de l'État intéressé communiquent les droits d'atterrissage aux exploitants qui assurent ces services sur son territoire. Ces procédures nationales ne sont donc pas couvertes dans l'Annexe 9. (On trouvera de plus amples détails sur cette question dans le Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*.)

2.4.6 Dans le cas de vols autres que les services réguliers exploités par des entités qui peuvent ne pas disposer d'installations ou de services aériens réguliers, les procédures relatives aux préavis et aux autorisations préalables sont traitées dans l'Annexe 9, dans le contexte de l'interopérabilité et de la simplification des formalités d'entrée/sortie. Les États sont tenus de publier leurs exigences en matière de délai minimum pour les préavis, les demandes d'autorisation préalable de tels vols et tous autres renseignements pertinents dans leurs publications d'information aéronautique (AIP) respectives.

2.4.7 Les normes et les pratiques recommandées décrivant les procédures de préavis et de demandes d'autorisation préalable pour les vols d'aviation générale internationale et autres vols non réguliers, figurent dans l'Annexe 9, Chapitre 2, Section F.

-----

## APPENDICE 1 DU CHAPITRE 2. DÉCLARATION GÉNÉRALE

297 mm (ou 11 3/4 pouces)

**DÉCLARATION GÉNÉRALE**  
(sortie/entrée)

Exploitant .....

Marques de nationalité et d'immatriculation ..... Vol n° ..... Date.....

Départ de ..... Arrivée à.....

(localité) (localité)

---

**ITINÉRAIRE**  
Inscrire dans la colonne « localité » l'origine, chaque escale et la destination)

LOCALITÉ	NOM DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE*	NOMBRE DE PASSAGERS SUR CE TRONÇON**
		Lieu de départ : Embarqués..... En transit même vol .....
		Lieu d'arrivée : Débarqués ..... En transit même vol .....

---

<p><i>Déclaration de santé</i> Nom et numéro de siège ou fonction des personnes à bord atteintes de maladies autres que le mal de l'air ou des accidents, qui peuvent souffrir d'une maladie transmissible (la présence de fièvre [température égale ou supérieure à 38 °C (100 °F)] accompagnée d'un ou de plusieurs des signes et symptômes suivants : malaise évident ; toux persistante ; respiration pénible ; diarrhée continue ; vomissement continu ; éruptions cutanées ; ecchymose ou saignement sans antécédent traumatique, ou confusion mentale apparue nouvellement, accroît la possibilité que la personne souffre de maladie transmissible), ainsi que des cas de maladie débarqués au cours d'un arrêt précédent. ....</p> <p>Renseignements détaillés sur chaque désinsectisation ou autre opération sanitaire (lieu, date, heure, méthode) effectuée au cours du vol. S'il n'y a pas eu de désinsectisation en cours de vol, donner des précisions sur la désinsectisation la plus récente .....</p> <p>Signature, s'il y a lieu, avec date et heure _____ Membre d'équipage intéressé</p>	Réservé à l'administration
---	----------------------------

---

Je, soussigné, déclare que toutes les indications et tous les renseignements contenus dans la présente déclaration générale ainsi que dans tous formulaires supplémentaires qui doivent accompagner cette déclaration générale donnent, à ma connaissance, un exposé complet, sincère et véritable de la situation. Je déclare en outre que tous les passagers en transit poursuivront (ont poursuivi) leur voyage par le même vol.

SIGNATURE \_\_\_\_\_  
Agent agréé ou pilote commandant de bord

Format de l'imprimé 210 × 297 mm (ou 8 1/4 × 11 3/4 pouces).

\* À remplir si l'État l'exige.

\*\* Ne pas remplir lorsque des manifestes de passagers sont présentés, et ne remplir que si l'État l'exige.

← 210 mm (ou 8 1/4 pouces) →









## APPENDICE 3 DU CHAPITRE 2. MANIFESTE DE MARCHANDISES

<b>MANIFESTE DE MARCHANDISES</b>				
Exploitant .....				
Marques de nationalité et d'immatriculation* ..... Vol n° ..... Date .....				
Lieu de chargement ..... Lieu de déchargement.....				
		(localité)		(localité)
Numéro de la lettre de transport	Nombre de colis	Nature des marchandises*	Réservé à l'exploitant	Réservé à l'administration
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

297 mm (ou 11 3/4 pouces)

Format de l'imprimé 210 × 297 mm (ou 8 1/4 × 11 3/4 pouces).

\* Ne remplir que si l'État l'exige.

210 mm (ou 8 1/4 pouces)



**APPENDICE 4 DU CHAPITRE 2.  
CERTIFICAT DE DÉSINSECTISATION  
PAR TRAITEMENT À EFFET RÉMANENT**

GOUVERNEMENT DE .....

**CERTIFICAT DE DÉSINSECTISATION  
PAR TRAITEMENT À EFFET RÉMANENT**

Les surfaces intérieures, y compris la soute, de l'aéronef ..... ont été traitées avec un produit de désinsectisation à effet rémanent approuvé le ..... conformément aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, Relevé épidémiologique hebdomadaire n° 7, 1985, p. 47 ; n° 12, 1985, p. 90 ; n° 45, 1985, p. 345-346 et n° 44, 1987, p. 335-336) et aux amendements de ces recommandations.

Le traitement doit être renouvelé si, par suite d'un nettoyage ou d'autres opérations, une quantité importante du produit de désinsectisation à effet rémanent a été enlevée et, de toute façon, dans un délai de huit semaines à partir de la date ci-dessus.

Date de péremption : .....

Signature : .....

Titre : .....

Date : .....



## Chapitre 3

# ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES

### 3.1 INTRODUCTION

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section A : Généralités

##### Simplification des formalités

3.1.1 Afin de réaliser l'objectif d'accélérer le congé des personnes et de leurs bagages, il est recommandé que les États adoptent des règlements de contrôle frontalier appropriés à l'environnement du transport aérien, qu'ils les appliquent de manière à éviter les retards inutiles, sur la base des principes décrits ci-après, et qu'ils les mettent en œuvre en utilisant les techniques et technologies décrites aux § 3.1.2 et 3.1.3. (Norme 3.1)

3.1.2 Dans l'application des procédures de contrôle frontalier, les États devraient tenir compte du fait que les conditions d'exploitation du transport aérien diffèrent de celles des autres modes de transport.

3.1.3 Les règlements, les politiques et autres mesures relatives au contrôle frontalier devraient donc tenir compte des facteurs ci-après :

1. Les passagers arrivent par groupes mais reçoivent leur congé individuellement. Les passagers à l'arrivée ont leurs demandes individuelles d'admission et leurs déclarations de douane et de santé publique. À la sortie, les passagers traversent également des points de contrôle à titre individuel pour se rendre à l'embarquement. Il y a donc différence avec les voyageurs qui franchissent les frontières en train ou en voiture et qui doivent attendre que toutes les personnes se trouvant dans le même véhicule aient reçu leur congé pour pouvoir poursuivre leur voyage.
2. Des documents uniques au transport aérien sont soumis par l'exploitant (p. ex : manifeste de passagers, déclaration générale).
3. La présence d'agents d'inspection est planifiée à l'avance pour coïncider avec les arrivées et les départs des vols, de manière que les passagers puissent se présenter immédiatement à l'inspection.
4. Les billets d'avion peuvent être comparés aux déclarations des passagers sur leur itinéraire, au cas où ce facteur est nécessaire à la détermination de leur admissibilité sans visa dans un État.
5. L'exploitant conserve dans son système un certain nombre de données d'identification sur chaque passager, ce qui peut contribuer à simplifier les formalités. L'exploitant contrôle également l'embarquement des passagers à bord de ses appareils et peut donc être cautionné pour la vérification des documents de voyage et autres fonctions d'organisation.

##### Sûreté et facilitation

3.1.4 De même, dans l'établissement des procédures visant à assurer l'application efficace des mesures de contrôle frontalier aux passagers et aux membres d'équipage, les États doivent tenir compte, selon le cas, de l'application

des mesures de sûreté de l'aviation, de protection de l'intégrité des frontières, de contrôle des stupéfiants et de contrôle d'immigration. (Norme 3.2)

3.1.5 Ces mesures doivent faire partie intégrante des procédures de traitement des passagers à l'arrivée et au départ, et s'il n'en est pas tenu compte durant les premières étapes de planification des procédures, tout le processus en sera irrémédiablement compromis.

*Les renseignements encodés des passeports seront révélés aux titulaires*

3.1.6 Si un État décide d'utiliser des circuits intégrés (puces) ou des codes à barres pour l'inscription des données personnelles dans les passeports, celles-ci doivent être révélées aux titulaires de ces documents, sur demande. (Norme 3.3)

3.1.7 Les données encodées dans les codes à barres ou les puces électroniques sont lisibles à la machine, mais pas à l'œil nu ; le titulaire du passeport a le droit de connaître le type de données personnelles qui ont été ainsi encodées et cette disposition lui permet de vérifier l'exactitude des renseignements inscrits.

3.1.8 La lecture des données figurant dans la zone de lecture automatique d'un passeport est abordée dans le Doc 9303, Partie 1 (voir Figure 1).

#### Prolongation de la validité des passeports lisibles à la machine

3.1.9 Les spécifications et les technologies utilisées dans la délivrance de passeports lisibles à la machine ne permettent pas de modifier les données inscrites dans la zone de lecture automatique, y compris la date d'expiration du document. En effet, durant le processus de production du passeport, la zone de lecture automatique est intégrée dans la page de renseignements, ce qui en empêche la modification et donc la prolongation de la validité des passeports lisibles à la machine.

3.1.10 Cela signifie en pratique que tout renouvellement manuel d'un passeport lisible à la machine (par exemple en y apposant un timbre de renouvellement) créera une non-concordance entre les informations figurant dans la zone de lecture automatique et les renseignements indiqués sur le tampon ou la page de renouvellement. Un tel écart risque de causer de la confusion durant le processus de contrôle, ce qui va à l'encontre du but de ce type de document. L'insertion d'une nouvelle page de lecture automatique ne serait pas compatible avec les méthodes modernes de production. De fait, il serait plus simple d'émettre un nouveau document. Le renouvellement d'un passeport lisible à la machine signifie donc inévitablement son remplacement. (Norme 3.4)

## 3.2 PASSEPORTS VALIDES ET VISAS VALIDES

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section B : Documents exigés des voyageurs

3.2.1 L'Annexe 9 stipule que les États n'exigeront des visiteurs, à l'entrée comme à la sortie, aucun document autre que ceux prescrits au Chapitre 3 de l'Annexe 9. Ces documents sont définis et décrits dans le présent chapitre. (Norme 3.5)

3.2.2 Les documents de voyage acceptés à l'échelle mondiale sont les passeports nationaux et les visas des pays de destination. Ces documents sont considérés comme étant suffisants pour donner accès aux personnes qui se rendent dans un autre État comme visiteurs ; aucune autre pièce d'identité n'est requise si un passeport et un visa valides sont présentés. (Norme 3.6)

3.2.3 Ceci n'empêche nullement les États d'accepter d'autres documents officiels à la place des passeports et/ou des visas, tels que les pièces d'identité personnelle présentées à l'intérieur d'un territoire relevant d'un accord régional particulier (p. ex. Traité de Schengen) ; ou d'autres pièces d'identité dans des circonstances particulières (p. ex. réfugiés) ; ou les documents d'une certaine catégorie de personne (p. ex. gens de mer). (Norme 3.6, Note)

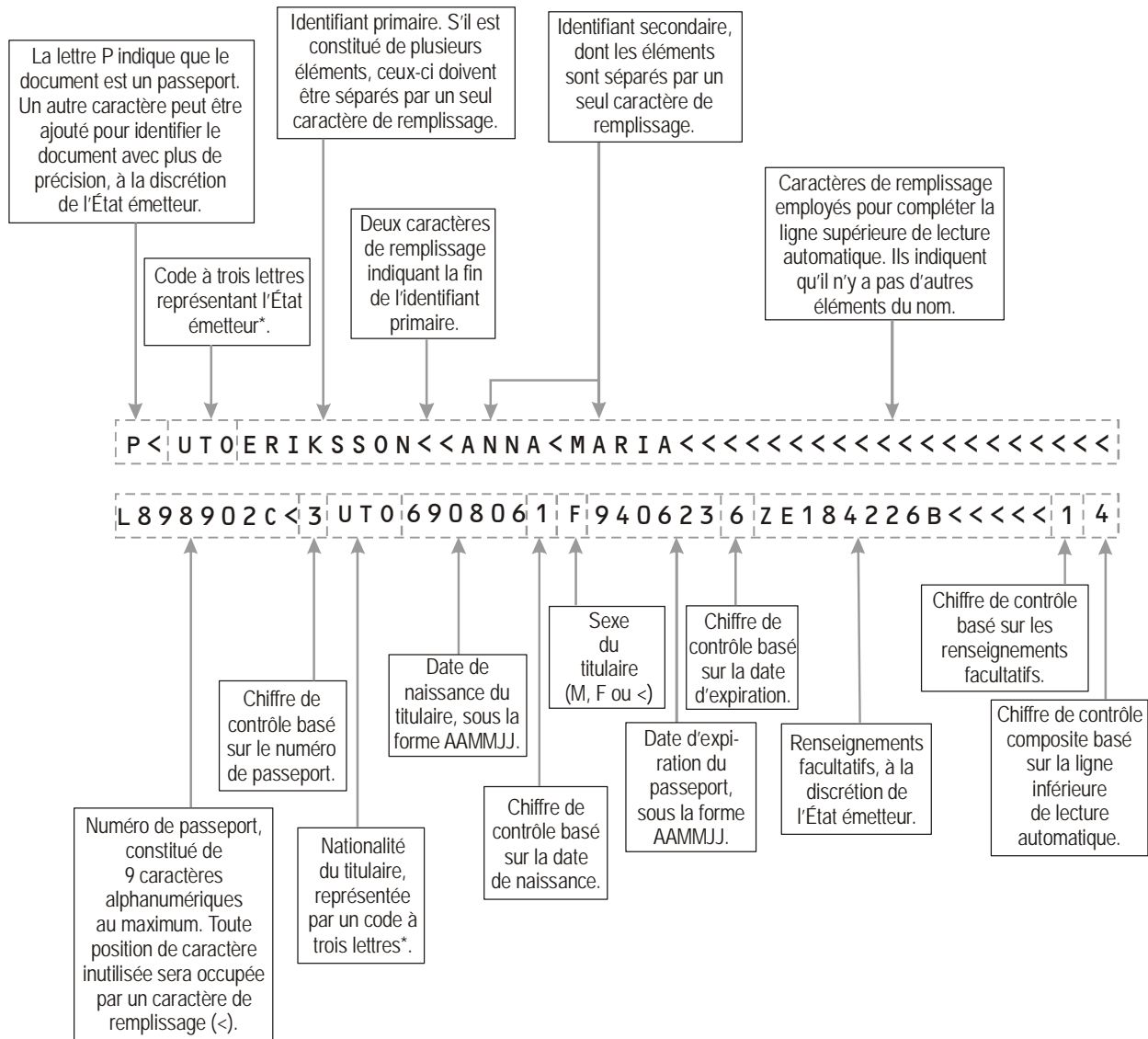


Figure 1. Construction de la zone de lecture automatique de la page de renseignements du passeport

Note.— On trouvera de plus amples renseignements sur les DVLM sur le site web de l'OACI, à : [www.icao.int/mrtd](http://www.icao.int/mrtd).

3.2.4 Les paragraphes qui suivent décrivent brièvement les documents mentionnés ci-dessus ; le Chapitre 3 de l'Annexe 9 contient plus de détails sur les procédures de délivrance, le contenu, la validité et le contrôle de chacun de ces documents.

*Note.— L'Annexe 9 fait état des visas de sortie et des certificats d'acquittement de l'impôt sur le revenu, qui sont décrits ci-après. Il convient de noter que ces documents ne répondent pas aux exigences de l'Annexe 9 pour les voyages, et qu'aucun modèle n'est donc recommandé à leur égard.*

3.2.5 Alors que les passeports, les lettres de transit et autres titres de voyage similaires sont utilisés depuis des siècles pour permettre aux individus de voyager en sécurité dans des pays étrangers, l'adoption universelle du passeport est un phénomène datant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Sauf pendant quelques courtes périodes durant les guerres, les passeports étaient rarement requis pour les voyages à l'étranger et fort peu d'États les exigeaient. Les gouvernements n'ont cependant pas tardé à se rendre compte de la nécessité d'un document ou d'un certificat officiel qui identifie le voyageur comme un national d'un État particulier, avec droit de protection durant son séjour à l'étranger et droit de rentrer dans le pays dont il est ressortissant.

3.2.6 L'OACI travaille à la normalisation des passeports depuis 1968, lorsque la communauté de l'aviation civile internationale a exprimé l'intention d'élaborer des recommandations sur les passeports lisibles à la machine, sous forme de carnet ou de carte, afin d'accélérer le congé des passagers dans les contrôles frontaliers.

3.2.7 La présentation d'un passeport est requise à l'entrée comme à la sortie d'un État. Les passeports font régulièrement l'objet de mise à jour, pour incorporer de nouvelles technologies destinées à prévenir la contrefaçon et la falsification. Les modèles les plus récents comprennent des innovations technologiques telles que l'intégration de fils dans le papier et l'utilisation d'encre spéciales. Les technologies d'imprimerie modernes contribuent également à prévenir les fraudes. Le passeport est, de façon générale, le document de voyage international standard le plus connu et le plus utilisé qui soit délivré par les autorités compétentes de l'État de nationalité du titulaire et qui serve à l'identifier aux autorités des autres États.

### 3.3 SÉCURITÉ DES DOCUMENTS DE VOYAGE

#### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section C : Sécurité des documents de voyage**

3.3.1 Le renforcement du degré de confiance dans la sécurité des documents de voyage et dans les procédures d'inspection est devenu un objectif important du Programme FAL de l'OACI. Les États contractants peuvent à cette fin adopter diverses stratégies, telles que la promotion de l'application de nouveaux systèmes et techniques de sûreté pour vérifier l'authenticité de ces documents et confirmer l'identité des titulaires, l'apport de soutien aux initiatives visant à améliorer les procédures d'inspection afin de renforcer la sûreté et l'efficacité, et l'entérinement des mesures établies par les pouvoirs publics pour prévenir la migration illégale, qu'il s'agisse du trafic d'origine ou de transit.

3.3.2 L'Annexe 9 contient donc des principes généraux sur la sécurité et l'intégrité des documents de voyage, ainsi que sur le processus de délivrance de ces documents. La Norme 3.7 exige des États qu'ils actualisent régulièrement les caractéristiques de sûreté des nouvelles versions de leurs documents de voyage, tandis que la Norme 3.8 impose l'établissement de contrôles sur la création et la délivrance des documents de voyage. (Normes 3.7 et 3.8)

3.3.3 Le Doc 9303, Partie 1, Volume 1 contient des renseignements détaillés sur les normes de sûreté régissant les documents de voyage lisibles à la machine et sur la prévention de la fraude liée aux processus de délivrance.



Passeports électroniques et autres documents de voyage  
à données biométriques lisibles à la machine (DVLM)

3.3.4 La Pratique recommandée 3.9 préconise l'utilisation de données biométriques dans les documents de voyage lisibles à la machine. L'utilisation accrue de tels documents de voyage permet d'accélérer le passage des voyageurs à travers les points de contrôle aux aéroports, de renforcer la sûreté de l'aviation et d'améliorer la protection contre les usurpations d'identité. À cet égard, des spécifications techniques pour le déploiement de données biométriques dans les PLM (passeports électroniques) figurent dans le Doc 9303, Partie 1, Volume 2. La Partie 3, Volume 2 du même document contient des spécifications sur les données biométriques pour les DVLM électroniques.

Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI

3.3.5 Un des éléments essentiels de l'introduction de passeports électroniques et autres documents de voyage de ce type est la mise en œuvre d'un système mondial de validation de passeports électroniques fondé sur l'échange de certificats d'infrastructure de clés publiques (ICP). Une telle validation permet aux autorités de contrôle frontalier de confirmer que le document présenté par un voyageur : a) a bien été délivré par une autorité compétente ; b) qu'il n'a pas été modifié depuis ; et c) qu'il n'est pas un faux (document cloné). En outre, si le document a été signalé comme étant perdu ou annulé, le processus de validation permet de vérifier si la personne qui le présente est bien le titulaire légitime.

3.3.6 La validation des passeports électroniques est donc une étape essentielle du système dans lequel les États ont investi. Une application généralisée des systèmes de passeports électroniques serait donc souhaitable, en raison des avantages collectifs, cumulatifs et universels qu'ils présentent.

3.3.7 C'est pourquoi la Pratique recommandée 3.9.1 invite tous les États contractants : a) à émettre ou à envisager d'émettre des passeports électroniques ; et/ou b) à appliquer des mesures de vérification automatique aux postes de contrôle frontalier, adhérant au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI qui a été mis sur pied pour offrir aux États émetteurs de passeports électroniques un système mondial de validation pour de tels documents de voyage. (Pratique recommandée 3.9.1) (On trouvera de plus amples renseignements sur le RCP de l'OACI sur le site web MRTD de l'OACI.)

Sûreté et facilitation

3.3.8 La sûreté n'est pas considérée comme une exception aux dispositions relatives à la facilitation. Les dispositions relatives à la facilitation ne visent pas à éliminer ou à atténuer les mesures de sûreté, mais plutôt à les renforcer.

3.3.9 Types de sûreté :

1. sûreté des documents ;
2. sûreté des frontières (immigration, douane, quarantaine, santé) ;
3. sûreté des revenus ;
4. sûreté physique ;
5. sûreté de l'aviation ;
6. sûreté nationale (cet aspect inclut tous les éléments précédents).

3.3.10 L'amélioration de l'efficacité et le renforcement de la sûreté ne sont pas des objectifs qui s'excluent mutuellement. À ce titre, les dispositions de l'Annexe 9 n'ont pas pour objet d'empêcher l'application de la législation nationale en ce qui concerne les mesures de sûreté de l'aviation ou autres contrôles nécessaires. (Norme 1.6)

### 3.4 DOCUMENTS DE VOYAGE ET POLITIQUE DU PASSEPORT INDIVIDUEL

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section D : Documents de voyage

##### Le passeport lisible à la machine

3.4.1 Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2010, les États s'engagent à n'émettre que des passeports lisibles à la machine (PLM). Les spécifications relatives aux PLM et figurant dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, Partie 1 — *Passeports lisibles à la machine*, constituent une norme mondiale. Les PLM offrent un degré de sûreté plus élevé. Ils sont interopérables à l'échelle du globe. Ils présentent une protection accrue contre les usurpations d'identité. Plus de 175 États sont émetteurs de PLM qu'ils considèrent comme un outil nécessaire pour accélérer le congé des passagers et renforcer la sûreté. Ainsi, la Norme 3.10 stipule que tous les États contractants commenceront à délivrer uniquement des PLM, conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 1, au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 2010. (Norme 3.10)

3.4.2 Il convient de noter, cependant, que cette disposition n'empêche nullement des États d'émettre des passeports non lisibles à la machine ou des documents de voyage temporaires à validité limitée en cas d'urgence (dans le cas, par exemple, d'une personne qui a égaré son passeport et qui a besoin d'un document de voyage pour retourner dans son pays).

3.4.3 L'Annexe 9 contient en outre une disposition de temporisation qui impose à tous les passeports non lisibles à la machine une date d'expiration antérieure au 24 novembre 2015, pour tenir compte des États qui ont émis des passeports d'une durée de validité de dix ans (Norme 3.10.1). En raison du grand nombre d'États ne délivrant désormais que des PLM, les détenteurs de passeports non lisibles à la machine auront de plus en plus de difficultés à voyager à l'étranger après 2015. Par exemple, l'exemption de visas pour les détenteurs de PLM est maintenant de plus en plus fréquente dans certaines régions du monde. Les détenteurs de PLM bénéficient d'un congé plus rapide aux postes de contrôle frontalier qui disposent de dispositifs de lecture électronique de PLM et dont les agents d'inspection connaissent bien les PLM. Enfin, les passeports non lisibles à la machine étant plus vulnérables aux fraudes, ils sont soumis à une vérification plus attentive et leurs titulaires à des examens secondaires, qui risquent de retarder leur entrée dans l'État de destination.

##### Contenu d'un passeport

###### *Spécifications pour les passeports non lisibles à la machine*

3.4.4 Certains États n'ont pas encore commencé à délivrer des passeports lisibles à la machine. Dans leur cas, la Norme 3.12 exige que les données d'identification personnelles, les données sur la délivrance des documents et la présentation de la page de renseignements soient conformes aux spécifications correspondantes figurant dans la Partie 1 du Doc 9303. La norme exige en outre que la zone de lecture automatique comporte un note indiquant par exemple que « Le présent passeport n'est pas lisible à la machine » ou toutes autres données visant à empêcher l'insertion frauduleuse de caractères lisibles à la machine. (Norme 3.12)

3.4.5 Ces dispositions s'appliquent à tous les passeports, qu'ils se prêtent ou non à la lecture automatique. Parfois, des passeports lisibles à la machine ne peuvent être délivrés, dans le cas, par exemple, de consulats outremer non équipés pour produire des passeports lisibles à la machine, et qui ne peuvent en fournir en réponse à une demande urgente. (Norme 3.10, Note)

###### *Spécifications pour les passeports lisibles à la machine*

3.4.6 Par souci d'interopérabilité, pour assurer une acceptation généralisée des passeports émis par n'importe quel État, tous les passeports devraient être délivrés conformément aux spécifications figurant dans le Doc 9303, Partie 1. Le

document en question fait l'objet d'une mise à jour continue, pour donner aux États des informations techniques sur le contenu et les caractéristiques de sûreté des passeports, qu'ils se prêtent ou non à la lecture automatique.

3.4.7 Les données d'identification du titulaire et les données sur le document sont inscrites dans des zones distinctes ci-après (voir Figure 2) :

- Types de document et État émetteur ou organisation émettrice.
- Information d'identité personnelle — noms, date de naissance, nationalité (plus détails facultatifs).
- Information sur le document — autorité émettrice, dates d'émission et d'expiration (plus détails facultatifs).
- Signature du titulaire (obligatoire).
- Élément d'identification tel qu'une photographie (obligatoire).
- Toute autre information facultative que l'État pourrait ajouter pour ses propres fins.
- Une zone obligatoire de lecture automatique.

#### *Validité des passeports*

3.4.8 Les délais et le coût lié à l'obtention de documents d'identité, ou la nécessité fréquente de renouveler ces documents, n'incitent pas au voyage, surtout les voyages aériens avec un préavis relativement court. Les voyageurs dont les visas ont une date d'expiration ultérieure à la date d'expiration de leurs passeports doivent subir l'inconvénient accru d'avoir à voyager avec deux passeports : le nouveau passeport et le passeport expiré contenant les visas non expirés.

#### *Période de validité des passeports*

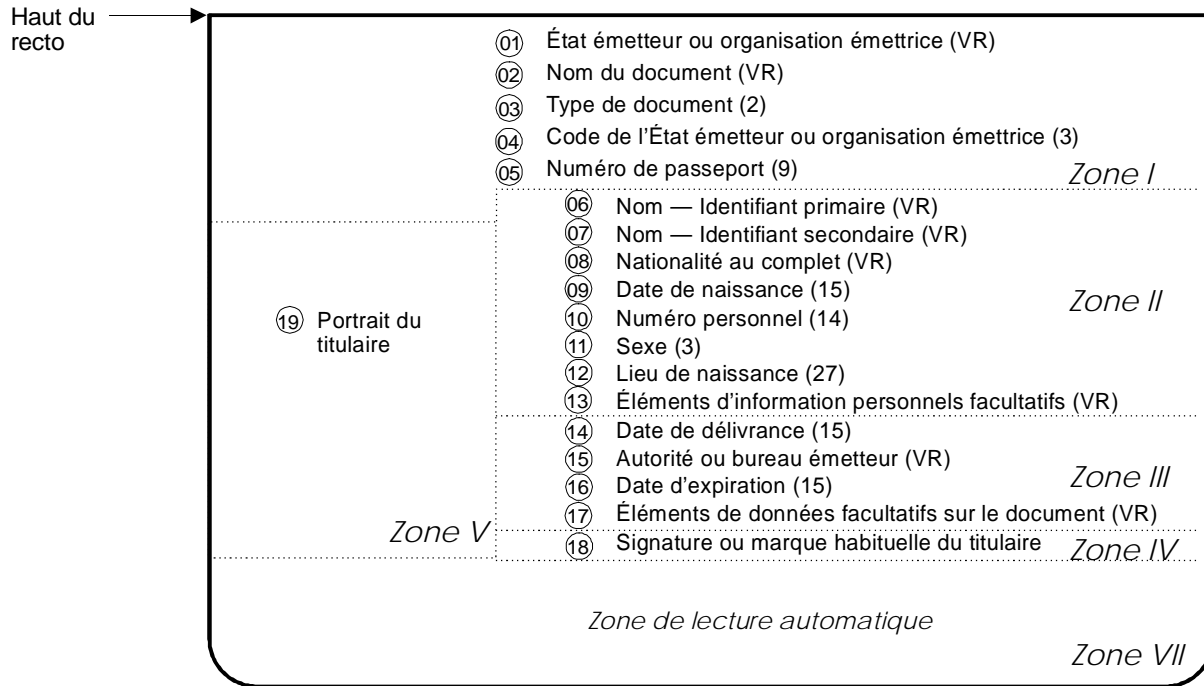
3.4.9 Pour éviter un tel problème, l'Annexe 9 recommande de délivrer, pour les voyages d'affaires ou le tourisme, des passeports d'une durée de validité minimale de cinq ans, valables pour un nombre illimité de voyages et pour tous les États et territoires. (Pratique recommandée 3.16)

#### *Passeports émis à des fins particulières*

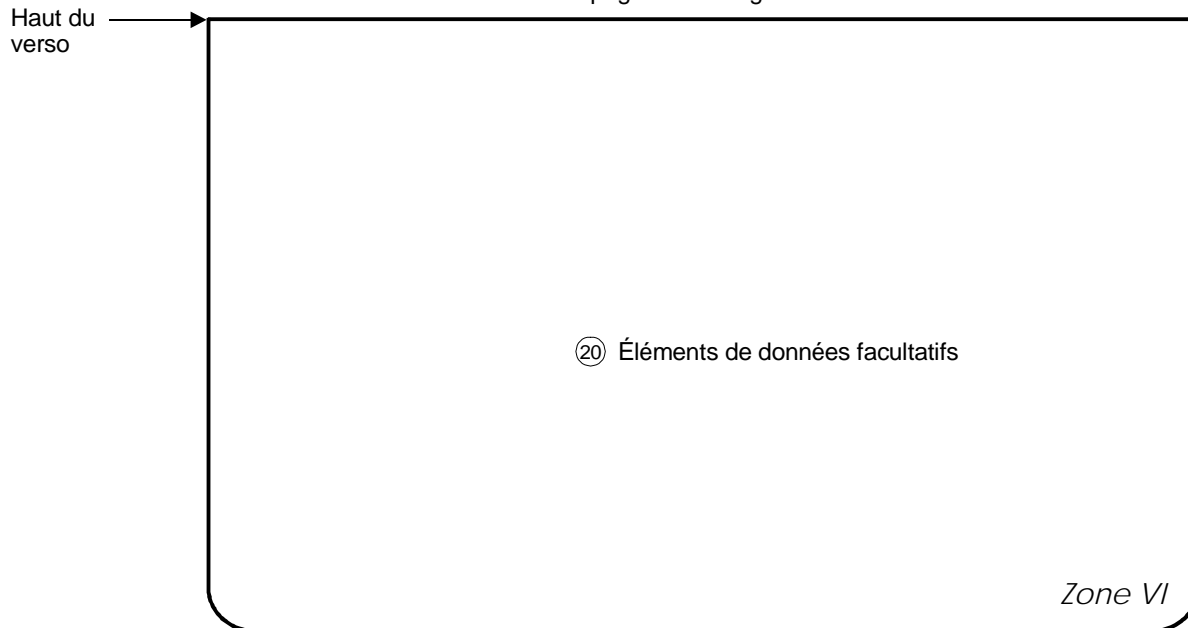
3.4.10 Ces dispositions n'empêchent pas les États de délivrer des passeports d'une durée de validité inférieure à cinq ans, à des fins particulières. Les États peuvent, par exemple, émettre des passeports diplomatiques et autres passeports temporaires prévus pour des cas particuliers, et valables seulement pour une durée correspondant aux circonstances (passeports de service à court terme, passeports délivrés à l'étranger en remplacement de passeports perdus, situations d'urgence, etc.). (Pratique recommandée 3.16, Note 2)

#### *Durée de validité maximale proposée dans l'Annexe 9*

3.4.11 Compte tenu de l'usure normale d'un passeport durant sa période de vie utile, l'Annexe 9 recommande une durée de validité maximale de dix ans. Après un certain nombre d'années, les documents sont usés et les données figurant dans la zone de renseignements ou d'autres zones deviennent difficiles à lire par machine, ce qui compromet l'intégrité du document ou de ses pages et en limite l'utilisation. (Pratique recommandée 3.16, Note 1)



Recto de la page de renseignements du PLM



Verso de la page de renseignements du PLM ou page adjacente

Notes.—

1. (VR) = Nombre variable de caractères.

2. ( ) = Nombre maximal ou fixe de caractères (voir § 8.6 — Répertoire des éléments de données).

3. ○ = Numéro de champ.

Échelle non respectée

Figure 2. Page de renseignements du passeport lisible à la machine

*Date d'expiration*

3.4.12 La date d'expiration des passeports aide les autorités à déterminer le nombre de passeports en circulation et le nombre de passeports à remplacer par des documents présentant des meilleures fonctions de technologie et de sûreté et avec des informations d'identification personnelles plus à jour.

*Actualisation de l'apparence physique du titulaire*

3.4.13 Une autre raison de limiter la durée de validité d'un passeport à un maximum de dix ans est l'évolution physique du titulaire avec le temps : apparition de rides, modification de la forme du visage due à l'âge, chirurgie esthétique, prise ou perte importantes de poids, etc. Il peut être difficile de confirmer l'identité d'une personne dont la photo dans le passeport date de plus de dix ans.

Procédures de délivrance, de renouvellement  
ou de remplacement des passeports

3.4.14 Le public s'attend normalement à ce que les autorités compétentes délivrent des passeports ou les renouvellent de façon efficace. Les autorités sont tenues d'établir et de tenir à jour des procédures et d'assurer des services qui répondent à ces attentes, ainsi que de se tenir au courant de l'évolution des technologies adoptées ou en cours de mise en œuvre, afin de répondre aux besoins internationaux.

3.4.15 La Norme 3.14 exige que les États établissent des procédures transparentes pour les demandes de délivrance, de renouvellement et de remplacement d'un passeport. (Norme 3.14)

*Établissement de services accessibles au public*

3.4.16 Le public devrait pouvoir accéder facilement aux services de réception des demandes de délivrance de passeports (Pratique recommandée 3.13). Il faudrait envisager de mettre en place de tels services dans les petites communautés isolées, en plus des services dans les grandes villes.

*Redevances applicables*

3.4.17 La délivrance ou le renouvellement des passeports étant un service du gouvernement qui devrait être efficace et économique, toute redevance perçue à cette fin ne devrait pas excéder le coût de l'opération. (Pratique recommandée 3.14.1)

Visas lisibles à la machine (VLM) et activités du Groupe consultatif technique  
sur les documents de voyage lisibles à la machine (TAG/MRTD)

*Historique*

3.4.18 En 1991, le Groupe consultatif technique sur les passeports lisibles à la machine (TAG/MRP) a pris le nouveau nom de Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine (TAG/MRTD) et son mandat a été élargi pour inclure l'élaboration de spécifications pour les visas lisibles à la machine. Après une étude détaillée des visas et d'autres documents de congé d'entrée de toutes les régions du monde, et en coopération avec l'Organisation internationale de normalisation (ISO), les divers éléments de données relatives aux visas ont été déterminés et des spécifications correspondantes ont été publiées pour guider les États.

3.4.19 Les spécifications relatives aux visas lisibles à la machine, publiées dans la Partie 2 du Doc 9303, permettent à un État d'autoriser l'entrée de voyageurs sur son territoire grâce à l'utilisation de dispositifs de lecture de caractères optiques, que ces voyageurs disposent d'un passeport national à titre de citoyens ou de résidents de cet État, ou qu'ils détiennent des passeports étrangers contenant des visas lisibles à la machine émis par l'État d'entrée.

3.4.20 Certaines dispositions de l'Annexe 9 recommandent l'abolition complète des visas, mais les États ont toujours alterné entre des périodes de pratiques libérales suivies de périodes de pratiques plus restrictives dans leurs exigences en matière de visas. Seuls quelques pays ont réussi à émettre des visas lisibles à la machine conçus conformément aux spécifications du Doc 9303.

#### *Définition du visa lisible à la machine*

3.4.21 Un visa lisible à la machine (VLM) est un congé ou une autorisation d'entrée qui se prête à la lecture automatique, conformément aux spécifications figurant dans le Doc 9303, Partie 2. Le VLM est une étiquette qui peut être apposée solidement sur une page de visa d'un passeport ou de tout autre document de voyage. S'il est possible de produire une page de visa conforme aux spécifications du Doc 9303, le VLM peut aussi être créé directement sur la page même. Un seul VLM peut être apposé sur chaque page de visa ; il doit être lisible à l'œil nu et par des méthodes de reconnaissance optique de caractères prescrites dans le Doc 9303 pendant toute la durée de validité du visa (c'est-à-dire que la zone de lecture automatique ne peut recevoir de marques, d'agrafes ou de timbres).

#### *Visa lisible à la machine de Type A*

3.4.22 Le visa lisible à la machine de Type A (VLM-A), conforme aux spécifications et dimensions indiquées dans le Doc 9303, est destiné à être utilisé par les États qui veulent s'assurer de disposer d'espace suffisant pour répondre à toutes leurs exigences de données et qui n'ont pas besoin de garder une zone libre sur la page de visa du passeport adjacente au visa (voir Figure 3).

#### *Visa lisible à la machine de Type B*

3.4.23 Le visa lisible à la machine de Type B (VLM-B), conforme aux spécifications et dimensions indiquées dans le Doc 9303 pour les cartes de type ID-2 (ISO 7810), est destiné à être utilisé par les États qui veulent garder une zone libre sur la page de visa du passeport adjacente au visa, pour éviter de couvrir le numéro imprimé ou perforé sur les pages d'un carnet passeport et/ou pour permettre d'apposer un sceau sur le visa et sur la page du passeport sur laquelle le visa est apposé (voir Figure 4).

#### *Spécifications pour les visas lisibles à la machine*

3.4.24 La présentation et le contenu des visas sont décrits en détails dans le Doc 9303, Partie 2. Pour assurer l'interopérabilité de tous les documents de voyage, la disposition 3.11 de l'Annexe 9 recommande que les États émettent des visas conformes aux spécifications techniques figurant dans le Doc 9303. (Pratique recommandée 3.11)

### Un passeport par personne

#### Historique

#### *Le passeport de famille*

3.4.25 Il y a une quarantaine d'années, avec le début de l'ère des avions à réaction, l'OACI a présenté une pratique recommandée qui permettait d'inclure les enfants de moins de 16 ans dans le passeport d'un des parents, pour

améliorer la facilitation. À l'époque, les experts croyaient que l'inclusion de plusieurs personnes sur un même passeport aiderait les autorités à accélérer le congé des passagers aux points de contrôle, et les États étaient invités à accepter les passeports de famille.

*Inconvénients et confusion causés par la présence de plusieurs noms sur un même passeport*

3.4.26 Avec l'explosion du nombre de voyageurs aériens au fil des ans, cette pratique a causé beaucoup d'inconvénients pour les voyageurs et beaucoup de confusion pour les autorités d'inspection. Les données recueillies à l'issue d'une enquête sur les pratiques des États ont montré que la normalisation (des détails sur les mineurs inclus dans les passeports familiaux) ne sera pas facile à réaliser par les États.

*Introduction du passeport lisible à la machine*

3.4.27 Les pratiques des États ont montré que le passeport lisible à la machine (PLM) constitue un bien meilleur outil pour gérer efficacement le processus de contrôle et accélérer le congé des passagers, tout en maintenant le plus haut degré de sûreté. Le principe de base sous-tendant un tel outil est que la page de renseignements d'un PLM ne doit porter que sur une seule personne.

3.4.28 Dans le but d'élaborer des recommandations aux États concernant la normalisation de la procédure d'inclusion des personnes à charge dans le passeport du principal titulaire, en vue de leur ajout ultérieur dans l'Annexe 9, l'OACI a entrepris en 1998 une enquête qui a permis d'établir que les législations nationales de nombreux États permettaient l'inclusion d'enfants mineurs dans le passeport du principal titulaire ; toutefois, il n'y avait pas de pratique uniforme ni d'accord universel sur la définition d'un « enfant mineur » ; les données d'identification requises sur l'enfant mineur inscrit sur le passeport d'un parent n'étaient pas uniformes ; et l'utilité de normaliser ces procédures était douteuse. Les débats ultérieurs ont porté sur les résultats d'une étude du Royaume-Uni, intitulée « UK Agenda for Children » relative aux enlèvements d'enfants, et qui recommande l'utilisation de passeports individuels affichant la photographie du titulaire, qu'il soit un mineur ou un adulte, ainsi que l'abolition des passeports de famille.

*Élimination du passeport de famille*

3.4.29 En conséquence, l'OACI a éliminé de l'Annexe 9 la pratique recommandée sur les passeports de famille et l'a remplacée par une nouvelle norme, fondée sur le principe du passeport individuel (un passeport par personne). (Norme 3.15)

3.4.30 Cette norme a été officiellement adoptée par l'OACI. Le concept d'un passeport par personne sous-tend également une norme (Norme 3.10) imposant la délivrance de PLM conformes aux spécifications du Doc 9303.

Avantages de l'application du concept d'un passeport par personne  
par rapport au PLM

*Compatibilité avec la technologie des PLM*

3.4.31 La mise en œuvre de ce concept est compatible avec la technologie des passeports lisibles à la machine et crée un effet positif direct sur la sûreté mondiale, aussi bien que sur le contrôle et le congé des passagers aux points d'entrée et de sortie. Elle facilite l'identification des personnes et renforce le processus d'inspection en réduisant considérablement les entrées de données à la main. Elle permet également de normaliser l'utilisation et l'échange de renseignements, consolide l'intégrité du système universel aux fins d'une interopérabilité mondiale, et réduit les risques de falsification et autres manipulations indues de document.





*Indépendance de voyage du titulaire*

3.4.32 Le concept du passeport individuel présente en outre l'avantage d'éliminer le risque qu'une personne se rende à l'étranger sans pièces d'identité. Ce pourrait être le cas, par exemple, si le titulaire du passeport poursuit son voyage sans la ou les autres personnes inscrites sur son passeport. Ainsi, un enfant dont les parents poursuivent seuls leur voyage se retrouverait sans pièce d'identité. Il en serait de même pour une personne adulte inscrite sur le passeport de son conjoint.

*Économie de coûts*

3.4.33 Le coût des problèmes résultant d'une identification imprécise des personnes inscrites dans des passeports de famille peut être bien plus élevé que le coût de la délivrance de plusieurs passeports individuels. Dans le contexte de la sûreté internationale, de l'intégrité des informations et du déploiement d'une gestion efficace des processus de contrôle, la question à poser serait plutôt « *Pouvons-nous nous permettre de ne pas délivrer des passeports individuels ?* »

*Économie des coûts des fraudes*

3.4.34 Les familles qui sont habituées à l'ancienne pratique peuvent protester initialement contre l'obligation de payer des passeports individuels pour chaque membre de la famille, mais il faut convenir qu'à la longue, la nouvelle pratique sera bien plus efficace par rapport aux coûts et plus pratique pour chaque membre de la famille.

*Note.— Le passeport d'un enfant peut avoir une période de validité plus courte, pour assurer une actualisation plus fréquente à mesure que l'apparence physique de l'enfant évolue.*

*Coût d'un passeport d'enfant*

3.4.35 Quelques États ont allégé les coûts pour les familles en introduisant une structure de coûts plus faibles pour les passeports d'enfant.

*Avantages par rapport aux droits des enfants*

3.4.36 La mise en œuvre du principe du passeport individuel présente les avantages ci-après, dans le contexte du droit international et des droits des enfants.

*Prévention possible des enlèvements d'enfant*

3.4.37 Pour les enfants qui sont inscrits sur le passeport d'un parent, il y a risque, en cas de litige portant sur la garde des enfants, qu'il soit plus aisé pour un parent d'enlever un enfant et d'en obtenir l'entrée non autorisée dans un pays différent. L'application du principe d'un passeport par personne permettrait d'éviter un tel drame.

3.4.38 Il a aussi été avancé que parfois, les photos des enfants ne sont pas fixées solidement sur les passeports, ce qui permet l'échange de photos dans le contexte de trafic d'enfants. Un passeport individuel lisible à la machine facilite la confirmation de l'identité de l'enfant.

*Lutte contre le transfert illicite d'enfant*

3.4.39 En 1998, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A32-18, « *Coopération internationale en matière de protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports* ». L'Assemblée a souligné la nécessité d'une coopération

de haut niveau entre les États pour renforcer la lutte contre la fraude de passeport, notamment « ... l'usage indu de passeports authentiques par des titulaires de plein droit en vue de faciliter la commission d'un délit... ». L'enlèvement d'enfants figure clairement dans la liste de tels délits. Au titre de l'Article 11 de la Convention relative aux droits de l'enfant de 1989, les États sont tenus de prendre des mesures pour combattre le transfert illicite d'enfants à l'étranger.

#### *Droit de l'enfant à une nationalité*

3.4.40 Le droit national et international a reconnu depuis longtemps que le passeport est un document de voyage délivré par l'autorité compétente et indiquant l'origine du titulaire, son identité et sa nationalité. L'Article 15 de la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948 stipule que « Tout individu a droit à une nationalité ». Un enfant qui ne possède pas son propre document de voyage peut être privé de ce droit. Par ailleurs, l'Article 7 de la Convention relative aux droits de l'enfant de 1989 stipule que l'enfant, dès sa naissance, a le droit d'acquérir une nationalité. Et au titre de l'Article 8 de cette Convention, les États parties s'engagent à respecter le droit de l'enfant de préserver son identité, y compris sa nationalité. Plus de 190 États sont parties à cette Convention.

#### *Droit de l'enfant à une identité*

3.4.41 Le rapport « Situation des enfants dans le monde — 1996 », édition spéciale du 50<sup>e</sup> anniversaire du Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF), contient l'observation ci-après sur la Convention relative aux droits de l'enfant : Le facteur clé à la base des progrès est la reconnaissance de l'enfant comme un individu à part entière. La Convention établit que l'enfant a une identité distincte de celle des parents ou des éducateurs et que la communauté (internationale) a le devoir de protéger cette identité et de permettre à l'enfant de l'exprimer dans le cadre de questions telles que la tutelle ou la garde de l'enfant. Le concept du passeport individuel assurera le respect et l'application de ces principes de droit international.

### **3.5 VISAS D'ENTRÉE, DE SORTIE ET DE RETOUR**

#### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section D : Visas d'entrée/de retour et section E : Visas de sortie**

3.5.1 Un visa est un document délivré par les ambassades et les consulats d'un État, qui permet à une personne dûment identifiée d'entrer dans le territoire national de l'État émetteur du visa. Le visa ne garantit pas l'entrée. L'autorisation d'entrée relève toujours du droit des agents de contrôle frontalier au point d'entrée. Le visa, ayant pour objet d'assurer le contrôle individuel des étrangers qui se rendent dans un pays et d'en limiter le nombre d'entrées et la durée du séjour, peut comporter diverses restrictions et caractéristiques. L'exigence de visas pour les visiteurs étrangers dépend généralement de divers facteurs liés aux types de réserve que le pays d'accueil peut avoir concernant la visite de ressortissants de certains autres pays.

#### Validité des visas

#### *Durée limitée des séjours*

3.5.2 Certains visas sont valides pendant une certaine période, qui est normalement la durée autorisée du séjour du visiteur. Ainsi, un visa d'étudiant ou de diplomate d'une durée de validité de trois ans permet au titulaire de

demeurer dans le pays pendant cette période. Dans d'autres cas, un visa peut avoir une durée de validité supérieure à la durée du séjour autorisé, comme dans le cas, par exemple, d'un visa de touriste ordinaire qui peut être valable pour des entrées multiples pendant quatre ans, mais qui n'autorise que des séjours d'une durée maximale de trois mois. (Norme 3.24)

#### *Validité minimale de six mois pour les visas*

3.5.3 Un visa aura une durée de validité minimale de six mois à compter de la date de délivrance, indépendamment du nombre d'entrées autorisées. (Norme 3.24)

3.5.4 Ce type de visa est accordé par l'État à ses ambassades ou consulats et il est apposé ou attaché au passeport du titulaire. Il ne faut pas le confondre avec le permis d'entrée qui est accordé par l'État au point d'entrée.

#### *Durée du permis d'entrée*

3.5.5 La durée du permis d'entrée accordé au point d'entrée dépend de la durée de validité et de la date d'expiration du visa initialement accordé, étant entendu que la durée de chaque séjour peut être limitée. (Norme 3.24)

**Exemple :** Un État émet un visa de tourisme d'une validité de six mois à compter du 5 janvier 2003. Le titulaire du visa se rend dans cet État le 17 janvier 2003. L'État lui accorde un permis de séjour d'une durée maximale de deux mois. **Ce permis n'est valide que pour cette visite et ne peut être réutilisé.** La personne décide de quitter le pays après 15 jours, puis revient dans le pays le 23 avril 2003 en présentant le visa accordé initialement. Au point d'entrée, l'État lui accorde un permis de séjour d'une durée d'un mois seulement, puisque son visa expire le 5 juillet 2003.

### Procédures de délivrance de visas

#### *Transparence*

3.5.6 En établissant et en appliquant les procédures de délivrance de visas, les États devraient viser la simplicité et la transparence dans les formalités de demande. (Norme 3.22)

#### *Délais des réponses*

3.5.7 Les procédures adoptées doivent permettre d'assurer aux États et aux usagers que les demandes de visa d'entrée dûment remplies soient traitées le plus rapidement possible. (Norme 3.22)

#### *Présence du demandeur non requise*

3.5.8 Dans le cas de certains États qui ne disposent pas d'ambassades ou de consulats dans le monde, la Pratique recommandée 3.23 de l'Annexe 9 leur demande de prévoir des services de réception des demandes aux emplacements éloignés. Dans ces cas, la procédure de délivrance de visas ne devrait pas exiger du demandeur qu'il se présente personnellement (Pratique recommandée 3.23), mais elle prévoirait des mesures supplémentaires au point de contrôle frontalier pour permettre l'émission de visa au point d'entrée où se rendra le voyageur. Ces mesures ont pour objet de vérifier les renseignements personnels du demandeur et les formalités de contrôle qui devraient être appliquées à l'arrivée.

3.5.9 Cette disposition peut être appliquée lorsqu'il est difficile au voyageur de se rendre personnellement au bureau de délivrance en raison de difficultés personnelles ou de cas d'urgence.

#### Non-exigence de visa

3.5.10 L'exigence d'un visa n'est imposée qu'à certains visiteurs, en raison des différents niveaux de risque perçus par l'État d'accueil à l'endroit d'un autre pays. Certains États accordent des exemptions de visa à certaines nationalités, pour des raisons politiques ou pratiques, sur une base de réciprocité éventuelle. La raison politique la plus commune est le droit de libre circulation accordé aux ressortissants des États membres de pactes d'intégration régionaux ou sous-régionaux.

3.5.11 D'autres États imposent l'exigence de visa comme pratique générale, sans vraiment évaluer les risques posés par les différents pays. Il convient dans ce cas de revoir cette pratique, en vue d'abolir le visa d'entrée ou d'y renoncer pour les visiteurs d'un nombre maximal de pays qui, en échange, pourraient y renoncer également.

#### *Visas de retour non exigés pour les ressortissants et les résidents permanents*

3.5.12 Certains États, pour des besoins particuliers de contrôle de migration/immigration, exigent de leurs ressortissants ou des résidents permanents, un visa de sortie et/ou un visa de retour. Normalement, un tel document n'est pas communément émis ni demandé et représente un fardeau supplémentaire qui porte atteinte aux libertés individuelles et pose un obstacle économique au commerce international et aux voyages. Les Normes 3.17 et 3.20 obligent les États à éliminer ces exigences. Pour éliminer toute possibilité de discrimination, comme le demande la Charte des droits de la personne des Nations Unies, les Pratiques recommandées 3.18 et 3.21 recommandent par ailleurs l'élimination des exigences de visa de sortie/retour pour les étrangers résidents qui détiennent des permis légaux de résidence permanente. (Normes 3.17 et 3.20 et Pratique recommandée 3.21)

#### Spécifications pour les visas non lisibles à la machine

3.5.13 Dans le cas des visas non lisibles à la machine, la Pratique recommandée 3.25 de l'Annexe 9 invite les États qui les délivrent à veiller à ce que les données personnelles et les données sur le document soient conformes aux spécifications sur la zone d'inspection visuelle établies dans le Doc 9303, Partie 2. Cette recommandation vise à assurer l'uniformité de la présentation des visas, qu'ils se prêtent ou non à la lecture automatique. (Pratique recommandée 3.25)

#### Renonciation au visa d'entrée

3.5.14 Afin de promouvoir le tourisme et les voyages d'affaires, les États devraient envisager d'abandonner ou de supprimer l'obligation du visa d'entrée pour les ressortissants d'un nombre maximal d'États. (Pratique recommandée 3.19)

3.5.15 Lorsqu'un visiteur arrive au poste de contrôle du point d'entrée d'un État qui a abandonné ou supprimé l'obligation du visa d'entrée, cet État examinera le permis d'entrée et déterminera la durée du séjour. L'agent de contrôle examinera chaque cas et appliquera les règlements et procédures de l'État pour accorder de tels permis d'entrée.

*Note.— Certains États n'exigent pas de visa d'entrée pour les ressortissants de certains autres États qui sont considérés comme présentant de faibles risques. Ayant appliqué les principes de gestion des risques (par exemple pour les gens d'affaire qui voyagent fréquemment), ces États n'exigent normalement pas de visa si la personne n'a pas l'intention de séjourner dans le pays pendant plus de 90 jours.*

3.5.16 Certains États accordent des exemptions de visa aux ressortissants de certains autres États pour des raisons de politique internationale et/ou sur la base de réciprocité.

### 3.6 CARTES D'EMBARQUEMENT ET DE DÉBARQUEMENT

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section G : Cartes d'embarquement/débarquement

3.6.1 Les cartes d'embarquement et de débarquement sont des formulaires qui peuvent être requis par les États d'origine et/ou de destination du voyageur. Ces cartes, que les États intéressés doivent fournir gratuitement aux compagnies aériennes et aux agences de voyage (Norme 3.29), contiennent des renseignements sur les voyageurs destinés au contrôle de douane et d'immigration ; ils servent aussi à établir des données statistiques et fournissent aux États intéressés une information écrite sur l'arrivée et/ou le départ de chaque voyageur. Dans de tels cas, les États devraient limiter leurs exigences d'information aux éléments indiqués dans la carte d'embarquement/débarquement standard de l'Appendice 5 de l'Annexe 9, et accepter ces cartes telles qu'elles sont remplies par les voyageurs, au lieu d'exiger des compagnies aériennes qu'elles les remplissent ou les vérifient. (Normes 3.27, 3.28 et 3.29)

3.6.2 De nombreux États demandent aux voyageurs à l'arrivée de remplir non seulement la carte de débarquement, mais aussi un formulaire de déclaration douanière qui sert à déterminer si une personne importe des quantités restreintes d'articles et/ou de devises qui font actuellement l'objet de taxes ou de procédures spéciales de dédouanement. Puisque ce type de formulaire n'est pas couvert par l'Annexe 9, leur contenu ne devrait pas répéter les informations personnelles fournies dans les autres formulaires ou documents. Lorsque les renseignements personnels d'une personne sont demandés par différentes autorités, une base de données est utilisée pour extraire les données d'information des DVLM ou d'autres sources, permettant aux autorités de partager ces informations (voir Figure 5). (Pratique recommandée 3.26)

### 3.7 CERTIFICATS DE VACCINATION

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section H : Certificats de vaccination

##### Définition du certificat de vaccination

3.7.1 Aux termes du Règlement sanitaire international adopté par l'Organisation mondiale de la santé, un pays peut, dans certaines circonstances, exiger des voyageurs internationaux la présentation d'un certificat international de vaccination contre certaines maladies. Les certificats internationaux de vaccination sont des documents officiels où sont inscrites les vaccinations administrées et qui doivent être présentés aux services de santé.

3.7.2 Le site web de l'Organisation mondiale de la santé ([www.who.int](http://www.who.int)) contient de plus amples informations sur les formalités d'émission, le contenu, la validité et le contrôle de ce document.

##### Définition de la vaccination

3.7.3 La vaccination est l'administration d'un vaccin destinée à stimuler une réaction immunitaire protectrice qui permet la prévention de la maladie chez la personne vaccinée en cas de contact avec l'agent d'infection correspondant. Si elle est réussie, la vaccination entraîne l'immunisation. En pratique, les mots « vaccination » et « immunisation » sont souvent utilisés de manière interchangeable.

**CARTE INTERNATIONALE  
D'EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT**

(En caractères d'imprimerie\*)

1. Nom : .....  

*Nom principal*
*Nom(s) secondaire(s)*
  
2. Date de naissance : .....  

*année*
*mois*
*jour*
  
3. Nationalité :
  
4. Document de voyage : .....  

*État  
d'émission*
*Type de  
document*
*Numéro*
  
5. Pour les passagers à l'arrivée :  
 port d'embarquement  
 ou .....  
 Pour les passagers au départ :  
 port de débarquement
  
6. (Autres données, demandées à l'option de l'État)
  - a).....
  - b).....
  - c).....

\*S'applique aux langues utilisant l'alphabet latin.

**Figure 5. Carte d'embarquement/débarquement**

## Vaccinations communes

3.7.4 Les vaccinations les plus communes pour les voyageurs internationaux sont le choléra et la fièvre jaune.

## Acceptation du certificat international de vaccination

3.7.5 Les États soucieux de prévenir la propagation internationale de maladies contagieuses et de maladies donnant lieu à quarantaine, peuvent exiger des visiteurs qu'ils présentent une preuve de protection contre de telles maladies. Dans de tels cas, la Norme 3.30 oblige les autorités compétentes à accepter le certificat international de vaccination ou de revaccination prescrit par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). (Norme 3.30)

## Caractéristiques du certificat international de vaccination

3.7.6 Un certificat international de vaccination est valide s'il présente les caractéristiques suivantes :

## 1. Complétude

Le certificat doit être complet dans les moindres détails ; il n'est pas valide s'il est incomplet ou inexact.

## 2. Signatures

Le certificat doit être signé par un médecin habilité ou par une personne désignée et autorisée par un médecin. Un timbre de signature n'est pas acceptable. Si le certificat est délivré à un enfant incapable d'écrire, il doit être signé par un parent ou un tuteur. Dans le cas des personnes illettrées, la signature prendra la forme d'une marque certifiée par une autre personne.

## 3. Langues

Le certificat sera imprimé en anglais et en français ; une troisième langue peut être utilisée.

## 4. Un certificat international de vaccination par personne

Le certificat est un document individuel qui ne peut être utilisé collectivement. Les enfants recevront leurs propres certificats et les renseignements les concernant ne doivent pas être incorporés dans le certificat d'un parent.

## 5. Vaccin approuvé par l'OMS

Le certificat n'est valide que si le vaccin administré a été approuvé par l'OMS et que le centre de vaccination a été désigné par l'administration de santé responsable du territoire où est situé le centre.

## Pourquoi faut-il des certificats de vaccination pour voyager ?

3.7.7 La propagation de maladies infectieuses dans le monde n'est pas un phénomène récent. L'augmentation des mouvements de population dus au tourisme, à la migration ou à la suite de catastrophes ; la croissance du commerce international de produits alimentaires et biologiques ; l'évolution sociale et environnementale liée à l'urbanisation, la déforestation et les changements climatiques ; et les changements dans les méthodes de transformation des aliments, la distribution et les habitudes des consommateurs, ont contribué à faire en sorte que les maladies infectieuses détectées dans un pays constituent une menace potentielle pour le monde entier. (Consulter le site web de l'Organisation mondiale de la santé : [www.who.int](http://www.who.int))

3.7.8 Outre les épidémies qui surviennent naturellement, les flambées de maladies peuvent résulter également de la libération intentionnelle ou accidentelle d'agents biologiques. C'est pourquoi la coopération internationale et l'application de règlements sanitaires internationaux sont cruciales pour assurer la sûreté de la santé à l'échelle mondiale.

### **3.8 DOCUMENTS DES PASSAGERS ET EXPLOITANTS — NORMES 3.31 ET 3.33 ET PRATIQUE RECOMMANDÉE 3.32**

#### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section I : Inspection des documents de voyage**

3.8.1 Les États comptent sur les procédures d'enregistrement des exploitants pour assurer que les passagers disposent des documents appropriés. De nombreux États de destination ont d'ailleurs adopté des règles imposant des amendes aux exploitants qui n'ont pas détecté les passagers non conformes ou pris de mesures préventives pour éviter que les détenteurs de documents de voyage les détruisent durant le vol.

3.8.2 Pour éviter le fardeau économique de telles amendes et d'autres frais liés au retour de ces passagers à leur point d'origine, les exploitants doivent prendre des précautions au point d'embarquement pour veiller à ce que les passagers soient bien en possession des documents de voyage prescrits par les États de transit et de destination aux fins de contrôle (Norme 3.6). L'engagement des exploitants à cet effet est établi par la Norme 3.33.

3.8.3 Il importe de souligner que si l'Annexe 9 contient des dispositions qui semblent n'engager que les pouvoirs publics, certaines autres dispositions, telles que celles qui sont mentionnées ci-dessus, visent à clarifier les responsabilités et à engager d'autres entités liées aux activités de transport. Ces entités ont un rôle important à jouer en matière de facilitation, parce que leurs procédures font partie de l'ensemble du processus auquel les passagers sont soumis lorsqu'ils font des voyages internationaux. Il faut comprendre cependant que, si la vérification des documents relève de la responsabilité des exploitants, ceux-ci ne disposent pas toujours des informations et de l'expertise requises pour bien faire leur travail. L'Annexe 9 demande donc aux pouvoirs publics d'aider les exploitants à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers. (Norme 3.31)

3.8.4 Les termes d'une telle coopération peuvent varier selon les États et les aéroports, dépendamment des ressources dont peuvent disposer les exploitants. Par exemple, s'il est difficile ou impossible pour un exploitant de contacter l'ambassade ou le consulat de l'État intéressé, les services d'immigration à l'aéroport peuvent prêter leur concours et leur expertise en cas de doute sur la validité ou l'authenticité d'un document de voyage.

#### **Non-respect des conditions d'immigration par les agents de voyage**

3.8.5 Lorsqu'un transporteur retire à un agent de voyage le droit de vendre des billets d'avion en son nom, en raison du non-respect des conditions d'immigration par l'agent de voyages, il doit en informer les pouvoirs publics intéressés, ainsi que tous les autres exploitants qui pourraient être affectés par de tels abus, afin qu'ils puissent prendre les mesures appropriées.

#### **Accords de coopération pour lutter contre les abus en matière de documents de voyage**

3.8.6 Les États pourraient également conclure des accords de coopération (tels que des protocoles d'accord) avec les exploitants assurant des services internationaux à destination et en provenance de ces États, dans le but de lutter contre les fraudes de documents de voyage. Ces accords établiront des lignes directrices pour le soutien mutuel et la coopération dans ce domaine et pour la répartition des diverses responsabilités pour les tâches suivantes :



- a) assurer la validité et l'authenticité des documents de voyage des passagers à l'embarquement ;
- b) établir les mesures nécessaires pour prévenir la perte ou la destruction des documents par les passagers en route vers leurs destinations.

#### Détachement d'agents de liaison d'autres États

3.8.7 Afin de contribuer à l'efficacité des procédures de contrôle de documents suivies par les exploitants, les États sont invités à envisager de prendre des dispositions avec d'autres États pour permettre le détachement de personnel de liaison aux aéroports, afin de déterminer la validité et l'authenticité des documents de voyage des passagers à l'embarquement (Pratique recommandée 3.32). Ces dispositions peuvent être prises dans le cadre de protocoles d'accord ou de toutes autres formes de coopération internationale.

#### Pas d'amende si l'exploitant se conforme aux exigences

3.8.8 Compte tenu des efforts des exploitants, il ne faudrait pas leur imposer d'amendes s'il est constaté que des passagers à l'arrivée ou en transit ne disposent pas des documents appropriés et que les exploitants peuvent démontrer qu'ils ont pris toutes les précautions adéquates pour éviter de tels incidents. La Norme 5.14 a été adoptée à cette fin, pour demander aux États de procéder conformément à ces dispositions.

### 3.9 FORMALITÉS DE CONGÉ À LA SORTIE

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section J : Procédures de sortie

3.9.1 Les autorités, les exploitants et la direction de l'aéroport ont la possibilité d'améliorer leur image auprès du public en établissant des délais de congé efficaces pour les passagers et leurs bagages.

3.9.2 Une coordination et une coopération étroites et pratiques doivent être établies entre les différentes entités chargées des diverses formalités. La durée totale réelle du processus de congé est mesurable et il est donc possible de comparer avec exactitude la durée effective et la durée théorique des formalités pour cerner et analyser les problèmes qui se posent (p. ex. ressources insuffisantes, procédures peu pratiques, coordination inexistante). Grâce à une telle analyse, la recherche de solutions et le choix des remèdes sont étayés par les faits.

3.9.3 L'établissement de durées maximales du congé est conforme au principe énoncé dans la Norme 1.2 de l'Annexe 9, selon laquelle les États sont tenus de maintenir au minimum le temps nécessaire à l'accomplissement du contrôle des personnes et des aéronefs aux frontières, ainsi que de la mainlevée et du dédouanement des marchandises. L'Annexe 9 contient en outre des dispositions établissant les durées maximales du congé qui ont été adoptées compte tenu des expériences des experts de l'OMS, représentant diverses disciplines et différentes régions du monde, qui ont aidé l'OACI à établir et/ou à améliorer les mesures de facilitation.

#### Délais d'enregistrement

3.9.4 Les transporteurs devraient publier systématiquement dans leurs horaires destinés au public l'heure finale d'enregistrement, du moins pour chaque vol international. La dernière heure d'enregistrement devrait être confirmée par écrit auprès des passagers au moment de la réservation ou de l'achat du billet. Les exploitants et l'administration aéroportuaire devraient s'efforcer de déterminer, pour chaque aéroport, une heure unique pour chaque catégorie de vol.

### Information sur les retards

3.9.5 Les exploitants devraient s'efforcer, dans toute la mesure du possible, d'informer les passagers de tout retard dans les heures de départ, avant l'enregistrement.

#### Durée maximale visée des formalités de congé à la sortie

3.9.6 La durée maximale visée pour l'accomplissement de toutes les formalités de congé à la sortie, pour les passagers et leurs bagages, est de 60 minutes (Pratique recommandée 3.36). Cette durée est calculée par bloc, couvrant tous les passagers qui n'exigent qu'un traitement normal.

#### Activités pour l'accomplissement des formalités de congé à la sortie

3.9.7 Les formalités de congé requises au départ, couvertes dans les 60 minutes recommandées, comprennent :

- l'enregistrement auprès de la compagnie aérienne ;
- les mesures de sûreté de l'aviation ;
- s'il y a lieu, la perception de redevances et autres prélèvements aéroportuaires ;
- les mesures de contrôle frontalier à la sortie, par exemple contrôles de passeports, de quarantaine ou de douane. (Pratique recommandée 3.36)

#### Système d'inspection à circuits multiples (Pratique recommandée 3.37)

3.9.8 Cette méthode permet d'isoler les groupes qui exigent un contrôle plus détaillé. Il peut s'agir, par exemple, de la séparation entre, d'une part, les ressortissants et les résidents permanents, et d'autre part, les membres d'équipage et les visiteurs. Ces derniers peuvent aussi être répartis entre différents groupes relevant d'un État bénéficiant de privilèges particuliers.

3.9.9 L'application de méthodes de répartition à circuits multiples offre l'avantage supplémentaire d'accélérer le traitement des personnes, puisque l'agent de contrôle peut ainsi effectuer des tâches de recherche répétitives correspondant à un groupe spécifique.

## 3.10 FORMALITÉS DE CONGÉ À L'ENTRÉE

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section K : Procédures d'entrée et responsabilités

#### Obligation d'information des exploitants

3.10.1 Les exploitants d'aéronefs, les administrations aéroportuaires et les pouvoirs publics des États contractants devraient maintenir et, si possible, développer des programmes pour informer les passagers, en temps opportun, des exigences et des formalités d'entrée, notamment en ce qui concerne les exigences de santé publique et d'immigration, des exemptions de douane, des interdictions et des restrictions d'importation, des règlements de quarantaine agricole et des taux de droits de douane sur les articles les plus communément achetés à l'étranger par les touristes et les voyageurs au retour.

### Durée maximale visée des formalités de congé à l'entrée

3.10.2 La durée maximale visée pour l'accomplissement de toutes les formalités de congé à l'entrée, pour les passagers n'exigeant qu'une inspection normale, est de 45 minutes (Pratique recommandée 3.39). Cette durée est à réaliser, indépendamment de la grandeur de l'aéronef et de l'heure d'arrivée prévue.

### Calcul de la durée visée

3.10.3 La durée idéale de 45 minutes est calculée à compter du moment où le passager débarque de l'avion jusqu'au moment où il obtient son congé de toutes les autorités participant à la procédure, y compris les mesures de sûreté de l'aviation et les mesures de contrôle frontalier à l'entrée (contrôle d'immigration, de quarantaine ou de douane).

### Aucune collecte des documents avant l'arrivée aux points de contrôle — Norme 3.41

3.10.4 Dans l'établissement des formalités de contrôle frontalier, les autorités compétentes devraient tenir compte des facteurs d'inconfort et d'inquiétude de la part des voyageurs dont les documents sont ramassés avant leur arrivée aux points de contrôle. En raison des risques réels de perte des documents, les voyageurs craignent de se retrouver sans documents et de risquer de subir des difficultés personnelles et des pertes de temps dans des démarches coûteuses pour obtenir de nouveaux documents de voyage. Dans de telles circonstances, ce ne sont pas seulement les passagers qui sont touchés, mais aussi les autorités intéressées, puisque les plaintes qui seront déposées rendront la tâche difficile aux autorités qui doivent régler de tels problèmes.

3.10.5 C'est pourquoi la Norme 3.41 stipule que, sauf dans des circonstances particulières, les États n'exigeront pas que les documents de voyage officiels ou autres pièces d'identité soient enlevés aux passagers ou aux membres d'équipage avant leur arrivée aux points de contrôle des passeports. (Norme 3.41)

### Prise en charge rapide des personnes aux fins d'examen — Norme 3.42

3.10.6 Parfois, en raison de l'insuffisance des ressources humaines ou pour d'autres raisons, un avion et ses passagers doivent attendre que les pouvoirs publics (de contrôle frontalier) soient prêts à les recevoir. Ceci explique que les transporteurs et les voyageurs sont soumis à des délais de congé plus longs, créant des encombrements dans certaines parties de l'aéroport, telles que les aires de trafic et les portes de départ. Les horaires des transporteurs en subissent les répercussions, tout comme l'attribution des créneaux aux aéroports qui souffrent de ce problème.

3.10.7 Compte tenu de ce qui précède et des coûts et des incidences opérationnelles de tels retards sur les transporteurs, les voyageurs et les aéroports, la Norme 3.42 exige des pouvoirs publics intéressés qu'ils prennent rapidement en charge les passagers et les membres d'équipage aux fins de vérification de leur admissibilité dans le territoire de l'État. (Voir également dans le Glossaire du présent manuel la définition d'« admission » et la Norme 5.16 de l'Annexe 9 sur les questions relatives à l'admissibilité.)

### L'exploitant est responsable des personnes jusqu'à leur vérification — Norme 3.43

3.10.8 Les exploitants et les autorités de contrôle frontalier doivent définir formellement la portée de leurs responsabilités concernant la garde et les soins des voyageurs internationaux. L'établissement de responsabilités

claires et normalisées aide les exploitants à éviter confusion et erreurs, et renforce l'application des contrôles aux frontières. La Norme 3.43 stipule à cet égard que les exploitants sont responsables de la garde et des soins des passagers et des membres d'équipage jusqu'à ce qu'ils soient pris en charge pour vérification, et charge les États de normaliser une telle responsabilité en adoptant cette disposition.

3.10.9 L'expression « pris en charge pour vérification » est définie comme suit dans l'Annexe 9 : « Un passager ou un membre d'équipage est " pris en charge pour vérification " lorsqu'il se présente pour la première fois au point de contrôle à l'arrivée après le débarquement, pour solliciter l'entrée dans le pays en cause, ce qui correspond au moment où l'agent de contrôle détermine s'il doit être admis ou non. Cela n'englobe pas le contrôle visuel des documents de voyage, qui peut être effectué immédiatement après le débarquement. » (Norme 3.42, Note).

3.10.10 Telle qu'elle est établie dans la Norme 3.43, la responsabilité de l'exploitant comprend la garde et les soins des passagers et des membres d'équipage entre :

- l'avion et le bâtiment de l'aérogare ; et
- à l'intérieur de l'aérogare jusqu'aux points de contrôle frontalier.

#### Saisie des documents frauduleux, falsifiés ou faux

3.10.11 Pour assurer que les documents frauduleux, falsifiés ou faux sont retirés de la circulation, et qu'ils ne sont pas utilisés ou réutilisés aux fins de migration illégale, la Norme 3.46 oblige les États à les saisir. La norme oblige aussi les États à saisir les documents d'un imposteur, c'est-à-dire une personne qui voyage avec les documents d'une autre personne. Les documents saisis seront renvoyés à l'État indiqué comme étant l'émetteur de ces documents ou à la mission diplomatique résidente de cet État.

#### Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)

##### *Objet des RPCV*

3.10.12 La Pratique recommandée 3.47 de l'Annexe 9 demande aux États d'introduire un système de renseignements préalables concernant les voyageurs, qui suppose la saisie de certains renseignements les concernant avant leur départ, ainsi que la transmission et l'analyse de ces données par les pouvoirs publics intéressés.

3.10.13 La disponibilité de ces renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) aux fins de congé aux points de contrôle frontalier permet l'application des techniques de gestion des risques appropriées, qui accélèrent le processus de congé et concentre les ressources de contrôle sur la détection et l'inspection/filtrage des voyageurs présentant des niveaux de risque plus élevés. La principale utilité des RPCV est de renforcer les procédures de sûreté et de congé des passagers en termes d'efficacité et d'efficacité. Du point de vue statistique, la plupart des voyageurs ne posent aucune menace pour l'application de la loi, et ce trafic « innocent » devrait donc faire l'objet d'un minimum de contrôle.

3.10.14 Les RPCV sont une mesure de facilitation, mais ils sont également considérés comme une mesure de sûreté puisque les cas de problème éventuel peuvent être identifiés avant leur arrivée, ce qui renforce l'application de la loi et la sûreté. Un tel avantage peut motiver fortement un gouvernement à investir les ressources nécessaires pour améliorer les processus d'inspection. Il convient cependant de noter que le succès d'un tel système est mesuré par le renforcement de l'efficacité opérationnelle et la réduction des encombrements aux aéroports.

*Description des RPCV*

3.10.15 Un système RPCV comprend les étapes suivantes :

- 1) saisie de certains renseignements sur le passeport ou le visa de la personne avant son départ, complétés de renseignements sur son vol ;
- 2) transmission par voie électronique de ces renseignements aux pouvoirs publics intéressés ;
- 3) traitement de ces données aux fins de profilage, d'analyse (évaluation des risques) et de détermination du processus de contrôle à appliquer à la personne à son arrivée.

*Utilisation des dispositifs de lecture de documents*

3.10.16 Le dispositif de lecture de documents est un outil important pour réduire au minimum la durée d'enregistrement et de congé à l'entrée. Ces instruments présentent deux avantages principaux : lecture rapide des informations contenues dans le document de voyage et exactitude des données.

*Utilisation des spécifications standard dans le Doc 9303*

3.10.17 L'uniformité présente beaucoup d'avantages et la normalisation en est le moyen. Les autorités de contrôle frontalier peuvent tirer l'avantage maximal de l'uniformité lorsque les données requises pour la transmission (renseignements d'identification du voyageur) sont limitées aux renseignements inscrits dans la zone de lecture automatique, conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 1, Volume 1, Section IV, Appendice 6. L'uniformité des demandes de données permet d'en réduire le coût et facilite l'établissement et l'utilisation des systèmes RPCV. (Norme 3.47.1)

*Format de message PAXLST*

3.10.18 Toute communication exige la compatibilité de trois éléments essentiels : l'émetteur, le récepteur et le mode de transmission. Si le signal émis n'est pas reconnu par le récepteur, ou si le mode de transmission utilisé par l'émetteur diffère de celui du récepteur, la communication est impossible. Le même principe s'applique aux systèmes RPCV. Les données transmises par la source d'information doivent être présentées sous un format particulier pour être reconnues par le récepteur au point de destination.

3.10.19 Afin de résoudre les problèmes d'interopérabilité, les Nations Unies ont élaboré des spécifications pour les échanges de données électroniques (EDIFACT/NU). Le PAXLST a été conçu comme le format standard des messages contenant des informations sur les passagers. Ce format est essentiel à l'interopérabilité mondiale et à l'interconnexion future des systèmes RPCV entre les États participants.

*Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) — Informations de base**Introduction*

3.10.20 Le système RPCV a été conçu par les autorités douanières de certains États qui ont établi la nécessité de résoudre les risques accrus posés par les passagers des compagnies aériennes ces dernières années, surtout en matière de trafic de stupéfiants et autres menaces contre la sûreté nationale. À certains emplacements, la nécessité de resserrer les contrôles, combinée à la croissance du trafic de passagers aériens, a lourdement grevé les ressources des

services de douane et d'immigration, causant des retards inacceptables dans le traitement des passagers à l'arrivée dans les aéroports. Un système a été mis au point qui permet de transmettre aux autorités des données d'identification des passagers pendant le vol, aux fins de vérification auprès des bases de données avant l'arrivée des passagers, de manière à obtenir un meilleur niveau de conformité et un congé plus rapide des passagers à faible risque.

#### *Historique*

3.10.21 L'article 29 de la Convention de Chicago exige que tout aéronef employé à la navigation internationale doit avoir à bord certains documents, incluant « s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination ». La Norme 2.12 de l'Annexe 9 stipule que la présentation du manifeste de passagers ne sera normalement pas exigée, et note que si des renseignements sont exigés, ils se limiteront aux éléments inclus dans le format prescrit, c'est-à-dire les noms, les lieux d'embarquement et de débarquement, les détails sur le vol, etc.

3.10.22 Il convient de noter que l'adoption de la Norme 2.12 prévoit que le manifeste de passagers est un document imprimé sur papier, ou écrit et livré à la main. Mais le principe d'une limite aux informations essentielles pour répondre aux objectifs de base de sécurité, d'efficacité et de conformité aux règlements, est tout aussi applicable aux systèmes modernes d'échange de données électroniques, tels que le système RPCV. Il est largement admis que dans tout système (automatique ou non) d'échange de données, la collecte de données est l'élément le plus coûteux ; tout accroissement de la collecte de données devrait donc donner des avantages supérieurs aux coûts supplémentaires correspondants. Ce principe a été l'objet principal des délibérations menées sur le système RPCV à la dixième session de la Division de facilitation (FAL/10), menant à l'adoption en fin de compte du système RPCV par FAL/11 comme pratique recommandée. (Pratique recommandée 3.47)

3.10.23 Quelques compagnies aériennes aux États-Unis ont accepté de mettre à l'essai un système RPCV, dont les résultats sont décrits brièvement dans les paragraphes qui suivent.

3.10.24 Des données sur chaque passager (figurant dans la zone de lecture automatique du passeport) sont saisies par la compagnie aérienne durant le processus d'enregistrement à l'étranger dans le pays de départ, formatées par le système de réservation/contrôle de la compagnie aérienne et transmises au système douanier central, où elles sont vérifiées par référence aux banques de données intercompagnies et aux avis de signalement. Les résultats de ces contrôles sont ensuite communiqués à l'aéroport d'arrivée, où ils sont remis à la douane et à l'immigration. L'exécution de ces tâches avant l'arrivée du vol permet de réduire considérablement, voire d'éliminer les opérations d'entrée de données et de traitement informatique qui prennent beaucoup de temps durant l'examen de chaque passager.

3.10.25 Grâce au perfectionnement du système RPCV par les compagnies aériennes et les autorités de contrôle, la durée moyenne des formalités de congé des passagers de vols transocéaniques a été réduite bien au-delà des 45 minutes recommandées par l'OACI (alors qu'antérieurement à l'usage des RPCV, l'attente dépassait souvent deux heures de temps). Outre l'amélioration de la productivité, les autorités de contrôle ont vu également un renforcement de l'application des règlements, puisque la réception préalable des informations sur les passagers leur donne plus de temps pour traiter ces informations et prendre de meilleures décisions concernant les cibles d'inspection et le degré de contrôle approprié.

3.10.26 La recommandation de FAL/11 témoigne de l'appui de principe accordé à l'application des systèmes RPCV dans le monde ; il est cependant admis que de tels systèmes ne constituent pas une panacée et que certains États peuvent ne pas être en mesure de les mettre en œuvre. Les États et les communautés aéroportuaires qui souhaitent établir un système RPCV sont invités à tenir compte des éléments ci-après.

#### *Les RPCV comme système d'échange de données électroniques (EDI)*

3.10.27 Un système RPCV comprend le transfert de données électroniques (détails d'identification tirés du passeport et renseignements essentiels sur le vol) entre le transporteur de l'État d'origine et l'État de destination. La

Pratique recommandée 3.47 ne couvre pas la préparation manuelle des listes, des messages télégraphiques ou des documents contenant des renseignements supplémentaires sur les passagers.

#### *Les RPCV comme système d'inspection préalable*

3.10.28 Un système RPCV n'a pas seulement pour objet de présenter aux autorités un manifeste complet des passagers à bord d'un aéronef, mais aussi de leur fournir les procédures et les ressources requises pour examiner les données avant l'arrivée du vol, de manière à réduire la durée d'inspection des passagers après leur arrivée.

#### *Coûts*

3.10.29 Un système EDI nécessite des investissements considérables en matériel informatique, en logiciel et en formation du personnel, tant de la part des exploitants que des autorités de contrôle. Une base de données accessible électroniquement est absolument essentielle et les États ont la responsabilité de l'établir. Les exploitants et les autorités de contrôle peuvent s'attendre à assumer les coûts de mise au point de leurs systèmes informatisés respectifs et de l'établissement des liaisons informatiques permettant la capture, la transmission, la réception et le traitement des données exigées. L'Annexe 9 recommande que les États s'efforcent de réduire au minimum le nombre de fois où les données sur un vol donné sont transmises (Pratique recommandée 3.47.4) ; en d'autres termes, il convient d'éviter des demandes multiples de données sur un vol particulier. La raison en est que chaque transmission de données entraîne des frais pour les exploitants. Dans certains cas, il peut être nécessaire de modifier les installations aéroportuaires pour accueillir les passagers faisant l'objet de RPCV séparément des autres passagers.

#### *Incidences d'une nouvelle procédure*

3.10.30 Si l'article 22 de la Convention de Chicago exige des États qu'ils facilitent la navigation aérienne internationale et adoptent toutes mesures en leur pouvoir pour éviter les retards non nécessaires, l'article 13 exige le respect, par la communauté aéronautique, des lois et règlements d'un État relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé. En termes opérationnels, une nouvelle procédure liée à l'arrivée ou au départ d'un vol serait justifiée si elle permet d'améliorer la productivité des opérations et la conformité aux lois mentionnées plus haut et/ou de renforcer la sûreté de l'aviation. Les systèmes RPCV peuvent résoudre de façon efficace les problèmes de sûreté nationale, les retards indus dans le traitement des passagers et la détérioration des mesures d'application due à l'insuffisance des effectifs. Le coût de l'introduction d'un tel système devrait être évalué en rapport à la gravité de ces problèmes dans l'État ou l'aéroport intéressé.

#### *Causes multiples des retards dans le traitement des passagers*

3.10.31 Il faut reconnaître que la durée écoulée entre le débarquement et le congé final n'est pas imputable à 100 % aux activités des autorités de congé aux frontières. Une manutention inefficace des bagages, la non-disponibilité de passerelles de passagers et du transport au sol, ainsi que les longues distances à parcourir entre l'aéronef et la zone d'inspection sont autant de facteurs contribuant aux retards, mais qui ne peuvent être résolus par un système RPCV. Une analyse s'impose donc pour déterminer dans quelle mesure les durées de congé excessivement longues sont dues aux formalités d'inspection, afin de décider du bien-fondé d'un système RPCV.

#### *Organismes d'inspection multiples*

3.10.32 S'il est décidé d'instituer un système RPCV, il est critique que tous les organismes d'inspection participent aux travaux de planification et de mise en œuvre. Les autorités de douane, d'immigration et d'agriculture ont tous des exigences différentes en matière d'information, dont il faut tenir compte pour éviter la non-participation de l'un quelconque de ces services et, en conséquence, la perte des gains de productivité des autres services.

### Participation de l'industrie

3.10.33 Puisque la participation à un système RPCV impose des coûts aux exploitants, leur coopération sera plus facile à obtenir si elle est volontaire. Les exploitants qui ne participent pas ou qui font des erreurs ne devraient pas être soumis à des mesures punitives, même si l'on peut envisager que le congé des passagers arrivant à bord de vols d'exploitants non participants peut prendre plus de temps. Pour établir des relations de travail plus harmonieuses et plus productives entre exploitants et autorités, le nouveau système doit être encouragé en soulignant les avantages.

### Ensemble des procédures aux aéroports

3.10.34 Pour être efficaces, les systèmes RPCV doivent bénéficier de la coopération de toutes les parties ayant un rôle à jouer dans le processus d'inspection des passagers.

3.10.35 Le développement continu des systèmes RPCV doit recevoir une priorité élevée dans les programmes des comités de facilitation des aéroports.

3.10.36 S'il y a lieu, les États contractants devraient introduire un système RPCV qui prévoit la capture d'informations détaillées sur les passeports, préalablement au départ, et la transmission de ces informations par voie électronique aux autorités du pays de destination. Pour ce faire, les États sont tenus d'utiliser les formats de message PAXLST EDIFACT/NU indiqués dans les Lignes directrices conjointes de l'Organisation mondiale des douanes (OMD)/Association du transport aérien international (IATA)/OACI relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs (Norme 3.47.1). Pour éviter de prolonger indûment la durée des formalités à l'enregistrement, il est recommandé d'encourager l'utilisation de dispositifs de lecture automatique de documents pour capturer les informations figurant dans les documents de voyage lisibles à la machine.

### Données des dossiers passagers (PNR)

3.10.37 Compte tenu du climat actuel de contrôles de sûreté intensifiés, il est reconnu que des outils de facilitation modernes, tels que les passeports lisibles à la machine (PLM) et les systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), renforcent de façon générale la sûreté de l'aviation civile internationale. L'intérêt porté à l'utilisation des RPCV comme mesure de sûreté s'est accru ces dernières années. Quelques États ont jugé nécessaire d'aller au-delà des exigences de RPCV pour lutter contre le terrorisme et protéger leurs frontières ; ils exigent en plus que les données concernant les passagers soient conservées dans les systèmes de réservation des exploitants d'aéronefs et autres systèmes similaires.

3.10.38 Cette question de collecte, par les États, de données des dossiers passagers (PNR), soulevée initialement à l'OACI à la douzième session de la Division de facilitation (2004), a été incorporée par la suite dans l'Annexe 9 comme Pratique recommandée 3.48. La disposition recommande que les États contractants qui exigent l'accès aux PNR adaptent leurs exigences de données et le traitement de ces données aux lignes directrices de l'OACI. (Pratique recommandée 3.48)

3.10.39 En avril 2006, l'OACI a publié la Circulaire 309, *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)*. Ces lignes directrices ont pour objet d'établir des mesures uniformes pour le transfert des données PNR et leur traitement ultérieur par les États intéressés, sur la base des principes de : a) minimisation des coûts pour l'industrie ; b) exactitude des renseignements ; c) intégralité des données ; d) protection des renseignements personnels ; e) rapidité de diffusion ; et f) efficacité et efficacité de la gestion des données/risques. [Voir les *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)* (Doc 9944).]

3.10.40 Les lignes directrices visent en outre à aider les États à déterminer les besoins et les procédures en matière de données, en vue de réduire au minimum les obstacles techniques qui peuvent faire entrave à la mise en



œuvre de ces mesures uniformes. Les lignes directrices couvrent la question du transfert des données PNR du système d'un exploitant à un État, et la gestion de ces données, notamment les dispositions prises pour leur stockage et leur protection. [Voir les *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)* (Doc 9944).]

### Voyages organisés

3.10.41 La pratique de collecte et d'examen collectifs des documents de voyage de personnes voyageant en groupe n'est pas encouragée, car elle risque de retarder l'acheminement normal des autres trafics de passagers. Toutefois, si les autorités d'un État considèrent néanmoins qu'une telle pratique est utile en raison des caractéristiques de trafic de cet État, le traitement de ces groupes de voyageurs devrait se faire à des points de contrôle spéciaux.

### Gestion des risques posés par les passagers

#### *Pourquoi la gestion des risques*

3.10.42 Dans la pratique, les services de douane et autres autorités dont les effectifs et les ressources sont statiques sinon, dans certains cas, en baisse, doivent faire face à une croissance considérable des voyages et des échanges internationaux et, parallèlement, à une facilitation accrue sous la forme de documents et de formalités simplifiés, et de congé/dédouanement presque immédiat des personnes et des marchandises.

3.10.43 Ces autorités ne peuvent donc plus appliquer les méthodes traditionnelles de contrôle des personnes sans provoquer des retards dans la durée de congé, des encombrements et l'insatisfaction du public ; elles ne peuvent pas non plus faire le contrôle des marchandises en inspectant individuellement chaque expédition pour assurer que les droits exacts sont perçus, que les accords de commerce (quotas, préférences) sont bien appliqués, et que les articles interdits ou réglementés sont détectés et reçoivent la suite appropriée. Essayer une telle approche placerait un fardeau peu réaliste sur les ressources des autorités de contrôle frontalier et entraînerait des retards non acceptables dans les formalités de congé/dédouanement des personnes et des marchandises.

3.10.44 Les facteurs intervenant dans l'évaluation des risques par chaque organisme sont différents et varient d'un État à l'autre. Leur importance dépend des types de « menaces » qui peuvent être perçus. Indépendamment de cette perception, les organismes d'inspection devraient établir une base rationnelle pour cibler les personnes qui appellent un examen plus détaillé et pour faciliter le congé de celles qui ne présentent aucun risque, sinon marginal. De telles décisions devraient être fondées sur le niveau de « risque » évalué ou sur la probabilité d'infraction à une loi, ou autres irrégularités. L'évaluation des risques peut couvrir une personne, un groupe ou un aéronef entier.

### Système du double circuit

3.10.45 Le système du double circuit ou système rouge/vert est l'un des processus de sélection les plus connus et les plus communément utilisés pour l'inspection douanière des bagages à l'arrivée. Ayant analysé les avantages d'une telle installation (qui permet de traiter un nombre croissant de passagers sans nécessiter un effectif accru des services de douane) et conclu qu'elle peut être adoptée sans compromettre l'efficacité des contrôles douaniers, l'Organisation mondiale des douanes (anciennement Conseil de coopération douanière) a recommandé en 1971 que ses membres mettent en œuvre le système du double circuit.

3.10.46 Afin de donner suite à la recommandation de l'OMD, l'OACI a adopté la Norme 3.51 de l'Annexe 9, qui stipule que les États adopteront le système du double circuit ou un autre processus sélectif pour l'inspection douanière et de quarantaine, basé sur la gestion des risques, selon les conditions et les volumes de trafic à l'aéroport concerné. Des renseignements détaillés sont présentés dans l'Annexe 9, Appendice 6. (Norme 3.51)

### Visa valide dans un passeport expiré

3.10.47 Lorsque la validité d'un passeport expire avant celle d'un visa, l'État émetteur du visa devrait continuer à accepter ce visa jusqu'à sa date d'expiration s'il est présenté avec le nouveau passeport du visiteur. (Pratique recommandée 3.53)

**Exemple :** Une personne détient un passeport valide jusqu'au 20 août 2002, mais le visa accordé par un État est valide jusqu'au 31 décembre 2002. Le voyageur, qui a obtenu un nouveau passeport pour voyager après le 20 août, souhaite visiter de nouveau l'État qui a émis le visa avant le 31 décembre 2002. Dans un tel cas, le voyageur devrait être autorisé à entrer dans cet État en présentant à la fois le passeport périmé contenant le visa valide et le nouveau passeport en vigueur.

3.10.48 L'agent de contrôle à qui est présenté un visa accordé pour un nombre limité d'entrées, indiquera dans un espace situé près de la page de visa, de façon appropriée, claire et non discriminatoire, tous les cas dans lesquels le visa a déjà servi. Cet espace sera établi à l'avance par les États, de manière que le titulaire du visa, l'exploitant d'aéronefs ou les pouvoirs publics puissent en déterminer rapidement la validité, sans avoir recours à des moyens spéciaux. Ceci empêchera également une personne de voyager avec un visa dont le nombre d'entrées est épuisé. (Norme 3.54)

### Restitution des documents à leurs titulaires après examen

3.10.49 De vives inquiétudes ont été exprimées concernant la pratique de détention temporaire des passeports des passagers durant les formalités de congé, ou durant le transit, en raison des désagréments et des coûts que doit subir le voyageur dont le passeport est perdu alors qu'il est détenu par les pouvoirs publics. La communauté internationale reconnaît à cet égard que le passeport est un bien personnel qui devrait être restitué immédiatement à son propriétaire après examen par les pouvoirs publics.

3.10.50 Ce n'est que dans certains cas d'espèce particuliers que les agents des pouvoirs publics pourront garder les documents de voyage. La Norme 3.55 exige que les États adoptent des mesures pour assurer que tous les documents de voyage sont restitués immédiatement après leur examen à leurs propriétaires respectifs. (Norme 3.55)

### Examens médicaux des personnes arrivant de régions infectées — Pratique recommandée 3.56

3.10.51 Les États exigent normalement un examen médical des voyageurs arrivant à leurs points d'entrée, pour éviter la propagation de maladies contagieuses provenant d'autres pays. L'examen de tous les voyageurs à leur arrivée ne présentant aucune utilité pratique, il est conseillé dans la Pratique recommandée 3.56 de l'Annexe 9 de limiter de tels examens aux passagers arrivant d'une région infectée, durant la période d'incubation indiquée pour la maladie en cause, conformément au Règlement sanitaire international.

## 3.11 FORMALITÉS DE TRANSIT

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section L : Procédures et règles de transit

3.11.1 Certains États ne reçoivent de trafic de passagers que dans des aéroports de transit particuliers, en raison de correspondances multiples et/ou d'aérogares d'arrivées/de départs internationaux multiples. Dans ces cas, les longues distances entre les aérogares d'arrivée et de départ ou l'absence de salons de transit peuvent forcer les autorités locales à exiger des passagers en transit un visa de transit. Ce visa, qui permet aux passagers de se déplacer librement à l'intérieur des zones publiques de l'aéroport après avoir accompli toutes les formalités de congé, présente à

la fois des avantages et des inconvénients. Il résout le problème des passagers qui doivent se rendre à leur aéroport/porte de départ, mais il peut aussi surcharger les autorités de contrôle avec une demande supplémentaire de services, qui risque de détourner les ressources de contrôle des cibles à risque élevé ou des problèmes d'application de la loi.

3.11.2 Comme l'exigence d'un visa de transit touche également le trafic de transit et les autorités, la Norme 3.58 exige des États qu'ils établissent des procédures pour éliminer si possible l'exigence du visa de transit, et qu'ils prévoient des dispositions pour les passagers et les membres d'équipages en transit, telles que des zones de transit direct et des équipes d'escorte de transit gérées par les exploitants de compagnies aériennes sous la surveillance des autorités de contrôle frontalier. Ces dispositions permettront aux passagers en transit de demeurer temporairement dans l'aéroport sans subir les formalités de contrôle frontalier pour entrer dans l'État de transit.

#### Visa de transit

##### *Visa de transit exigé d'un nombre minimal d'États*

3.11.3 Dans les cas où l'exigence de visa de transit ne peut être éliminée, la Norme 3.59 de l'Annexe 9 stipule que les États limiteront au minimum le nombre d'États dont les ressortissants doivent présenter un tel visa. (Norme 3.59)

3.11.4 Les voyageurs qui remplissent les conditions ci-après sont admis en transit sans visa :

- ils sont détenteurs d'un passeport valide ;
- ils ne quittent pas la zone de transit direct ou la « zone stérile » ;
- ils restent moins de 24 heures dans l'aéroport ;
- ils ont un visa valide ou un permis d'entrée dans un troisième État ;
- ils ont un billet d'avion valide et un vol confirmé à destination d'un troisième État, partant du même aéroport et le même jour.

### **3.12 BAGAGES SÉPARÉS DE LEUR PROPRIÉTAIRE**

#### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section M : Restitution des bagages séparés de leur propriétaire**

3.12.1 Pour éviter de compromettre les progrès technologiques dans la manutention des bagages, tels que le système mondial de recherche de bagages et autres efforts d'accélération des procédures approuvés par de nombreux États, la Norme 3.62 de l'Annexe 9 stipule que les États permettront le transfert entre les vols internationaux au même aéroport des bagages mal acheminés, sans qu'ils soient inspectés, sauf pour des raisons de sûreté de l'aviation ou pour d'autres contrôles nécessaires. (Normes 2.16 et 3.62)

#### Garde temporaire sous stricte surveillance des bagages mal acheminés

3.12.2 Dans les cas où le transfert direct des bagages mal acheminés ne peut être réalisé, les États veilleront à assurer la garde temporaire de ces bagages, sous stricte surveillance et en lieu sûr. (Norme 3.62)

### 3.13 PIÈCES D'IDENTITÉ DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

#### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section N : Identification et entrée des membres d'équipage et autre personnel de l'exploitant d'aéronefs**

##### Certificat de membre d'équipage et certificat d'inspecteur de la sécurité de l'aviation civile

3.13.1 Le certificat de membre d'équipage est un document officiel servant à attester de l'emploi et de l'identification des membres des équipages de conduite et de cabine ; il ne faut pas le confondre avec les licences de membres d'équipage qui attestent des qualifications professionnelles de l'équipage de conduite.

3.13.2 Les dispositions de l'Annexe 9 relatives à ce document ont pour origine la reconnaissance générale du grand avantage que l'utilisation des licences et des certificats de membre d'équipage à la place des passeports et des visas représente pour les exploitants d'aéronefs et du fait que cet avantage devrait continuer d'exister dans le cas de banalisation des aéronefs par divers exploitants d'aéronefs.

3.13.3 L'application du certificat de membre d'équipage, décrite dans la présente section, permet une utilisation efficace des effectifs par les compagnies aériennes. Or, le plein avantage découlant de l'usage de ce document ne peut être obtenu si certains États refusent de l'accepter.

##### Définition du membre d'équipage de conduite et de cabine

3.13.4 L'Annexe 9 définit le membre d'équipage comme une personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol. (Annexe 9, Chapitre 1 — Définitions)

3.13.5 La même Annexe définit en outre un membre d'équipage de conduite comme un membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

##### Contenu d'un certificat de membre d'équipage (CMC)

3.13.6 Pour des raisons pratiques de délivrance, les membres des équipages de cabine et des équipages de conduite sont tous considérés comme des membres d'équipage. Le contenu général de ce document est présenté à l'Appendice 7 de l'Annexe 9. Les spécifications techniques détaillées d'un CMC lisible à la machine figurent dans l'Appendice 7 de la Section V du Doc 9303, Partie 3, Volume 1 (voir Figure 6).

##### Le CMC tel qu'il figure dans l'Annexe 9

##### *Certificat de membre d'équipage sous forme de carte lisible à la machine*

3.13.7 Étant donné l'usage fréquent (possible) d'un certificat de membre d'équipage, il convient de les produire avec des caractéristiques de sécurité, de maniabilité et de durabilité ; la Norme 3.68 de l'Annexe 9 oblige à cet égard les États qui délivrent des CMC de les émettre sous forme de cartes lisibles à la machine, conformément aux spécifications publiées dans la Partie 3 du Doc 9303. (Norme 3.68)

## Spécifications pour les certificats de membre d'équipage non lisibles à la machine

3.13.8 Il importe de souligner que même si le Doc 9303 contient des spécifications pour des documents de voyage lisibles à la machine, elles s'appliquent également aux documents non lisibles à la machine qui pourraient être émis. Ces derniers documents devraient porter l'indication « Ceci n'est pas un document lisible à la machine » dans la zone de lecture automatique. Cette pratique facilite la normalisation des CMC à l'échelle mondiale. À cet égard, tous les certificats de membre d'équipage non lisibles à la machine devraient avoir la même présentation que le document lisible à la machine correspondant.

État émetteur		<b>CERTIFICAT DE</b>	
Autorité émettrice compétente		<b>MEMBRE D'ÉQUIPAGE</b>	
Photographie du titulaire	<i>Surname/Nom</i>	<i>Given name/Prénom</i>	
	<i>Sex/ Sexe</i>	<i>Nationality/ Nationalité</i>	<i>Date of Birth/ Date de naissance</i>
	<i>Employed by/ Employeur</i>	<i>Occupation/ Profession</i>	
	<i>Doc No/N° du Doc</i>	<i>Date of Expiry/ Date d'expiration</i>	
	(Signature du titulaire)		

**Recto du CMC**

État émetteur	
Le titulaire peut, à tout moment, rentrer en (État émetteur) sur production du présent certificat, au cours de la période de validité.	
Issued at/Émis à (Lieu d'émission)	(Signature) Issuing Authority/ Autorité d'émission
Zone lisible à la machine (À laisser en blanc lorsqu'un certificat non lisible à la machine est émis)	

**Verso du CMC**

Figure 6. Certificat de membre d'équipage (CMC)

### *Objectif du CMC*

3.13.9 L'émission d'un certificat de membre d'équipage normalisé a pour objectif de faciliter les voyages internationaux des membres des équipages des compagnies aériennes, en exemptant ces derniers des exigences de visa, tout en présentant aux autorités de contrôle frontalier des assurances sur l'authenticité des documents de voyage, l'identité et les antécédents des membres d'équipage. La Norme 3.71 de l'Annexe 9 exige des États qu'ils acceptent les CMC comme des pièces d'identité acceptables aux fins d'entrée temporaire (Norme 3.71). L'idée est que ces conditions s'appliqueront même si le détenteur n'est pas un ressortissant de l'État d'immatriculation de l'aéronef où il est affecté.

### *Acceptation du CMC aux fins d'admission temporaire*

3.13.10 Les membres d'équipage détenteurs d'un CMC doivent remplir certaines conditions pour être admis temporairement dans un État, sans visa.

3.13.11 Ces conditions sont les suivantes :

- ils doivent avoir le certificat en leur possession à l'embarquement ou au débarquement ;
- ils demeurent à l'aéroport où l'aéronef s'est arrêté ou dans les confins des villes adjacentes ;
- ils partent sur le même aéronef ou à bord de leur prochain vol régulier prévu. (Norme 3.71 et Pratique recommandée 3.71.2)

### *Contrôles de la délivrance des certificats de membre d'équipage*

3.13.12 Il est nécessaire d'assurer que des procédures de contrôle appropriées ont été suivies pour la délivrance d'un CMC, afin d'en assurer la sécurité. Les États sont obligés en premier lieu de faire la vérification des antécédents des membres d'équipage avant de leur délivrer des CMC. D'autres contrôles de sécurité des documents sont prescrits pour la délivrance des CMC. (Norme 3.70). L'idée est d'aligner les contrôles d'émission de CMC sur les mesures de contrôle de sécurité d'autres documents, prescrites au Chapitre 3. (Normes 3.7 et 3.8)

3.13.13 Les États doivent faciliter le processus permettant aux membres d'équipage d'obtenir un certificat de membre d'équipage valide durant leur période d'emploi (Norme 3.67). Les procédures de délivrance de CMC devraient offrir aux membres d'équipage et aux autorités frontalières un service efficace tout en facilitant l'application de la loi.

### *Inspection des membres d'équipage — Norme 3.66*

3.13.14 À la suite des événements du 11 septembre 2001, les membres d'équipage et leurs bagages sont, à l'instar des autres voyageurs, sujets à une inspection approfondie par les autorités de contrôle frontalier. Toutefois, comme ils montent à bord de l'aéronef avant les passagers pour préparer le vol et que leurs antécédents sont facilement accessibles à n'importe quel moment, les autorités devraient inspecter les membres d'équipage et leurs bagages le plus rapidement possible. (Norme 3.66)

3.13.15 À cet égard, la Norme 3.66 exige des États qu'ils adoptent des mesures ou des dispositions spéciales pour le congé des membres d'équipage. Les gouvernements ne portent pas le même intérêt pour chaque personne, et s'intéressent différemment aux visiteurs, aux résidents à leur retour et à d'autres catégories, telles que les membres d'équipage, de sorte que ces personnes pourraient être inspectées de manière plus efficace aux points de contrôle qui leur seraient assignés.

3.13.16 Il serait donc souhaitable, pour accélérer le congé des passagers par l'adoption de processus sélectifs (Norme 3.51), que les États prévoient une zone séparée pour le congé des membres d'équipage.

### 3.14 CERTIFICAT D'INSPECTEUR DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 3, section O : Inspecteurs de la sécurité de l'aviation

3.14.1 Le certificat d'inspecteur de la sécurité de l'aviation est un document émis aux inspecteurs de la sécurité de l'aviation, pour attester de l'identification et des fonctions de ces personnes auprès des autorités frontalières. La présentation et les conditions relatives à ce certificat sont semblables à celles du certificat de membre d'équipage, décrites à l'Appendice 8 de l'Annexe 9.

3.14.2 Étant donné que les fonctions de ces inspecteurs sont accomplies aux fins de la sécurité des ressortissants (en vol et au sol) et des citoyens d'autres pays, la Pratique recommandée 3.73 de l'Annexe 9 invite les autorités de contrôle frontalier à accorder aux inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions le même traitement que celui accordé aux membres d'équipage. À cet égard, le certificat d'inspecteur de la sécurité de l'aviation est considéré comme un document de voyage officiel qui, en plus de faciliter l'identification et les fonctions des inspecteurs, leur permet également de recevoir des privilèges semblables aux privilèges accordés aux membres d'équipage.

3.14.3 Les spécifications des normes doivent être respectées pour assurer l'acceptation à l'échelle mondiale du certificat d'inspecteur de la sécurité de l'aviation, ainsi que celle des autres documents décrits dans l'Annexe 9. À cette fin, les spécifications détaillées de ce certificat ont été adoptées et publiées dans le Doc 9303, Partie 3 — *Documents de voyage officiels lisibles à la machine, formats 1 et 2*. Pour assurer l'acceptation de ces certificats à l'échelle mondiale, les autorités nationales devraient les délivrer conformément aux spécifications prescrites dans l'Appendice 8 de l'Annexe 9 et les accepter comme des documents de voyage officiels. (Pratique recommandée 3.74)

#### Certificat valide pour la durée de l'emploi

3.14.4 Pour éviter la soumission de demandes fréquentes de certificats d'inspecteur de la sécurité de l'aviation, et pour alléger la charge de travail des autorités émettrices, ce certificat devrait être valide durant la durée de l'emploi de l'inspecteur. (Pratique recommandée 3.73)

#### Documents que doivent porter les inspecteurs de la sécurité

3.14.5 La Pratique recommandée 3.75 de l'Annexe 9 invite les inspecteurs de la sécurité, dans l'exercice de leurs fonctions, à porter non seulement leur certificat d'inspecteur mais aussi une copie personnelle de l'itinéraire de l'inspecteur de vol (dûment approuvé par l'État qui emploie l'inspecteur) et un passeport valide (voir Figure 7).

#### Privilèges d'entrée temporaire pour les inspecteurs de la sécurité

3.14.6 Les États devraient accorder les privilèges d'entrée temporaire accordés aux membres d'équipage (décrits dans la Norme 3.71) aux inspecteurs de la sécurité d'un autre État dans l'exercice de leurs fonctions (Pratique recommandée 3.76), sous réserve que la prochaine inspection de vol ait lieu au plus tard après une période de repos normale.

État émetteur Autorité émettrice compétente	<b>CERTIFICAT D'INSPECTEUR DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE</b>	
Photographie du titulaire	<i>Surname/Nom</i>	<i>Given name/Prénom</i>
	<i>Sex/ Sexe</i>	<i>Nationality/ Nationalité</i>
		<i>Date of Birth/ Date de naissance</i>
	<i>Employed by/ Employeur</i>	<i>Occupation/ Profession</i>
	INSPECTEUR DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE	
	<i>Doc No/N° du Doc</i>	<i>Date of Expiry/ Date d'expiration</i>
(Signature du titulaire)		

### Recto du certificat

État émetteur	
Le titulaire peut, à tout moment, rentrer en (État émetteur) sur production du présent certificat, au cours de la période de validité.	
Issued at/Émis à (Lieu d'émission)	(Signature) Issuing Authority/ Autorité d'émission
Zone lisible à la machine (À laisser en blanc lorsqu'un certificat non lisible à la machine est émis)	

### Verso du certificat

Figure 7. Certificat d'inspecteur de la sécurité de l'aviation civile



## Chapitre 4

# ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES

### 4.1 INTRODUCTION

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 4, section A : Généralités

4.1.1 Dans le cadre des réunions de la Division de facilitation et du Groupe d'experts de la facilitation, l'OACI a révisé et mis à jour les dispositions de l'Annexe 9 pour assurer la conformité entre les SARP relatives aux contrôles douaniers et les dispositions correspondantes de la Convention de Kyoto<sup>4</sup> de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), amendée en 1999, et elle a introduit des concepts modernes établis par l'OMD, tels que la gestion des risques et l'utilisation optimale des systèmes automatiques d'information.

#### Objectifs et stratégies

4.1.2 Les dispositions les plus récentes de l'Annexe 9 sur la facilitation du fret visent les objectifs et stratégies ci-après :

1) *Objectif : Atteindre les buts concernant la durée de mainlevée du fret.*

#### *Stratégies :*

- Utiliser la gestion des risques comme base de sélection des expéditions à inspecter ou pour sélectionner le degré de contrôle à imposer à une cargaison particulière ou à une classe d'expéditions. Pour la définition « gestion des risques » utilisée dans le présent chapitre, prière de consulter le Glossaire du présent manuel et l'explication figurant ultérieurement dans le présent chapitre.
- Soumettre et traiter les manifestes et les informations d'entrée préalablement à l'arrivée de l'aéronef.
- Remplacer les procédures manuelles des pouvoirs publics et du secteur privé par la technologie de l'information électronique.
- Fusionner les contrôles de la douane avec ceux des organismes de contrôle intéressés (c'est-à-dire coordonner les inspections).

---

4. Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières, 1973 (amendée par l'OMD en 1999).

2) *Objectif : Réaliser l'interopérabilité mondiale des systèmes des États et des exploitants.*

*Stratégies :*

- Normalisation des exigences d'information et des formats (notamment les données lisibles à la machine).
- Transition aux communications électroniques (sans support papier).

3) *Objectif : Apporter des améliorations qualitatives qui permettent de relever simultanément le degré de satisfaction des clients et la confiance des autorités de contrôle.*

*Stratégies :*

- Promouvoir le concept des procédures de première qualité (un degré supérieur de compétence de l'industrie qui assure des normes de conformité plus strictes et permet aux autorités d'offrir un degré maximal de facilitation).
- Promouvoir l'efficacité et l'intégrité des douanes.
- Promouvoir des procédures normalisées décrites dans l'Annexe 9 et dans la Convention de Kyoto révisée<sup>5</sup>.

### Principes généraux applicables au fret aérien

#### *Buts généraux et moyens de facilitation*

4.1.3 La Norme 1.2 établit les buts de l'Annexe 9, et les moyens de réaliser ces buts en pratique sont décrits dans les Normes 1.3 à 1.6 et dans les chapitres ultérieurs de l'Annexe (voir l'Avant-propos du présent manuel).

#### Mainlevée/dédouanement avec un minimum de retard et de désagréments

4.1.4 Les termes « mainlevée » et « dédouanement » sont définis au Chapitre 1 de l'Annexe 9. Pour l'essentiel, la mainlevée n'est accordée que lorsque toutes les formalités officielles ont été accomplies, tandis que le dédouanement signifie que la douane met les marchandises à la disposition de la personne intéressée, indépendamment du fait que toutes les formalités douanières aient été accomplies ou non et que la mainlevée ait été effectivement obtenue ou non.

4.1.5 Les marchandises expédiées par voie aérienne reçoivent souvent le dédouanement et la mainlevée pratiquement en même temps, surtout lorsque tout est en ordre et que le processus de dédouanement automatique est déployé. Souvent, cependant, la douane peut accorder la mainlevée des marchandises pour éviter de les garder inutilement, et d'accorder ensuite le dédouanement effectif. Cette façon de procéder est convenue aux termes des procédures spéciales des Normes 4.25 et 4.27 et de la Pratique recommandée 4.28. Il peut y avoir diverses autres circonstances dans lesquelles la douane peut accorder la mainlevée des marchandises avant leur dédouanement, selon des procédures standard, comme suit :

---

5. Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières, 1973 (amendée par l'OMD en 1999).

- lorsque certains renseignements ne sont pas disponibles immédiatement et qu'une déclaration de marchandises provisoire ou incomplète est soumise ;
- lorsque certaines pièces justificatives ne sont pas disponibles immédiatement ;
- lorsque des échantillons doivent être prélevés pour déterminer, par exemple, la classification douanière des marchandises ;
- lorsque la soumission des données de classification statistique et le versement des droits sont différés avec le consentement des douanes.

4.1.6 Pour accorder la mainlevée dans de telles circonstances, la douane doit être convaincue qu'il n'y a pas de risque de non application de la loi, que toutes les exigences officielles ont été remplies et que les formalités seront accomplies en temps utile. En outre, si les droits d'importation et les taxes n'ont pas été payés, la douane doit s'assurer qu'une caution a été fournie pour garantir leur versement. La mainlevée rapide des marchandises est clairement un indicateur important de facilitation pour les importateurs et exportateurs.

#### Facilitation et mesures de contrôle/d'application

4.1.7 Dans la pratique, l'application de procédures solides, efficaces, modernes énoncées dans le Chapitre 4 de l'Annexe 9, concernant le traitement des marchandises, permet d'offrir une vaste sélection de mesures de facilitation utiles sans compromettre les procédures de sûreté et de conformité. En fait, ces mesures servent généralement à renforcer la capacité des autorités de gérer leurs processus de contrôle et d'application de la loi. Le succès dépend cependant des bons niveaux de communication et d'échange d'information entre toutes les parties intéressées, à la fois à l'échelle nationale et internationale. [Norme 1.2, alinéa c)]

#### Gestion des risques

4.1.8 La gestion des risques est définie dans l'Annexe 9 comme étant l'« application systématique de procédures et pratiques de gestion qui donnent aux organismes d'inspection frontalière les renseignements nécessaires pour s'occuper des mouvements ou expéditions qui représentent un risque. ». Dans ce contexte, « risque » signifie la non application potentielle de la loi, tandis que la « gestion des risques » signifie analyse des risques, indicateurs de risque et profilage des risques. Cela suppose également l'acceptation d'un certain niveau de risque dans les expéditions, pour permettre de concentrer les ressources sur les biens et les circonstances présentant les risques les plus élevés et où des mesures d'application sont vraisemblablement les plus nécessaires. (Norme 1.3)

#### Pourquoi recourir à la gestion des risques

4.1.9 La douane et les autres autorités dont la taille et les ressources sont statiques, voire en baisse, doivent faire face à la croissance considérable des volumes d'échanges internationaux tout en utilisant des documents et des procédures simplifiés et offrant des mainlevées et des dédouanements immédiats pour répondre aux besoins commerciaux de livraison rapide. Ces services ne peuvent donc plus recourir aux méthodes traditionnelles de contrôle des marchandises sur une base individuelle pour assurer la perception exacte des droits, l'application des accords commerciaux (quotas, préférences), ainsi que la détection et le traitement approprié des marchandises interdites ou réglementées. Essayer de conserver ces méthodes placerait un fardeau irréaliste sur la douane et entraînerait des retards inacceptables dans la mainlevée et le dédouanement des marchandises.

4.1.10 C'est pourquoi les services de douane ont introduit une gamme diverse de procédures spéciales pour les importateurs/exportateurs dont ils savent qu'ils sont conformes aux exigences officielles, ainsi que des mesures de contrôle fondées sur l'analyse et l'évaluation des risques qui leur permettent d'assurer la mainlevée/dédouanement de la

plupart des marchandises (celles qui sont sans problèmes) sans retard, afin de pouvoir concentrer leurs efforts et leurs ressources sur les marchandises considérées comme présentant un risque élevé.

#### Un élément clé des dispositions de contrôle modernes

4.1.11 La gestion de risque est le principe de base des dispositions modernes de contrôle douanier. Les éléments ci-après sont essentiels au succès du programme : identification et analyse du risque ; sélectivité, profilage et ciblage ; surveillance et examen ; et évaluation du degré de conformité ; le tout reposant sur une technologie de l'information appropriée, la coopération douane/commerce et une assistance mutuelle entre les administrations douanières.

#### Recours à la technologie

4.1.12 L'automatisation du processus de dédouanement du fret aérien figure en tête des programmes des services douaniers dans le monde entier, car c'est le moyen le plus efficace de gérer le vaste volume de données échangées entre plusieurs parties : douanes, expéditeurs, destinataires, transporteurs aériens, courtiers en douane, services agricoles et autres organismes gouvernementaux intéressés. Face aux risques accrus posés par le trafic de stupéfiants, les atteintes contre la propriété intellectuelle, la contrebande d'espèces menacées et autres activités illégales, combinés au développement du volume des échanges internationaux, il est de plus en plus difficile pour les organismes d'inspection gouvernementaux de s'acquitter de leurs fonctions en suivant uniquement des procédures manuelles. Par ailleurs, les études des systèmes conventionnels de fret aérien exploités sans le recours à la technologie de l'information ont montré que la durée moyenne d'attente d'une expédition importée (depuis son arrivée jusqu'à sa mainlevée aux fins de livraison) est de 4,5 jours — une durée jugée inacceptable pour la plupart des clients du fret aérien. Les transporteurs aériens, les courtiers en douane et les autorités cherchent des solutions automatisées qui permettraient une meilleure application des lois et un dédouanement plus rapide des marchandises à faible risque grâce à une gestion plus efficace du trafic.

4.1.13 L'utilisation de la technologie de l'information peut accroître considérablement l'efficacité et l'efficacité des procédures du fret aérien. Idéalement, les autorités et les industries du commerce et du transport devraient toutes participer à l'échange des informations, incluant les échanges internationaux, au sein de la communauté aéroportuaire. (Norme 1.4)

4.1.14 L'utilisation de la technologie de l'information aux aéroports internationaux présente de nombreuses facettes : documents sur l'arrivée et le départ des aéronefs ; sur les marchandises et les provisions transportées, déchargées et chargées à bord de l'aéronef ; comptabilité des magasins temporaires ; contrôle des entrepôts douaniers ; mainlevée/dédouanement électronique des marchandises ; et dispositions pour le paiement électronique.

#### Soumission de données préalables à l'arrivée

4.1.15 Les systèmes de fret automatisés se composent de deux éléments principaux : 1) un système pour le traitement automatique des entrées, qui est un élément fondamental pour les États dont les services de douane sont automatisés ; et 2) le manifeste automatique, utilisé dans certains États dans le processus de dédouanement du fret aérien.

4.1.16 Les données du manifeste de marchandises et de la lettre de transport aérien, transmises par le transporteur aérien, sont comparées par le système douanier automatique avec les données des entrées communiquées par l'importateur ou le courtier en douane. Ces données sont ensuite examinées par l'inspecteur, qui se fonde sur les bases de données pour déterminer si les marchandises peuvent être libérées ou s'il faut procéder à une nouvelle vérification des documents ou à une inspection physique. Si les informations des deux éléments du système sont transmises suffisamment à l'avance, une décision peut être prise avant l'arrivée du vol. (Norme 1.5)

4.1.17 Certains pays peuvent accorder la mainlevée et le dédouanement avant l'arrivée des marchandises. Certains autres pays exigent la présence effective des marchandises avant leur mainlevée/dédouanement ; par contre, si des arrangements pratiques sont en place, les commerçants devraient pouvoir obtenir leurs marchandises sans aucun retard.

Les mesures de sûreté et les autres contrôles ne s'excluent pas mutuellement (Norme 1.6)

4.1.18 Le principal objectif de l'Annexe 9 est bien entendu la simplification des formalités. La Norme 1.6 stipule, comme principe général applicable à l'ensemble de l'Annexe, que les dispositions de l'Annexe n'empêcheront pas l'application de la législation nationale en ce qui concerne les mesures de sûreté de l'aviation ou autres contrôles nécessaires. (Norme 1.6)

4.1.19 La sûreté de l'aviation relève de l'Annexe 17. Il existe de nombreux autres contrôles imposés sur les marchandises importées et exportées par diverses autorités nationales, concernant par exemple les dispositions vétérinaires et phytosanitaires, les contrôles financiers nationaux et la protection des espèces menacées.

4.1.20 La douane a généralement pour tâche d'empêcher le mouvement des marchandises interdites (marchandises dont l'importation ou l'exportation est interdite) et de contrôler le mouvement des marchandises réglementées (marchandises dont l'importation ou l'exportation sont sujettes à certaines conditions et souvent à des exigences de licences). Il existe une grande variété de marchandises interdites et réglementées, qui varient d'un pays à l'autre. Certaines de ces marchandises sont interdites ou limitées par des accords internationaux, alors que d'autres relèvent uniquement de considérations nationales. Les interdictions ou restrictions les plus communément appliquées visent les articles tels que les narcotiques, les armes et les explosifs, la pornographie, les œuvres d'art et les espèces protégées.

#### Coopération dans la lutte contre le trafic illégal international

4.1.21 La stratégie d'application contre le trafic de narcotiques, établie par l'OMD, est fondée sur des protocoles d'accord avec les industries du commerce et du transport, le profilage et le ciblage de suspects sur la base d'un système d'information central, des agents de liaison des renseignements régionaux et l'assistance en matière de formation. La stratégie reconnaît pleinement la nécessité d'utiliser les méthodes de détection les plus modernes et les plus efficaces disponibles, sans compromettre l'efficacité des opérations.

4.1.22 La coopération entre les administrations, les compagnies aériennes, les exploitants d'aéroports et les organismes gouvernementaux est jugée essentielle pour la lutte contre le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes. La Norme 2.3 de l'Annexe 9 encourage les États à conclure entre eux des protocoles d'accord, ainsi qu'avec les transporteurs internationaux et les exploitants d'aéroports, afin d'établir des lignes directrices sur la coopération mutuelle, conformément aux modèles applicables de l'OMD. (Norme 2.3)

#### Facteurs opérationnels liés au fret aérien

##### *Accélération de la mainlevée et du dédouanement des marchandises transportées par voie aérienne*

4.1.23 La mainlevée rapide des cargaisons de la douane présente un intérêt particulier pour les destinataires, les agents de fret et les exploitants. Le Chapitre 4 de l'Annexe 9 préconise la simplification et la normalisation des documents, des procédures et des exigences pour la mainlevée et le dédouanement des marchandises importées/exportées ; la réduction au minimum de la durée d'attente du fret aux aéroports ; le transfert du fret vers un bureau douanier agréé aux fins d'enregistrement et de dédouanement ; la mainlevée d'une partie d'une expédition lorsque

certaines conditions sont remplies ; et la facilitation de l'admission hors taxe ou temporaire et de l'utilisation des rechanges, des équipements, des provisions, des conteneurs, des palettes, et autres articles importés/exportés par les exploitants en connexion avec des services internationaux. Toutes ces mesures contribuent à alléger les encombrements et à prévenir les retards inutiles. (Norme 4.1)

#### *Fret transporté par voie aérienne et terrestre*

4.1.24 Les principes régissant la mainlevée et le dédouanement des marchandises sont semblables, qu'il s'agisse de transport aérien ou de transport de surface — dans les deux cas, il faut prévoir la soumission de la déclaration de marchandises et des pièces justificatives, la vérification des documents, l'examen des marchandises s'il y a lieu, la caution ou le paiement des droits et taxes d'importation/exportation.

4.1.25 Toutefois, en pratique, compte tenu du fait qu'une part relativement importante des marchandises transportées par voie aérienne est composée de petites expéditions généralement urgentes (colis de messagerie, colis postaux, etc.), il est souvent fait usage des procédures spéciales mentionnées dans les dispositions 4.25 à 4.28 du Chapitre 4 de l'Annexe 9.

4.1.26 Dans le cas de transport bimodal, le fait que les expéditions font l'objet d'une lettre de transport aérien indique aux autorités qu'elles devraient être traitées comme du fret aérien, même si elles seront livrées par transport de surface à leur destination.

#### *Consultations sur les règlements et procédures de mainlevée/dédouanement des marchandises*

4.1.27 Le développement du trafic illicite de stupéfiants, des infractions de propriété intellectuelle et du commerce illicite d'espèces menacées, ainsi que les mesures de riposte requises des organismes d'application de la loi, le regroupement des contrôles officiels et l'incorporation des avantages offerts par la facilitation, tous ces facteurs appellent le soutien d'un grand nombre d'entreprises et d'organismes gouvernementaux divers. La coopération est la clé du succès de la facilitation et de nombreux progrès dans ce domaine dépendent de mesures prises conjointement par les entités intéressées.

4.1.28 Compte tenu de l'évolution possible des échanges internationaux et des tendances du transport aérien, il est dans l'intérêt général des autorités et de l'industrie du commerce de coopérer étroitement à l'établissement des procédures les plus efficaces. Les autorités douanières et autres doivent suivre les procédures les plus efficaces pour assurer l'application de la loi tout en facilitant le commerce légitime. Une bonne connaissance mutuelle des objectifs et des préoccupations respectifs, ainsi que la prise en compte des diverses expériences et expertises à l'étape de la planification, sont reconnues comme des éléments contributifs utiles dans l'introduction ou dans l'amendement des réglementations et des procédures. (Norme 4.3)

#### *Coordination pour le congé*

4.1.29 Outre la douane, de nombreux autres organismes doivent examiner les expéditions, que ce soit par l'examen des documents ou par une inspection physique. Les États ne sont pas obligés de déléguer à la douane l'autorité de congé des autres services, mais puisque le personnel douanier connaît bien les structures et les pratiques commerciales, et qu'il peut appliquer les mesures de contrôle requis avec un minimum de retard pour les expéditions sans risque, il arrive souvent que les autres services délèguent à la douane leur autorité de congé, et si cela n'est pas possible, qu'ils prennent toutes les mesures requises pour assurer que le congé est effectué simultanément, c'est-à-dire à un seul emplacement et avec un minimum de retard. Souvent, surtout en cas de vérification des licences, certificats et autres documents, les autres services comptent sur la douane pour agir en leur nom, ce qui simplifie les formalités de mainlevée/dédouanement et réduit la durée requise. (Norme 4.4)

*Gestion des risques et contrôle physique*

4.1.30 L'inspection physique de tous les envois cause des encombrements et des retards considérables au dédouanement des marchandises ; elle est inefficace et représente une utilisation improductive des ressources humaines limitées.

4.1.31 L'OACI et l'Organisation mondiale des douanes (OMD) préconisent le recours à la gestion des risques pour déterminer s'il convient de faire une inspection physique du fret, afin d'éviter d'y soumettre toutes les cargaisons à l'arrivée et au départ. En analysant les risques et en établissant des indicateurs de risque, les services de douane peuvent prendre une décision rationnelle concernant les marchandises qui doivent être examinées et le niveau de contrôle nécessaire. La Norme 4.5 renforce l'exigence de ces techniques, telle qu'énoncée dans la Norme 1.3. (Norme 4.5)

4.1.32 L'objet de l'examen physique par la douane est de déterminer exactement la nature des marchandises, leur quantité et leur conformité à leur description dans les documents. Normalement, si la vérification des documents donne satisfaction et qu'il n'y a aucun risque particulier, les marchandises ne sont pas inspectées. Par contre, si un examen est requis, sa portée varie selon le type de marchandise et l'infraction douanière suspectée.

4.1.33 Il y a généralement deux niveaux d'inspection. Le premier niveau, appelé « inspection sommaire », comprend la vérification des marques et des numéros apposés à l'extérieur des conteneurs et des colis ; la vérification de l'intégrité des sceaux et attaches éventuels ; et la vérification d'autres détails par rapport à la déclaration des marchandises ; souvent, les conteneurs et les colis ne sont pas ouverts. Le second niveau, appelé « inspection détaillée » comprend l'ouverture des conteneurs et/ou des colis et l'examen des marchandises pour en vérifier la description, la quantité, la valeur, l'origine, la classe douanière, etc. ; des échantillons sont prélevés s'il y a lieu, aux fins d'analyse.

*Techniques modernes d'inspection/filtrage*

4.1.34 Une des grandes difficultés des autorités de contrôle douanier est l'amélioration constante de l'efficacité. Les techniques modernes d'inspection/filtrage offrent aux autorités les outils appropriés pour relever l'efficacité des activités de contrôle et faciliter l'inspection physique des marchandises à l'importation ou à l'exportation. La Norme 4.6 établit un tel but pour tous les États contractants, avec la réserve que ces moyens ne devraient être mis en œuvre que dans la mesure du possible. (Norme 4.6)

4.1.35 Les marchandises sont inspectées à la douane pour en déterminer la description, afin d'établir les droits et taxes appropriés et en vérifier l'origine, le quota, etc., et de détecter les marchandises interdites ou réglementées. D'autres entités, telles que les ministères de l'Agriculture et des Forêts, inspectent les marchandises aux fins d'application des règles sanitaires et autres. (Norme 4.5)

4.1.36 Dans le cas de la douane, un vaste éventail d'équipements divers est disponible aux fins d'inspection/filtrage (dont les détails peuvent être obtenus auprès de l'OMD.) Le matériel de radioscopie en particulier est couramment utilisé, allant des dispositifs de taille relativement modeste dans les dépôts postaux aux énormes machines permettant de scanner le contenu de conteneurs entiers. Dans certains cas, certains types de marchandises, comme les produits chimiques, les liquides en vrac, les médicaments, le matériel stérile, le matériel de recherche médicale, les bijoux et les œuvres d'art, nécessitent un équipement spécialisé ou une expertise particulière. Dans ces cas, les marchandises sont souvent inspectées dans les locaux de l'expéditeur ou dans un bureau de la douane équipé des moyens nécessaires.

4.1.37 La présence de l'importateur, ou de son représentant, peut être requise au moment de l'inspection, ou il peut être invité à prêter une assistance spécialisée. Dans d'autres cas, la douane peut obtenir le concours d'experts externes ou elle peut prélever des échantillons aux fins d'analyse en laboratoire, afin de déterminer la nature exacte des marchandises.

### Zones franches et/ou entrepôts douaniers (Pratique recommandée 4.7 et Norme 4.8)

4.1.38 Le terme « zone franche » est défini au Chapitre 1 de l'Annexe 9 et dans l'Annexe D du Chapitre 2 de la Convention de Kyoto révisée. Ce terme est le plus commun, mais dans certains pays, les zones franches peuvent être appelées « ports francs », « entrepôts francs » ou « zones de commerce international ».

#### Objet de la zone franche

4.1.39 Le principal objectif de la zone franche est d'encourager les échanges commerciaux internationaux par l'octroi d'exemption de droits et taxes douaniers, ainsi que l'exemption de droits et taxes nationaux pour les marchandises destinées à l'exportation ou à être utilisées à bord de vols ou de voyages internationaux. De telles dispositions créent de facto une zone franche de droits et de taxes. Logiquement, les zones franches sont situées aux aéroports, aux ports maritimes, aux ports fluviaux et à d'autres emplacements présentant des avantages géographiques et économiques similaires. Elles peuvent se trouver dans les aéroports ou à des emplacements adjacents, et leur taille peut varier considérablement.

4.1.40 De nombreux pays font la distinction entre les zones franches commerciales et les zones franches industrielles. Quoi qu'il en soit, dans de telles zones, les marchandises peuvent faire l'objet d'opérations nécessaires à leur préservation, ainsi que des formes habituelles de manutention pour améliorer leur emballage ou leur valeur marchande, ou encore de préparatifs nécessaires à leur expédition, ce qui comprend la division des gros colis en petites quantités, le groupement ou regroupement des colis, le triage, le classement, le nettoyage et le remballage. Par ailleurs, dans les zones franches industrielles, au lieu de rester dans leur état original, les marchandises peuvent subir un traitement ou une transformation en d'autres articles, aux fins d'exportation ou d'importation, afin de bénéficier d'un taux douanier moins élevé. Une application particulièrement utile de la zone franche est l'entreposage du carburant d'aviation, qui est exempt de taxes internes s'il est utilisé par un aéronef partant vers une destination internationale.

4.1.41 Normalement, les marchandises importées directement dans une zone franche n'ont pas besoin de déclaration officielle, et sont admises sur soumission d'un document commercial, tel qu'une facture ou une lettre de transport. Les douanes peuvent faire une inspection ponctuelle de ces marchandises, mais elles ont surtout recours à des vérifications documentaires et comptables, puisque la structure et les dispositions générales des zones franches ont été approuvées au moment de leur établissement.

#### Entrepôts douaniers

4.1.42 Les entrepôts douaniers (Chapitre 1 de l'Annexe D à la Convention de Kyoto révisée) sont des zones désignées où les marchandises importées peuvent être entreposées sans paiement de droits et taxes à l'importation. Ils ont pour objet de faciliter le commerce en offrant plus de souplesse aux importateurs ou aux propriétaires. Souvent, l'importateur ne connaît pas l'utilisation finale des marchandises, et l'entreposage lui donne le temps de négocier une vente, d'organiser le conditionnement des marchandises ou leur fabrication ou encore leur placement sous un autre régime douanier approprié. Si les marchandises sont destinées à être vendues sur le marché local, les droits et taxes à l'importation n'ont pas à être payés tant que les marchandises n'auront pas été libérées aux fins d'utilisation locale. À l'inverse, si les marchandises sont destinées à l'exportation, le commerçant n'aura à payer aucun droit et taxe.

4.1.43 Certains pays appliquent ce concept fondamental avec une certaine souplesse, en autorisant l'entreposage dans les entrepôts douaniers des marchandises passibles de taxes internes, en déterminant au moment de leur entreposage si elles sont imposables ou exemptées. Une telle disposition couvre les articles hors taxe de commissariat, tels que les alcools, les cigarettes et les parfums en vente aux passagers à bord de l'aéronef ou dans les magasins hors taxe.



## 4.2 RENSEIGNEMENTS EXIGÉS PAR LES POUVOIRS PUBLICS

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 4, section B : Renseignements exigés par les pouvoirs publics

Données limitées aux renseignements véritablement nécessaires

4.2.1 Il est clairement dans l'intérêt de tous que les données exigées en rapport avec l'importation et l'exportation des marchandises soient limitées aux détails jugés nécessaires par les pouvoirs publics pour la mainlevée ou le dédouanement des marchandises. (Norme 4.9)

4.2.2 Concernant les marchandises à l'importation, la douane exige normalement les renseignements suivants :

- type de formalités douanières demandé ;
- détails sur le déclarant, l'importateur et l'expéditeur ;
- mode de transport et détails sur les moyens de transport ;
- description et classification tarifaire des marchandises ; pays d'origine de l'expédition ou des articles exportés ; pays de destination ; description des colis (nombre, type, marques et numéros) ; quantité ; poids brut et net ;
- tarif des droits et des taxes, valeur, taux de change, conditions de livraison ;
- demande de traitement préférentiel ; détails sur les pièces justificatives ; lieu, date et signature du déclarant.

4.2.3 Généralement, les renseignements exigés pour l'exportation sont moins nombreux et ne servent souvent qu'à des fins statistiques. Dans de nombreux pays, la douane est la principale autorité traitant des marchandises importées et exportées, et elle doit souvent obtenir des renseignements pour d'autres services, concernant par exemple les statistiques, le contrôle du change et les licences d'exportation de certains articles, conformément à l'article 35 de la Convention de Chicago.

Données statistiques

4.2.4 Dans de nombreux pays, la douane est responsable de la collecte et de la compilation des statistiques commerciales, alors que dans d'autres, ces statistiques relèvent de la responsabilité d'un autre service, bien que les données soient généralement extraites des documents de douane. La méthode de collecte de données statistiques la plus commune est d'utiliser une copie du manifeste de marchandises comme document statistique. Les commerçants qui suivent des procédures spéciales ou simplifiées fournissent souvent des données statistiques à des intervalles convenus, en recourant à la technologie de l'information. La mainlevée des marchandises ne devrait pas être retardée en attendant des informations qui peuvent être communiquées à une date ultérieure. (Norme 4.10)

Documents acceptés sous forme électronique

4.2.5 Le recours à la technologie de l'information pour soumettre des documents officiels aux fins du commerce international présente des avantages évidents, même si certains pays ne disposent pas encore des capacités technologiques requises. L'application d'un grand nombre des procédures simplifiées et spéciales indiquées au Chapitre 4 de l'Annexe 9 dépend de la technologie de l'information. (Norme 4.11)

4.2.6 Actuellement, la plupart des dispositions prises pour le dépôt électronique des documents sont surtout des équivalents mis à jour des procédures standard. Étant donné que pratiquement toutes les données requises figurent déjà dans les systèmes d'information commerciaux utilisés dans les transactions commerciales, l'arrangement le plus efficace pour les importateurs et les exportateurs serait que la douane ait recours à ces systèmes pour les utilisations officielles, sous réserve d'accès spécifique et d'arrangements d'audit pour certains besoins de contrôle particulier. (Norme 4.11)

#### Responsabilité de la production de documents (Norme 4.12, Norme 4.13)

4.2.7 Les exploitants d'aéronefs, ou leurs agents agréés, sont responsables de la production des documents de transport (p. ex. lettre de transport aérien, manifeste de marchandises et déclaration générale), mais non pas des autres documents requis pour le dédouanement des marchandises, à moins qu'ils agissent comme déclarants (p. ex. soumission de déclaration douanière pour l'expédition). (Norme 4.12)

4.2.8 D'autres documents sont requis pour la mainlevée/dédouanement des marchandises, à savoir la déclaration de marchandises elle-même et toutes autres pièces justificatives nécessaires. Il y a aussi les factures commerciales, les licences, les certificats, les attestations d'origine, documents qui contiennent généralement des informations correspondant aux exigences particulières d'autres organismes ou d'accords commerciaux ou de législations tarifaires.

4.2.9 Les obligations, les responsabilités et les droits du déclarant sont des éléments fondamentaux des formalités douanières et du commerce international ; c'est pourquoi la législation nationale doit stipuler qui peut être un déclarant et les conditions correspondantes. Normalement, le déclarant est le propriétaire des marchandises, ou une tierce partie telle qu'un transporteur, un expéditeur, un transitaire ou un agent de douane, agissant au nom du propriétaire. En cas de doute, la douane peut exiger du déclarant qu'il démontre que la tierce partie a le droit de disposer des marchandises en produisant le document commercial approprié.

#### Formule-cadre des Nations Unies (Norme 4.14)

4.2.10 Il importe, aux fins de la facilitation du commerce international, que la présentation de la déclaration de marchandises utilisée dans les différents pays soit normalisée. La base d'une telle normalisation est la formule-cadre des Nations Unies, qui prescrit les dimensions de la formule et les données minimales à fournir. L'utilisation de cette formule-cadre a permis de mettre au point la Déclaration unique de marchandises de l'OMD et du Document administratif unique utilisé par les membres de la Communauté européenne et d'autres autorités douanières.

#### Échange de données électroniques (EDI) (Norme 4.15)

4.2.11 De même, dans l'intérêt de l'interopérabilité mondiale, la présentation des déclarations électroniques doit être harmonisée et de nombreux pays utilisent les normes universellement acceptées pour les messages douaniers établies par l'Échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport des Nations Unies (EDIFACT/NU). (Norme 4.15)

4.2.12 Le dédouanement du fret repose sur l'interaction entre des entités du secteur public et du secteur privé, et un système EDI exige donc, de la part de toutes les parties, des investissements dans le matériel informatique, les logiciels et la formation du personnel. L'entité du secteur privé qui consent à de tels investissements devrait considérer, en compensation, l'amélioration apportée aux produits et à l'efficacité de ses services. Dans le cas du fret aérien, une expédition arrivant sur l'aéronef d'un exploitant participant au système automatisé devrait être dédouanée en moins de temps que si elle était arrivée sur le vol d'un transporteur non participant ; une mainlevée provisoire pourrait être obtenue avant l'arrivée, si toutes les informations requises ont été soumises. Le coût d'entreposage et de manutention serait donc moins élevé et le service aux consommateurs serait amélioré.

4.2.13 L'établissement d'un système EDI pour le traitement du fret aérien devrait viser l'élimination de l'échange de documents sur support papier, pour éviter les doubles coûts aux gouvernements et aux entités du secteur privé, et pour encourager les exploitants à faire les investissements nécessaires. Même s'il est admis que la conservation d'un document sur support papier peut être nécessaire pour des raisons juridiques, l'élimination de l'échange de documents imprimés permet de réduire considérablement les coûts administratifs et la durée des formalités de dédouanement des marchandises.

#### Systèmes d'information électronique

4.2.14 Il existe différentes circonstances dans lesquelles des marchandises, sans être libérées ou dédouanées, sont transférées entre le transport aérien et un autre mode de transport, généralement un véhicule routier. Par exemple, des marchandises peuvent être enlevées de l'aéroport d'arrivée pour être dédouanées en ville. Des systèmes d'information électronique doivent pouvoir faire le suivi de ces transferts et des transports ultérieurs qui sont normalement placés sous des régimes de transit douanier nationaux ou des arrangements simplifiés d'enlèvement. (Pratique recommandée 4.16)

#### Publication des exigences en matière de documents (Norme 4.17)

4.2.15 Pour éviter des retards importants dans la mainlevée/dédouanement des marchandises, il est essentiel que les commerçants connaissent les exigences officielles en matière de documents et de formalités. Les services de douane et les autres autorités devront veiller à ce que leurs règlements soient publiés et accessibles aux fins d'application générale. (Norme 4.17)

4.2.16 Les informations de nature générale peuvent être communiquées par avis publics, tarifs douaniers, gazettes officielles, sites web, etc., par des bureaux d'information, et à l'étranger par les ambassades et les missions commerciales. Les renseignements spécifiques peuvent être donnés verbalement, par écrit ou électroniquement et devraient inclure tous les détails que les autorités jugeraient utiles pour le requérant.

4.2.17 Certains pays sont en train d'établir des bases de données pour permettre aux bureaux d'information de communiquer les exigences de tous les services concernant l'importation ou l'exportation de marchandises. Ces bureaux à guichet unique, où toutes les données pertinentes sont actualisées et mises à disposition immédiatement, contribueraient considérablement à faciliter le commerce. Quant aux sites web, ils sont devenus des outils populaires et relativement peu coûteux qui permettent aux gouvernements de communiquer leurs exigences aux entités intéressées du secteur privé.

4.2.18 Les documents tels que les licences et les certificats sont souvent requis par la loi. Il importe non seulement que les informations sur ces documents soient disponibles, mais aussi que ces documents puissent être émis ou renouvelés rapidement. Certains pays produisent désormais ces documents électroniquement et il serait utile que la douane soit informée de leur émission ou de leur renouvellement, avec les détails de référence. Grâce à la technologie de l'information, il devrait être possible de notifier les autorités des autres pays participant à la transaction internationale.

#### Soumission électronique des pièces justificatives

4.2.19 Si la douane accepte et assure le traitement des déclarations de marchandises soumises électroniquement, elle devrait aussi accepter la soumission électronique des pièces justificatives, pour conserver les avantages offerts par la technologie de l'information sur les données électroniques. Dans certains cas, la douane peut exiger que l'exploitant conserve les documents originaux pendant un certain temps, pour pouvoir les vérifier s'il y a lieu. Dans d'autres cas, les documents n'ont pas à être soumis électroniquement ; par contre, les détails (type, numéro, référence de publication) doivent être indiqués sur la déclaration de marchandises et les documents doivent être disponibles pendant un certain temps, pour inspection. (Pratique recommandée 4.18)

### 4.3 MAINLEVÉE ET DÉDOUANEMENT DES MARCHANDISES À L'EXPORTATION

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 4, section C : Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'exportation

##### Déclaration d'exportation simplifiée (Norme 4.20)

4.3.1 Les douanes n'exigent souvent qu'une déclaration de marchandises à l'exportation, mais dans certains cas, une licence d'exportation peut être également requise. Parfois, une déclaration de marchandises spéciale est nécessaire quand, par exemple, des marchandises sont exportées ou réexportées selon une procédure qui permet d'éviter le paiement des droits et taxes ou d'en obtenir le remboursement.

4.3.2 Certaines douanes conviennent, comme mesure de facilitation, de ne pas exiger de déclaration de marchandises standard et d'accepter à la place un document commercial tel qu'une facture ou une lettre de transport, si ces documents contiennent les détails nécessaires. Une telle souplesse peut s'appliquer uniquement à certains types de marchandises, comme par exemple des matériaux en vrac, des journaux et des revues, ou à un éventail plus varié de marchandises. Les douanes doivent s'assurer que les informations sont disponibles sur les catégories de marchandises qui peuvent faire l'objet de documents simplifiés et s'efforcer d'en élargir la portée afin d'inclure le plus grand nombre possible de ces catégories. (Norme 4.20)

##### Mainlevée des marchandises à l'exportation jusqu'au moment du départ

4.3.3 La capacité de réaliser la mainlevée des marchandises à l'exportation jusqu'au moment du départ de l'aéronef est une mesure de facilitation nécessaire, surtout dans le cas d'envois urgents ou lorsque l'exportation serait considérablement retardée si elle manquait le vol en cause. La permission d'effectuer la mainlevée à la dernière minute est généralement accordée au cas par cas, mais elle pourrait être octroyée de façon plus générale à certains exportateurs ou transporteurs dans des circonstances clairement définies. La mainlevée pourrait aussi être accordée sur présentation d'un document commercial, mais la douane devra s'assurer que toutes les formalités requises seront exécutées ultérieurement, dans un délai convenu. Si cette condition n'était pas respectée, le privilège pourrait être retiré. (Norme 4.21)

##### Lieux de présentation des marchandises à l'exportation aux fins de dédouanement (Norme 4.22)

4.3.4 Certains pays exigent la soumission de la déclaration de marchandises et présentation des marchandises soit au bureau de douane désigné le plus proche des locaux de l'exportateur, soit à un bureau de douane situé sur une route commerciale/de transport importante, telle qu'à un aéroport international. Dans d'autres pays, cette formalité est effectuée normalement à l'aéroport de départ plutôt qu'en ville.

4.3.5 Si les marchandises sont déclarées à l'exportation et qu'elles doivent ensuite être transportées vers l'aéroport de départ, de nombreuses autorités exigent qu'elles passent par le transit douanier national. La grande majorité des exportations ne pose aucun risque particulier et des documents appropriés sont généralement disponibles pour permettre, s'il y a lieu, l'identification des marchandises destinées à l'exportation, en indiquant les détails de l'emballage, la description et le poids brut. Dans ces cas, les formalités sont très simples.

4.3.6 Les marchandises à haut risque, sujettes à des droits et taxes élevés (comme les produits du tabac et les alcools) ou à des mesures de contrôle spéciales (telles que les marchandises couvertes par des licences ou des permis ou pour lesquelles l'exemption ou le remboursement des droits de douane est demandé), peuvent nécessiter un transport dans des conteneurs scellés ou autres unités de transport protégées, et des cautions financières devront être remises à la douane pour couvrir tout paiement qui serait dû si les marchandises n'étaient pas exportées.

4.3.7 La Norme 4.22 a pour objectif de faciliter la présentation des marchandises destinées à l'exportation à n'importe quel bureau de douane désigné afin de soulager les encombrements aux bureaux de douane aux aéroports

#### Non-exigence de preuve de l'arrivée des marchandises exportées (Norme 4.23)

4.3.8 Normalement, la douane n'exige pas de preuve que les marchandises exportées sont bien arrivées en pays étranger, mais dans certaines circonstances, elle peut le faire, à titre exceptionnel. Ce serait le cas par exemple des marchandises qui font l'objet de mesures de contrôle spéciales, ou destinées à des utilisations spécifiques (telles que les armes, les stupéfiants servant à la production de médicaments, les matières dangereuses), ainsi que les marchandises qui donnent droit à des exemptions de droits et taxes ou à leur remboursement, mais dont on doute qu'elles aient été effectivement envoyées à l'étranger.

4.3.9 Dans le pays d'exportation, la douane accepte normalement comme preuve une déclaration de l'expéditeur certifiée par la douane du pays de destination, ou une copie certifiée de la déclaration de marchandises attestant de l'importation de ces marchandises dans le pays étranger.

4.3.10 À cet égard, la Norme 4.23 stipule qu'aucune preuve de l'arrivée des marchandises exportées en pays étranger ne sera exigée systématiquement par les États. Cette disposition est également reconnue par l'OMD, qui a inclus une norme similaire dans le Chapitre 1 de l'Annexe C à la Convention de Kyoto révisée. (Norme 4.23)

#### Marchandises déjà chargées à bord et sélectionnées aux fins d'inspection

4.3.11 Dans certains cas, des marchandises déjà chargées à bord d'un aéronef prêt à partir peuvent être sélectionnées par les pouvoirs publics aux fins d'inspection, ce qui retarde le départ de l'avion. Pour éviter ces délais, la Pratique recommandée 4.24 encourage les autorités à permettre à l'exploitant, ou à son agent agréé, de déposer une caution pour le retour de ces marchandises.

4.3.12 Le recours éventuel à cette disposition dépend des circonstances et de la raison pour laquelle les autorités exigent l'inspection des marchandises. Elle ne s'applique pas si la douane soupçonne que des marchandises interdites ou réglementées sont exportées sans licence, ou si elle estime que la sécurité ou la sûreté est compromise. Si, par contre, les marchandises sont sélectionnées pour une inspection de routine, ou si leur exportation donne droit à un avantage financier (tel que le remboursement des droits et taxes à l'importation), la douane pourrait autoriser leur départ et percevoir la caution auprès de la personne intéressée sur confirmation qu'il n'y aurait aucune risque indu de non-conformité. L'Annexe générale à la Convention de Kyoto révisée définit la « caution » comme une garantie qui assure à la satisfaction de la douane que l'obligation prise sera respectée. (Pratique recommandée 4.24)

## 4.4 MAINLEVÉE ET DÉDOUANEMENT DES MARCHANDISES À L'IMPORTATION

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 4, section D : Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'importation

#### Marchandises à caractère urgent

4.4.1 Certaines marchandises sont « urgentes » de par leur nature et doivent être libérées ou dédouanées en première priorité. Les animaux vivants et les biens périssables en sont des exemples évidents. Autres exemples : sang et plasma sanguin, dons d'organes, matériaux de recherche médicale, médicaments et vaccins, journaux et autres articles d'information. (Norme 4.25)

4.4.2 Les pièces de rechange d'aéronef (Norme 8.4) et les articles et équipements des missions de secours (Norme 8.9) sont d'autres types de marchandises qui peuvent nécessiter une mainlevée ou un dédouanement prioritaire.

#### Bagages non accompagnés contenant des effets personnels (Norme 4.26)

4.4.3 Les bagages non accompagnés contenant des effets personnels devraient être dédouanés au titre des formalités simplifiées puisque ces effets personnels sont normalement destinés à un usage personnel et non pas à la revente, et qu'ils ne présentent aucune valeur commerciale notable. La soumission de ce type de fret aux procédures de congé normales ne fera que créer du travail supplémentaire pour les autorités de contrôle frontalier et détourner leur attention et leurs ressources des expéditions qui appellent un suivi et un examen particuliers. (Norme 4.26)

Les « bagages non accompagnés » sont définis au Chapitre 1 de l'Annexe 9 comme étant des « bagages transportés comme fret, que ce soit à bord du même aéronef ou d'un autre aéronef que celui qui transporte les personnes auxquelles ils appartiennent ».

Les « effets personnels » sont définis au Chapitre 1 de l'Annexe J de la Convention de Kyoto révisée comme étant tous les articles (neufs ou usagés) dont un voyageur pourrait vraisemblablement avoir besoin pour son usage personnel durant le voyage, compte tenu de toutes les circonstances du voyage, à l'exclusion de toutes marchandises importées ou exportées à des fins commerciales.

#### Pratiques courantes

4.4.4 La plupart des pays autorisent l'importation, libre de droits et taxes à l'importation, d'une certaine quantité de marchandises sujettes à des droits d'accise (tabac, alcool, parfum), ainsi que des marchandises de nature non commerciale. Si une telle exemption est accordée à ces articles contenus dans des bagages non accompagnés, la douane peut cependant demander la preuve que la personne visée arrive bien de l'étranger.

4.4.5 Normalement, les personnes qui se chargent du dédouanement des bagages pour un tiers doivent pouvoir démontrer qu'elles ont l'autorisation nécessaire et il peut leur être demandé de présenter une preuve écrite. La douane accepte généralement un employé ou un agent du transporteur comme étant une personne « autorisée ».

4.4.6 La douane n'exige pas de déclaration de marchandises pour les bagages non accompagnés qui ne contiennent que des effets personnels, en se servant des évaluations de risque pour déterminer la nécessité d'une mesure officielle éventuelle. À cette fin, certaines autorités demandent que les propriétaires des bagages remplissent une simple déclaration qui est attachée aux bagages et voyage avec eux.

#### Dédouanement de marchandises en vertu de procédures douanières simplifiées (Norme 4.27)

4.4.7 Comme le coût de la production de documents pour des expéditions de faible valeur peut souvent dépasser la valeur de ces marchandises, il est de plus en plus nécessaire pour les expéditeurs et les destinataires de fret aérien de pouvoir appliquer des formalités de dédouanement plus efficaces pour les envois d'une certaine valeur ou pour les marchandises d'un type spécifié.

4.4.8 Le nombre d'expéditions de faible valeur, ou d'expéditions sur lesquelles les droits et taxes à l'importation sont faibles, est considérable à mesure que le commerce électronique devient un mode d'achat des plus pratiques. Dans de telles circonstances, la soumission et le traitement d'une déclaration de marchandises standard et la collecte des droits et taxes à l'importation deviennent un fardeau pour la douane et pour l'importateur, que les montants en cause ne justifient nullement.

4.4.9 C'est pourquoi la plupart des services de douane établissent et publient des seuils de valeur monétaire en dessous desquels les droits et taxes à l'importation ne seront pas perçus et pour lesquels une déclaration simplifiée

pourra être présentée. La valeur du seuil peut varier à l'échelle nationale en raison de la diversité des situations économiques et sociales, ce qui rend d'autant plus nécessaire la publication de tels seuils.

4.4.10 De nombreux pays appliquent des procédures simplifiées à des types particuliers de marchandises importées par des personnes qui sont autorisées à recourir à de telles formalités. Ces marchandises sont par exemple des journaux, revues et autres publications, documents commerciaux, fleurs coupées, sperme et embryons d'animaux.

4.4.11 Afin d'établir des procédures simplifiées comme pratiques communément adoptées et d'alléger la charge de travail des douanes, l'OMD et l'OACI ont inclus des dispositions dans les *Directives aux fins de la mainlevée immédiate des envois* de l'OMD (disponibles sur le site web de l'OMD à : <http://wcoomdpublishings.org>) et dans la Norme 4.27 de l'Annexe 9, pour exiger que les États appliquent des procédures douanières simplifiées afin de faciliter la mainlevée et le dédouanement rapides de ces envois. (Norme 4.27)

#### Procédures spéciales pour les importateurs autorisés (Pratique recommandée 4.28)

4.4.12 En appliquant la gestion des risques, la douane est en mesure de déterminer quelles marchandises et quels commerçants (normalement des importateurs) présentent un risque faible aux fins de contrôle douanier. Ces négociants sont connus pour leur conformité aux lois, ils sont souvent considérés comme des « personnes agréées » et ils sont autorisés à suivre des procédures spéciales avec une participation minimale des douanes. La Pratique recommandée 4.28 préconise l'adoption de procédures qui permettent la mainlevée immédiate des marchandises à leur arrivée pour les importateurs qui répondent à des critères précis. (Pratique recommandée 4.28)

4.4.13 Les procédures spéciales comprennent les mesures suivantes :

- Mainlevée des marchandises avec la soumission d'informations minimale convenue (généralement la description, la quantité et la valeur des marchandises) ou de renvois convenus aux détails de l'autorisation et des registres. Les informations supplémentaires requises sont soumises ultérieurement dans un délai convenue.
- Dédouanement à un emplacement convenue, hors des bureaux de la douane, et qui peut être les locaux du négociant. Cette mesure facilite les opérations de mainlevée/dédouanement, renforce la sécurité des marchandises et certifie leur disponibilité. Les marchandises sont généralement couvertes par une déclaration initiale simplifiée, complétée d'une déclaration supplémentaire pour former, ensemble, la déclaration de marchandises ; elles font l'objet de dispositions de transit douanier national ou d'arrangements de mouvement simplifiés.
- Déclaration de marchandises périodique, dans le cadre d'un système où une seule déclaration de marchandises couvre toutes les marchandises importées durant une période donnée. Avantages : mainlevée rapide des marchandises, moins de documentation et coûts réduits. Le contrôle, fondé sur l'évaluation des risques, se fait généralement par vérification ponctuelle ; les marchandises considérées à risque peuvent être exclues d'un tel arrangement.
- Auto-évaluation des droits et taxes à l'importation, à partir des dossiers commerciaux, permettant au négociant de déterminer et de payer les montants dus en utilisant des systèmes commerciaux établis pour contrôler l'approvisionnement, le mouvement, l'entreposage et les aspects financiers des expéditions internationales. Bien entendu, la douane conserve le droit d'effectuer des vérifications pour assurer la conformité et l'exactitude des montants à payer. Avant d'autoriser l'usage de cette procédure, la douane doit être convaincue que les dossiers et les systèmes du négociant sont fiables.
- Soumission de la déclaration de marchandises par inscription dans les dossiers de la personne autorisée ; certains pays exigent la soumission ultérieure de déclaration supplémentaire.

4.4.14 L'inscription dans les dossiers donne normalement des détails sur l'expéditeur, le destinataire, le type de marchandise, leur valeur, leur quantité, le pays d'origine et la date de la mainlevée.

4.4.15 Les Directives aux fins de la mainlevée immédiate des marchandises de l'OMD contient un exemple de procédure spéciale. Les pays du G7 procèdent actuellement à des essais avec des négociants agréés, où les données fournies et les vérifications effectuées sur des marchandises à l'exportation peuvent servir à la mainlevée ou au dédouanement dans le pays d'importation, selon des conditions convenues par les autorités douanières intéressées.

#### Objectif de trois heures pour la mainlevée des marchandises (Pratique recommandée 4.29)

4.4.16 Les longues durées d'entreposage ralentissent le traitement et le dédouanement des marchandises générales par la douane, et réduisent donc les avantages de vitesse du transport aérien. Les capacités limitées des aéroports de fret et l'insuffisance des ressources d'inspection ne permettent pas de répondre à la demande croissante, et la détérioration de la qualité des services entraîne en conséquence la hausse des coûts, cause des inconvénients pour les expéditeurs et les clients et ralentit le déroulement normal du commerce international.

4.4.17 La soumission par voie électronique de la déclaration de marchandises et des pièces justificatives, préalablement à l'arrivée des marchandises, peut contribuer pour beaucoup à la mainlevée rapide des marchandises, même en suivant les procédures standard. De nombreux services de douane procéderont sur la base d'une déclaration de marchandises incomplète ou provisoire, comme le leur permet la Convention de Kyoto révisée, à condition que ces documents contiennent les détails essentiels à la mainlevée des marchandises et que ces services sont convaincus que le déclarant soumettra les informations complémentaires dans un délai convenu. De même, la douane peut accepter la soumission ultérieure de certaines pièces justificatives, mais à condition que les documents manquants ne concernent pas les questions de santé, de contrôle vétérinaire ou phytosanitaire, ou de sécurité.

4.4.18 Compte tenu de l'énorme variété de conditions dans les États et les différents types de fret aérien, les pouvoirs publics, les exploitants et les importateurs, ou leurs agents agréés, devraient coordonner leurs activités pour permettre la mainlevée de toutes les marchandises qui n'ont pas besoin d'être inspectées et dont les documents appropriés ont été soumis dans les trois heures qui précèdent leur arrivée. (Pratique recommandée 4.29)

#### Mainlevée des expéditions partielles (Pratique recommandée 4.30)

4.4.19 Lorsque toutes les informations sur une expédition partielle ont été soumises et que toutes les autres conditions ont été remplies, il est de bonne pratique pour la douane et les destinataires que la mainlevée de l'expédition soit effectuée aussi rapidement que possible. Une telle pratique accélère le dédouanement des expéditions et leur livraison, tout en permettant de réaliser d'importantes économies dans les coûts et les espaces d'entreposage, de renforcer le commerce et d'améliorer la facilitation du fret aérien.

4.4.20 Le destinataire, ou son agent agréé, ne présente une demande de mainlevée d'une expédition partielle que lorsqu'elle est arrivée et que toutes les conditions essentielles d'importation ont été remplies. La douane procède alors à l'octroi de la mainlevée de l'expédition, après s'être assuré que les mesures de sûreté appropriées ont été prises. Le traitement électronique de ces opérations permet une vérification adéquate des expéditions et des destinataires par la douane. La Pratique recommandée 4.30 a pris en considération tous ces facteurs et encourage l'adoption de ces pratiques par les États.

#### Dédouanement des marchandises à tout bureau douanier désigné (Norme 4.31)

4.4.21 Excepté pour les cas spéciaux et/ou les arrangements préalables de dédouanement dans les locaux du négociant, les marchandises importées sont dédouanées à leur arrivée au bureau de douane de l'aéroport ou à tout autre bureau douanier désigné. Les bureaux désignés peuvent être situés aux frontières ou à l'intérieur du pays, selon le volume de trafic et les besoins commerciaux.



4.4.22 Les services de douane doivent prendre en considération les besoins de commerce et de transport pour déterminer l'emplacement des bureaux de douane, la compétence du personnel, les heures d'ouverture, etc., et s'adapter avec souplesse à l'évolution des tendances commerciales/du transport.

4.4.23 Le transfert des marchandises du point d'arrivée au bureau douanier suit normalement la procédure de transit douanier national, ou en vertu de documents simplifiés avec dépôt de caution générale. Certaines autorités utilisant des systèmes d'information électroniques permettent la soumission des déclarations de marchandises aux bureaux centraux de traitement des déclarations si les marchandises sont physiquement éloignées. Ces autorités échangent entre eux des messages électroniques sur la nécessité d'une inspection éventuelle des marchandises, les résultats des inspections, le paiement des droits et taxes de douane, et l'autorisation de mainlevée ou de dédouanement, éliminant ainsi la nécessité de déplacer les marchandises d'un emplacement à un autre aux fins de mainlevée/dédouanement.

#### Pénalités, amendes et autres frais pour des problèmes de manutention (Norme 4.32, Norme 4.33)

4.4.24 Des problèmes de manutention du fret aérien peuvent se poser durant le chargement et le déchargement, résultant éventuellement en pénalités, amendes et autres frais imposés à l'exploitant. Ces problèmes sont parfois considérés comme étant inévitables, et les Normes 4.32 et 4.33 exigent que les États acceptent que certaines erreurs ne sont pas intentionnelles et que l'exploitant ne devrait pas être soumis à des amendes, des pénalités ou des frais. Dans ces cas, les États réexpédieront les marchandises vers les bonnes destinations dès que les exigences locales auront été remplies. (Norme 4.32) (Norme 4.33)

4.4.25 Les points essentiels de ces deux normes sont que la personne intéressée notifie la douane de l'erreur au lieu d'attendre que la douane la découvre ; que toutes les mesures nécessaires ont été prises pour résoudre la situation ; et que la douane est prête à accepter la validité de l'explication et qu'elle est convaincue qu'il n'y a pas eu de tentative d'infraction. Certains pays imposent une pénalité en cas d'erreurs répétées de la même personne, à titre d'avertissement général que la personne doit améliorer sa performance.

4.4.26 Dans les cas où des problèmes de manutention peuvent se poser à cause d'erreurs dans la documentation, et que les autorités jugent nécessaire d'imposer des amendes, il leur est recommandé de prendre en considération les Normes 2.20 et 2.21.

#### Renvoi de marchandises au point d'origine

4.4.27 Certaines marchandises n'ayant pas reçu leur mainlevée pour être utilisées localement, doivent être renvoyées à leur point d'origine ou réexpédiées vers une autre destination. En raison de cette obligation de réexpédition, ces marchandises ne constituent pas vraiment une importation ou une exportation, et les formalités douanières devraient faciliter leur mouvement en renonçant à certaines exigences de documents, tels que les licences d'importation, d'exportation et de transit.

4.4.28 Compte tenu de cet objectif, la Norme 4.34 oblige les États à faciliter la réexpédition de ces marchandises en éliminant l'exigence des documents susmentionnés, si cela n'entraîne aucune infraction des lois et règlements en vigueur. (Norme 4.34)

#### Responsabilité pour les taxes et droits d'importation

4.4.29 Lorsque les marchandises sont placées sous la garde des pouvoirs publics, ou transférées à une tierce partie qui a fourni une garantie suffisante à la douane, l'exploitant, ou son agent agréé, ne devrait pas être tenu responsable des droits et taxes à l'importation correspondants. L'absence de règlement équitable sur cette question force l'imposition d'une telle responsabilité sur les exploitants de fret aérien en cas de perte des marchandises. La Norme 4.35 établit l'obligation des États à cet égard. (Norme 4.35)

## 4.5 PIÈCES DE RECHANGE, ÉQUIPEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES ARTICLES

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 4, section E : Pièces de rechange, équipements, provisions et autres articles importés ou exportés par des exploitants d'aéronefs dans le cadre de services internationaux

4.5.1 Afin de maintenir des services de transport aérien sûrs et fiables, il est essentiel que les États mettent en place des dispositions douanières pour faciliter le dédouanement des pièces de rechange d'aéronef, des provisions et des équipements importés ou exportés, et pour maintenir au minimum le coût d'un tel dédouanement.

4.5.2 L'importance de réduire les obstacles à l'importation et à l'exportation des pièces de rechange d'aéronef, des provisions et des équipements est reconnue dans les trois instruments ci-après du consensus international :

- L'Accord de 1980 sur le commerce des aéronefs civils du GATT, aujourd'hui l'Organisation mondiale du commerce, stipule que les États signataires autoriseront l'entrée, en franchise de droits, des pièces d'aéronefs civils, et d'une liste complète de parties et pièces d'aéronef identifiées spécifiquement par des numéros de classement tarifaire de leurs systèmes harmonisés.
- L'article 24 de la Convention de Chicago stipule que les États contractants admettront, en franchise de droits, les aéronefs et leurs pièces de rechange, les provisions et les équipements pour aéronefs de compagnies aériennes étrangères, sous réserve des règlements douaniers de l'État qui peuvent exiger une supervision douanière.
- L'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale contient d'autres dispositions sur la facilitation du soutien logistique, avec des SARP permettant l'entrée en franchise de droits de fournitures et autres équipements de transporteurs, comme suit :
  - a) Fournitures et provisions de commissariat : entrée libre de droits, sous réserve de contrôles douaniers (Norme 4.36) ; aucune exigence de documentation justificative (Pratique recommandée 4.37) ; et ventes d'articles hors taxes à bord. (Pratique recommandée 4.38)
  - b) Équipements et pièces de rechange d'aéronef importés en vertu de l'article 24 de la Convention de Chicago : mainlevée/dédouanement rapide, selon des procédures simplifiées en matière de documentation (Norme 4.40) ; et prêt de matériels aéronautiques entre exploitants aux fins de services de transport aérien international. (Norme 4.42)
  - c) Équipement au sol et matériel de sûreté, matériel pédagogique et aides de formation à utiliser par une compagnie aérienne étrangère dans les limites d'un aéroport international : entrée en franchise de droits (Pratique recommandée 4.39) ; application de procédures simplifiées en matière de documentation afin d'obtenir une mainlevée/un dédouanement rapide (Norme 4.41) ; et prêt de matériels aéronautiques entre exploitants aux fins de services de transport aérien international. (Norme 4.42)
  - d) Importation en franchise de droits de documents d'exploitants à utiliser en connexion avec des services aériens internationaux. (Pratique recommandée 4.45)

#### Admission temporaire de fournitures et de provisions

4.5.3 La plupart des pays exemptent de droits et taxes à l'importation les provisions et les fournitures de commissariat transportées à bord des aéronefs arrivant de l'étranger et destinées à répondre aux besoins des

passagers et des membres d'équipage, ainsi que de l'aéronef même. La raison d'une telle exemption est le fait que ces provisions et fournitures restent à bord de l'aéronef et bénéficient d'une admission temporaire avec des formalités minimales, même si, aux termes de la Pratique recommandée 4.38, les provisions destinées à la consommation et les fournitures de commissariat peuvent être consommées ou utilisées pendant que l'aéronef se trouve physiquement sur le territoire douanier. (Pratique recommandée 4.36)

4.5.4 Une déclaration séparée n'est généralement pas exigée pour les provisions restant à bord de l'aéronef arrivant d'un vol international, mais si une telle déclaration est exigée, elle ne portera que sur les marchandises sujettes à des droits et taxes douaniers élevés ou sur des marchandises réglementées. L'exploitant est requis par la douane d'empêcher tout usage non autorisé des provisions, et il est rare qu'elle inspecte ces articles ou les scelle.

4.5.5 Dans certaines circonstances, les provisions et les articles de commissariat sont retirés d'un aéronef à l'arrivée, le cas le plus évident étant les provisions vendues aux passagers durant le vol aux fins d'utilisation après le vol. Ces provisions peuvent devenir passibles de droits et taxes si les passagers dépassent leurs limites d'articles hors taxe autorisées dans le pays d'arrivée.

#### Documents d'appui pour les fournitures et provisions

4.5.6 La douane permet le transbordement des provisions d'un aéronef arrivant à un aéronef partant ; elle exige cependant une notification préalable et peut demander un document indiquant les marchandises de transbordement et exercer une supervision générale. Les provisions peuvent aussi être débarquées aux fins de triage, de nouvel emballage et de remplissage en vue de leur utilisation à bord de l'avion en partance. Ces provisions sont gardées dans des zones sous douane de l'aéroport, qui sont régies par les mêmes principes que les entrepôts douaniers. Toutefois, comme certains États exigent des pièces justificatives pour l'importation de fournitures et de provisions de commissariat, la Pratique recommandée 4.37 demande que certains documents ne soient pas exigés (tels que les certificats d'origine ou les factures consulaires ou spécialisées). (Pratique recommandée 4.37)

4.5.7 Certaines provisions ordinaires de commissariat doivent être détruites, nettoyées, emballées, etc., ou utilisées à bord d'un vol en partance. La douane peut exercer une supervision générale, mais elle se fonde généralement sur les documents et les dossiers des exploitants pour déterminer si des vérifications s'imposent.

#### Vente ou utilisation des provisions et fournitures de commissariat

4.5.8 Comme l'indique la Pratique recommandée 4.38, certains pays appliquent le principe de la Norme 4.36 sur les aéronefs effectuant un vol international qui font escale à deux ou plusieurs aéroports à l'intérieur du territoire sous douane, où les passagers des vols intérieurs, qui n'ont pas droit aux provisions hors taxes, n'embarquent pas. (Norme 4.38)

#### Équipement au sol et autre matériel non commercial de l'exploitant

4.5.9 Un exploitant d'aéronefs ou un État contractant peut normalement importer des équipements au sol et du matériel de sûreté et leurs composants, des éléments pédagogiques et des aides de formation utilisés avec l'équipement de base, et/ou des matériels dont l'exploitant/l'État a besoin pour ses activités dans le territoire d'un autre État. L'OACI a adopté à cet égard une politique qui encourage les États contractants à exonérer les entreprises de transport aérien d'autres États contractants d'impôts fonciers, de prélèvements sur le capital et autres taxes similaires sur les aéronefs et autres biens meubles liés à l'exploitation d'aéronefs utilisés pour le transport aérien international [voir la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632), Section I, *Résolution du Conseil sur l'imposition du transport aérien international*].

4.5.10 L'intention de la politique en question et de la Pratique recommandée 4.39 étant d'éviter l'imposition multiple des opérations de transport aérien international, sous réserve du respect des règlements et des exigences nationaux, il est demandé aux États contractants d'exonérer de droits et taxes à l'importation les marchandises susmentionnées importées sur leur territoire, par un exploitant étranger ou en son nom, ou par l'agent agréé, à l'intérieur des limites d'un aéroport international ou à une installation approuvée hors aéroport. (Pratique recommandée 4.39)

#### Équipement au sol couvert par la Pratique recommandée 4.39

4.5.11 L'équipement au sol couvert par cette disposition comprend les éléments suivants :

- a) matériel de réparation, de maintenance et d'entretien, tel que :
  - tous les matériels de réparation et de maintenance pour les cellules, les moteurs et les instruments ;
  - trousse de réparation d'aéronefs spécialisée ;
  - batterie de démarrage et groupe électrogène de parc ;
  - plate-forme et échelle de maintenance ;
  - équipement d'essai pour les moteurs et les instruments de bord ;
  - équipement de chauffage et de refroidissement des moteurs d'avion ;
  - équipement radio au sol ;
- b) matériel pour le service des passagers, tel que :
  - passerelle d'embarquement ;
  - bascule spécialisée pour la pesée des passagers ;
  - matériel d'hôtellerie spécialisé ;
- c) matériel de manutention des marchandises, tel que :
  - véhicules pour le transport ou le chargement des bagages, du fret, des équipements et des fournitures ;
  - matériel spécialisé de manutention du fret ;
  - bascule spécialisée pour la pesée des marchandises ;
- d) matériel de sûreté, tel que :
  - dispositifs de détection d'armes ;
  - dispositifs de détection d'explosifs ;
  - dispositifs de détection d'intrusion.

4.5.12 Le matériel pédagogique et les aides de formation couverts sont des articles clairement identifiés comme étant destinés à l'aviation et à la formation et l'instruction aéronautique, tels que les simulateurs de vol, les link-trainers, les maquettes, les moteurs et les pièces en coupe, et les plans montrant le fonctionnement des systèmes techniques.

Procédures simplifiées relatives aux documents et à la mainlevée/dédouanement  
(Norme 4.40, Norme 4.41)

4.5.13 Compte tenu de la Pratique recommandée 4.39 et de l'article 24 de la Convention de Chicago concernant l'exonération de droits et de taxes à l'importation et autres prélèvements pour certaines marchandises importées ou exportées par les exploitant d'aéronefs étrangers (équipements d'aéronefs et leurs pièces ; équipement au sol et matériel de sûreté et leurs pièces de rechange ; matériel pédagogique et aides de formation), les autorités nationales devraient établir et adopter des formalités et des exigences simplifiées en matière de documents, afin d'assurer une mainlevée et un dédouanement rapides des articles importés/exportés et de garantir l'application des mesures de contrôle et des lois appropriées. (Norme 4.40) (Norme 4.41)

4.5.14 Étant donné la nature particulière de ces marchandises et les circonstances qui les entourent, certaines autorités douanières exigent uniquement la présentation d'une déclaration simplifiée, qui peut être un document commercial, sous réserve qu'il identifie les marchandises de façon appropriée. Une copie de ce document peut servir comme entrée dans les registres de l'exploitant ou de l'agent agréé, pour indiquer l'emplacement et l'utilisation des marchandises. Tout contrôle ultérieur de la douane serait des vérifications ponctuelles et des audits, par exemple, dans un entrepôt douanier.

Prêt d'équipement d'aéronef, de pièces de rechange, d'équipement au sol, etc.  
(Norme 4.42)

4.5.15 Dans certaines circonstances particulières, les exploitants d'aéronefs de différents États doivent s'emprunter mutuellement des équipements d'aéronef, des pièces de rechange, des équipements au sol ou du matériel de sûreté, qui ont été importés avec exemption conditionnelle de droits et de taxes à l'importation. La Norme 4.42 demande dans ces cas que l'État intéressé autorise de tels prêts, mais en appliquant les mesures de contrôle appropriées. (Norme 4.42)

4.5.16 Les exploitants sont tenus d'obtenir l'approbation de tels prêts, de manière à répondre aux conditions de la douane concernant l'exemption des droits et taxes à l'importation. En pratique, la douane peut autoriser de façon générale les prêts entre certains exploitants, ou leurs agents agréés, sous réserve que les informations pertinentes soient inscrites dans les dossiers des personnes intéressées. Cette pratique s'applique régulièrement au prêt d'unités de chargement.

Importation des documents des exploitants

4.5.17 Bien que les documents des exploitants utilisés pour les services aériens internationaux soient indispensables, ils n'ont aucune valeur commerciale et sont donc exemptés de droits et taxes à l'importation. La Pratique recommandée 4.43 demande à cet égard que ces documents, définis au Chapitre 1 de l'Annexe 9, ne soient pas exigés. (Pratique recommandée 4.43)

4.5.18 Ces documents sont les lettres de transport aérien, les lettres de voitures, les billets de passager et les cartes d'embarquement, les documents des banques et des agents sur les plans de règlement, les bulletins d'excédent de bagages, les bons pour services divers (M.C.O.), les rapports d'avarie et d'irrégularités, les étiquettes de bagages et de fret, les horaires, et les devis de masse et centrage, utilisés par les compagnies aériennes et les exploitants. Ces documents sont indispensables aux opérations pratiques des services aériens internationaux. Les documents de promotion ou de publicité ne sont pas couverts.

## 4.6 CONTENEURS ET PALETTES

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 4, section F : Conteneurs et palettes

#### Admission temporaire

4.6.1 Les conteneurs et les palettes sont les éléments de base des opérations de fret aérien et font partie des biens meubles liés à l'exploitation des aéronefs dans le transport aérien international (voir Doc 8632, Section I, *Résolution du Conseil sur l'imposition du transport aérien international*). Dans ce contexte, les conteneurs et les palettes devraient être exemptés de droits et taxes à l'importation, ainsi que toutes pièces de rechange nécessaires à leur réparation.

4.6.2 Comme les conteneurs et les palettes sont utilisés en permanence par divers aéronefs et envoyés à l'étranger à d'autres aéroports internationaux, la Norme 4.44 oblige les États à accorder l'admission temporaire des conteneurs et des palettes utilisés à bord d'un service international en partance ou réexportés d'une autre façon. La disposition stipule également que cette admission temporaire est soumise à l'application des règlements et exigences de l'État intéressé. Par ailleurs, la Norme 4.52 indique que les États devront autoriser également l'admission temporaire des pièces de rechange nécessaires à la réparation des conteneurs et des palettes. (Norme 4.44) (Norme 4.52)

4.6.3 Les conteneurs et palettes visés dans les Normes 4.44 à 4.52 sont souvent appelés des « unités de chargement ». Il peut s'agir de toutes sortes de conteneur de fret ou d'aéronef et de palette d'aéronef munie de filets ou d'igloo, à l'exclusion des conteneurs ou des surconteneurs destinés aux matières radioactives.

#### Contrôle des conteneurs et palettes admis temporairement

4.6.4 Étant donné le rôle essentiel des conteneurs et des palettes dans la sécurité du transport aérien international de fret, les pays appliquent des formalités simplifiées d'admission temporaire à la place du mécanisme standard pour les admissions temporaires. Une déclaration spéciale de marchandises aux fins d'admission temporaire à l'importation et à l'exportation n'est donc pas exigée, à moins de circonstances exceptionnelles. La douane se contente des documents commerciaux et des registres de l'exploitant ou de l'agent agréé. (Pratique recommandée 4.45) (Pratique recommandée 4.46)

#### Manutention du fret de transit

4.6.5 Une autre activité de manutention importante menée à de nombreux aéroports internationaux est le déchargement du fret de transit arrivant dans des conteneurs et des palettes, qui doit être trié et regroupé dans des envois pour la suite du voyage. Ces opérations devraient être exécutées sans recours au dédouanement pour usage local, dans des zones douanières ou dans des entrepôts temporaires, sous la supervision des pouvoirs publics compétents. Ces marchandises peuvent être placées dans ces lieux sur présentation d'un manifeste commercial, ou autre document commercial approprié contenant une description, et elles peuvent faire l'objet des opérations normales requises pour faciliter leur enlèvement de l'entrepôt pour la poursuite du voyage. (Norme 4.47)

#### Conteneurs et palettes quittant l'aéroport pour le chargement à l'exportation

4.6.6 Lorsque des marchandises importées quittent l'aéroport d'arrivée aux fins de mainlevée/dédouanement, en utilisant des moyens de transport locaux si le trajet est court ou en transit douanier national, les détails sur les conteneurs et les palettes peuvent être inscrits sur les documents pertinents et aucun autre document ou contrôle distinct n'est requis. Les dossiers de l'exploitant couvriront normalement le déplacement, à l'instar des conteneurs et palettes qui quittent l'aéroport pour le chargement à l'exportation. (Norme 4.48)

#### Entreposage des conteneurs et des palettes à l'extérieur des aéroports

4.6.7 Dans certaines circonstances, en cas d'espace insuffisant ou de retard prévu avant la réexportation, il est nécessaire d'entreposer des conteneurs et des palettes à l'extérieur de l'aéroport. Ces articles bénéficiant déjà d'une admission temporaire, la douane s'attend à ce que le lieu d'entreposage soit à proximité de l'aéroport et la durée de l'entreposage soit brève. Si elle est satisfaite des circonstances et des dossiers de l'exploitant d'aéronefs, la douane peut accorder une approbation générale (en contraste à une approbation individuelle) sans imposer des mesures de contrôle supplémentaires.

4.6.8 Compte tenu des limites d'espace à de nombreux aéroports internationaux et des coûts élevés de l'entreposage des conteneurs et des palettes à l'aéroport, la Norme 4.49 exige des États qu'ils autorisent l'entreposage des conteneurs et des palettes à l'extérieur de l'aéroport. (Norme 4.49)

#### Prêt de conteneurs et de palettes

4.6.9 Il importe peu, aux fins de l'arrêt de l'admission temporaire, que les conteneurs et les palettes soient utilisés à bord d'un aéronef international en partance ou réexportés vides comme fret. Ce dernier cas peut se produire lorsqu'il s'agit de répondre à des besoins à un autre emplacement, souvent au titre d'arrangements de mise en commun. La douane peut accorder une autorisation générale aux exploitants de se prêter des conteneurs et palettes, en se fondant sur les dossiers des personnes intéressées si elle décide de vérifier que la réexportation a vraiment eu lieu.

4.6.10 Compte tenu de la pratique douanière décrite ci-dessus et les besoins opérationnels des exploitants d'aéronefs, la Norme 4.50 oblige les États à autoriser le prêt, entre exploitants, de conteneurs et de palettes admis en vertu des dispositions de la Norme 4.44, sans exiger le paiement de droits et de taxes à l'importation. (Norme 4.50)

#### Réexportation des conteneurs et des palettes

4.6.11 L'identification des marchandises est particulièrement importante en cas d'admission temporaire parce que la douane doit s'assurer que les marchandises sont bien réexportées. Le processus n'étant pas toujours direct, la douane peut exiger la réexportation de ces marchandises à un bureau douanier particulier, aux fins de contrôle. Parfois, des dispositions particulières ont été prises pour un événement spécial (par exemple, une exposition majeure), et la réexpédition à un « bureau de contrôle » peut faciliter les choses et aider le commerçant. Dans le cas des conteneurs et des palettes, ces facteurs ne s'appliquent pas et leur réexportation à n'importe quel bureau douanier désigné à cette fin est autorisée ; la pratique facilite le commerce quand, par exemple, les conteneurs et les palettes quittent l'aéroport d'arrivée pour recevoir la mainlevée/dédouanement des marchandises à un autre emplacement, et pour des raisons de transport, ils sont réexportés à un autre aéroport. La Norme 4.51 tient compte de telles pratiques et impose aux États d'agir en conséquence, en normalisant ces pratiques et ces installations. (Norme 4.51)

## 4.7 PROCÉDURES POSTALES — UNION POSTALE UNIVERSELLE (UPU)

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 4, section G : Formalités et documents relatifs à la poste

4.7.1 Les Actes de l'Union postale universelle (UPU) contiennent des dispositions internationales et des documents prescrits pour le transport international et le congé de la poste. Les dispositions relatives à la douane et à la poste sont approuvées par le Comité de contact CCD/UPU qui se réunit normalement une fois par an. À cet égard, la manutention, l'expédition et le congé de la poste doivent se conformer aux procédures de documents prescrites dans les Actes en vigueur de l'Union postale universelle et à la Norme 4.53. (Norme 4.53)

4.7.2 La poste transportée par voie aérienne est généralement couverte par le formulaire UPU CN38, qui est le bulletin de livraison, mais parfois aussi par le formulaire UPU CP87, qui est la lettre de transport aérien indiquant le nombre de colis transportés. Le formulaire UPU CN38 indique le nombre de récipients (sacs ou barquettes) de courrier, parfois le nombre de colis et leur poids brut. Il peut aussi distinguer entre les diverses catégories de poste, telles que les lettres, les colis et les articles de courrier exprès (EMS). Ce formulaire indique en outre le service postal d'origine et le bureau d'envoi, le bureau de poste de destination, les aéroports de transbordement, l'aéroport de déchargement, les numéros de vol, la date et l'heure, les numéros de conteneurs, les numéros de sceau et les références de la poste. Le formulaire UPU CN38 sert à la facturation du transporteur tandis que l'UPU CP87 est destiné au service postal à la destination.

4.7.3 Dans certains cas, la poste reçoit son congé aux installations postales/douanières de l'aéroport de destination, mais elle est souvent transférée à des bureaux postaux/douaniers en ville. Le congé des articles postaux s'effectue normalement sur présentation des formulaires UPU CN22 ou CN23 et toutes autres pièces justificatives nécessaires. Une déclaration de marchandises n'est requise que pour les marchandises sujettes à des contrôles spéciaux ou lorsque leur valeur dépasse un montant donné, établi par la législation nationale.

*Note.*— Les formulaires de l'UPU sont disponibles à l'adresse : [www.usps.com/forms/intlforms.htm](http://www.usps.com/forms/intlforms.htm).

## 4.8 MATIÈRES RADIOACTIVES

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 4, section H : Matières radioactives

4.8.1 Les marchandises dangereuses (comme les matières radioactives) sont transportées régulièrement et normalement par voie aérienne. Pour assurer qu'elles ne mettent pas en danger l'aéronef et ses occupants, les dispositions de la Convention de Chicago imposent aux États d'intégrer dans leur législation nationale des normes internationales strictes et détaillées. Cela permet d'imposer un contrôle gouvernemental sur le transport des marchandises dangereuses par voie aérienne et d'assurer l'harmonisation des normes de sécurité à l'échelle mondiale.

4.8.2 L'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* énonce les principes généraux régissant un tel transport. Ces principes sont amplifiés par des spécifications détaillées figurant dans les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284).

4.8.3 Malgré le respect des dispositions de l'Annexe 18 et des spécifications du Doc 9284, on constate notamment un nombre croissant d'incidents de refus et/ou de retards dans l'expédition des matières radioactives. Ces refus et retards surviennent à toutes les étapes du transport de ces matières, y compris durant les contrôles frontaliers internationaux, tels qu'à la douane. Par ailleurs, certains États imposent au transport et à l'entrée/sortie des matières radioactives des restrictions non uniformes en plus des dispositions internationalement convenues du Doc 9284.

4.8.4 Ces retards et ces refus causent des problèmes pour les utilisateurs ultimes. Les retards et les refus d'envois de matières radioactives, en particulier des matières utilisées pour des applications médicales, créent des difficultés pour le diagnostic et le traitement des patients et d'autres qui dépendent de produits stérilisés par radiation. La plupart des pays dans le monde importent des isotopes communément utilisés en médecine, par exemple pour traiter le cancer et diagnostiquer les crises cardiaques. Les hôpitaux et les cliniques dépendent de la livraison ponctuelle de ces envois internationaux, d'autant plus que les isotopes ont une courte période radioactive, qu'ils sont spécifiques selon le patient et l'application et qu'ils doivent être envoyés par voie aérienne.

4.8.5 Lorsque les contrôles réglementaires d'un État, tels que les contrôles douaniers, créent des retards alors que tous les règlements internationaux ont été respectés, il en résulte des goulots d'étranglement qui bloquent les expéditions. Dans le cas des isotopes avec une courte période radioactive — comme l'iode qui sert à détecter et à traiter les tumeurs de la thyroïde — les retards les rendent moins efficaces, voire complètement inutilisables si le retard est suffisamment prolongé.



4.8.6 En conséquence, afin de promouvoir l'application uniforme des règlements douaniers et d'autres dispositions d'entrée ou de sortie sur les mouvements des matières radioactives, et en particulier les matières utilisées pour des applications médicales, une nouvelle sous-section a été ajoutée au Chapitre 4 de l'Annexe 9, comportant deux nouvelles SARP (la Norme 4.54 et la Pratique recommandée 4.55) portant sur le traitement douanier et autre traitement à l'entrée/sortie des matières radioactives transportées par voie aérienne, ainsi qu'une norme (4.56) similaire à la Norme 2.5.1 de l'Annexe 18, qui exige que les États notifient rapidement l'OACI de tout écart par rapport au Doc 9284.

4.8.7 Ces SARP visent à compléter les travaux de l'Agence internationale de l'énergie atomique afin de réduire l'impact de la prolifération de règles et de règlements qui font obstacle au transport des matières radioactives.

---



## Chapitre 5

# PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

### 5.1 INTRODUCTION

5.1.1 Vers la fin des années 1970 et le début des années 1980, les problèmes posés par le nombre croissant de tentatives de migration illégale par voie aérienne ont mené à l'adoption de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) dans l'Annexe 9 par les dixième et onzième sessions de la Division de facilitation (FAL/10, tenue en 1988 et FAL/11, tenue en 1995) et à l'adoption d'autres mesures par la première réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/1, 1997), avec pour résultat final l'Amendement n° 17 de l'Annexe. Les problèmes que ces SARP visaient à résoudre comprenaient notamment les mesures de prévention contre la migration illégale, les procédures d'immigration et le rapatriement des personnes dites « non admissibles ». Ces SARP ont été incorporées dans le Chapitre 3, *Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages*, de l'Annexe 9.

5.1.2 Au cours des années qui ont suivi FALP/1, les SARP du Chapitre 3, concernant notamment les procédures d'entrée et les responsabilités, ont été révisées à fond, afin de simplifier ces dispositions et de les moderniser face à un problème de plus en plus complexe. Les SARP qui couvrent des problèmes pratiques liés aux passagers « à problème », telles que les personnes non admissibles et les personnes expulsées, ou les personnes reconnues comme appelant des procédures d'entrée ou de sortie plus détaillées ou plus spécialisées aux aéroports internationaux, ont été déplacées et intégrées dans un nouveau Chapitre 5.

5.1.3 Le Chapitre 5 de l'Annexe 9 est divisé en quatre sections. Les deuxième et troisième sections contiennent des SARP portant spécifiquement sur les personnes non admissibles et les personnes expulsées, respectivement. Les première et dernière sections contiennent des normes applicables aux deux catégories.

### Définitions

5.1.4 Les termes ci-après (définis dans le Glossaire) sont pertinents pour l'application des dispositions du Chapitre 5 de l'Annexe 9 :

- Admission, commencement du voyage, ordre d'expulsion, personne expulsée, personne non munie des documents requis, personne non admissible, refoulement d'une personne, ordre de refoulement, évaluation du risque et document de voyage.
- Il y a une distinction importante à établir entre une personne non admissible et une personne expulsée. C'est pourquoi les SARP liées à chacune de ces catégories sont placées dans des sections distinctes dans le Chapitre 5 de l'Annexe 9.

5.1.5 *Personnes non admissibles*

- Une « personne non admissible » est définie comme une « personne dont l'admission dans un État est ou sera refusée par les autorités de cet État ». L'admission est refusée lorsque la personne demande à entrer dans un État et que l'agent de contrôle détermine que la personne ne devrait pas être admise.
- Une personne non admissible peut être un passager ou un membre d'équipage à bord d'un vol à l'arrivée.

- Les personnes non admissibles peuvent être réparties en plusieurs « types », dont voici quelques exemples :
  - a) personnes non munies des documents requis : par exemple, personnes détenant des passeports valides dont la validité a expiré et/ou personnes sans visas valides (voir le Glossaire) ;
  - b) personnes munies de documents frauduleux : par exemple, personnes utilisant des moyens illégaux pour contourner la détection ou s'y soustraire autrement durant les contrôles de migration soit en présentant des documents frauduleux, falsifiés ou contrefaits, soit en présentant des documents authentiques appartenant à une autre personne ;
  - c) personnes sans documents : par exemple, personnes arrivant sans être munies de documents. À l'embarquement, ces personnes détenaient des documents pertinents valides qu'elles détruisent ou perdent durant le vol ;
  - d) autres cas d'admission refusée : par exemple, personnes détenant légitimement des documents authentiques et valides et qui, pour l'exploitant, semblent remplir toutes les conditions d'admission, mais qui sont néanmoins refusées à l'arrivée par les pouvoirs publics pour des raisons indépendantes de la volonté de l'exploitant, telles que l'absence de fonds, des renseignements figurant dans la base de données de contrôle frontalier de l'État, ou toutes autres raisons.

Ces catégories de personnes non admissibles appellent des méthodes différentes de la part des pouvoirs publics vis-à-vis des exploitants, comme il est expliqué dans les Normes 5.9 et 5.9.1.

#### 5.1.6 *Personne expulsées*

- Une « personne expulsée » est définie comme une « personne qui, ayant été admise légalement dans un État par ses autorités ou étant entrée dans un État illégalement, reçoit ultérieurement l'ordre formel des autorités compétentes de quitter cet État » (voir le Glossaire).
- Les personnes expulsées appartiennent à une catégorie différente de celle des personnes jugées non admissibles au moment de leur entrée dans un État. Les personnes expulsées *ne sont pas* des personnes non admissibles. Les personnes expulsées sont : a) des personnes qui, ayant demandé l'entrée dans un État et étant admises par les autorités de contrôle, reçoivent ultérieurement un ordre formel de quitter cet État (pour quelque raison que ce soit) ; ou b) des personnes qui entrent illégalement dans un État et qui reçoivent ultérieurement un ordre formel de quitter cet État (pour quelque raison que ce soit). Ceci s'applique également aux personnes qui, à leur arrivée à un État, ont été admises par les autorités de contrôle et dont il est découvert ultérieurement qu'elles sont entrées illégalement (en utilisant par exemple des documents frauduleux).

La différence essentielle entre une personne non admissible et une personne expulsée est la suivante : à partir du moment où une personne est admise dans un État, la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs de la garde et des soins de cette personne prend fin (voir Norme 3.45). Par la suite, si l'État expulse cette personne de son territoire, c'est l'État (et non pas l'exploitant d'aéronefs) qui doit assumer tous les coûts, obligations et responsabilités liés à son refoulement (Norme 5.18). L'exploitant d'aéronefs sert uniquement à assurer le transport de la personne expulsée, comme il le ferait pour tout autre passager « normal ».

### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 5, section A : Généralités**

5.1.7 Une des tendances croissantes qui se dessinent de nos jours est la réticence des autorités de contrôle des États qui refoulent ou reçoivent des personnes non admissibles, de coopérer et de communiquer entre elles, créant ainsi des obstacles au bon fonctionnement économique de l'aviation civile internationale. On connaît des cas de

personnes renvoyées d'un État à l'autre en raison de désaccords sur leur statut de personnes non admissibles ou de personnes expulsées. Des aéronefs ont été retenus au sol pendant des jours, voire des semaines, à cause de disputes entre des administrations sur leurs responsabilités respectives à l'égard de personnes non admissibles. Les retards et les perturbations qui en résultent ne servent l'intérêt de personne et ne peuvent qu'encourager la migration illégale par voie aérienne.

5.1.8 C'est pourquoi la Norme 5.1 souligne ce principe général en obligeant les États intéressés à communiquer et à coopérer pour résoudre rapidement leurs différences. L'efficacité des dispositions applicables en particulier aux personnes non admissibles dépendent en grande partie de l'acceptation généralisée des SARP, de leur application et de la coopération des États à leur mise en œuvre. Il s'agit d'éviter les cas où les États en cause placent le fardeau des personnes non admissibles et des personnes expulsées sur les transporteurs concernés, retardant sérieusement la résolution du problème. (Norme 5.1)

5.1.9 La Norme 5.2 fournit aux États une base réglementaire/légale pour autoriser le *transit* des personnes refoulées d'un autre État, et celui de leurs agents d'escorte, le cas échéant. Étant donné l'importance croissante de ces agents d'escorte, la norme devrait faciliter leurs déplacements lorsqu'ils accompagnent une personne non admissible ou une personne expulsée. (Norme 5.2)

5.1.10 La Norme 5.2.1 souligne le respect des droits humains des personnes non admissibles et des personnes expulsées. Elle oblige les pouvoirs publics responsables de la protection des personnes refoulées contre toute atteinte à leur dignité, notamment les insultes, la curiosité du public et tout acte de violence ou d'intimidation.

## 5.2 PERSONNES NON ADMISSIBLES

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 5, section B : Personnes non admissibles

5.2.1 Le premier groupe de SARP de cette section (5.3 à 5.7) établissent, de manière chronologique dans la mesure du possible, les procédures à suivre, étape par étape, par un État et l'exploitant d'aéronefs concerné, en vue du refoulement d'une personne non admissible de cet État :

- a) *Notification de non-admissibilité* (Norme 5.3 et Note) : Une fois qu'il est déterminé par un agent de contrôle frontalier qu'un passager ou un membre d'équipage ne serait pas admis dans un État, l'autorité compétente est obligée : a) d'aviser l'exploitant d'aéronefs qu'une personne a été jugée non admissible ; b) de l'en aviser sans délai ; et c) d'envoyer le plus tôt possible une notification par écrit de cette non-admissibilité. Cette notification écrite peut être faite sur papier ou sous forme électronique. L'idée est d'établir immédiatement des communications/contacts entre l'État et l'exploitant concernant la non-admissibilité, et de permettre à ce dernier de commencer à préparer le refoulement de la personne non admissible. Ceci élimine également la possibilité de notifications tardives et verbales de tels cas, qui avaient causé dans le passé des problèmes opérationnels pour les compagnies aériennes.
- b) *Consultation sur le calendrier d'exécution* (Pratique recommandée 5.4) : Après que les autorités ont notifié l'exploitant d'aéronefs conformément à la Norme 5.3, il est recommandé qu'elles consultent l'exploitant sur un calendrier d'exécution pour le refoulement de la personne non admissible. L'objet est de donner à l'exploitant le plus de souplesse possible pour exécuter le refoulement à bord d'un de ses vols. Si la personne non admissible n'est pas, ou ne peut être, refoulée dans les 24 heures, l'exploitant d'aéronefs peut être invité à obtenir le refoulement par un autre transporteur. (Pratique recommandée 5.4)

c) *Disposition des documents :*

- 1) *Ordre de refoulement* (Norme 5.5) : Outre la confirmation écrite exigée dans la Norme 5.3, l'État doit aussi remettre à l'exploitant un ordre de refoulement par écrit, chargeant l'exploitant de refouler la personne non admissible de cet État (voir Glossaire et Norme 5.5). L'ordre de refoulement est l'un des nombreux documents exigés de l'exploitant par l'État de refoulement aux fins de transport vers l'État de destination, et sert de preuve écrite de la mesure administrative prise par l'État qui exige le refoulement. (Norme 5.5)
- 2) *Lettres explicatives* (Normes 5.6 et 5.7) : Outre l'ordre de refoulement, l'État doit aussi remettre à l'exploitant d'aéronefs des lettres explicatives, donnant des détails sur la personne à refouler et sur les circonstances de son refoulement. Ces lettres, dont des modèles figurent à l'Appendice 9 de l'Annexe 9, doivent être émises dans les deux cas suivants : a) lorsqu'une personne est jugée non admissible parce qu'elle n'est pas munie de documents (documents perdus ou détruits) ; ou b) lorsqu'une personne voyage avec des documents qui ont été saisis aux termes des dispositions de la Norme 3.46 (Norme 5.6 et Norme 5.7). (Voir l'Appendice 9 de l'Annexe 9.)

5.2.2 La Norme 3.46 oblige les États à saisir les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux, ou les documents d'un imposteur, c'est-à-dire une personne qui voyage avec les documents d'une autre personne. L'objet est d'assurer que ces documents sont retirés de la circulation, pour éviter qu'ils ne servent à nouveau à la migration illégale. Les documents saisis sont renvoyés à l'État indiqué comme émetteur de ces documents ou à la mission diplomatique résidente de cet État.

5.2.3 En cas de saisie de documents de voyage aux termes de la Norme 3.46, l'État qui refoule une personne non admissible est tenu de fournir des photocopies des documents saisis à l'exploitant d'aéronefs, en vue de leur remise ultérieure à l'État de destination.

5.2.4 Il convient de noter que les Normes 5.6 et 5.7 doivent être lues en conjonction avec la Norme 5.13.

- a) Le groupe suivant de SARP dans cette section (5.8 à 5.10) porte sur la sûreté du vol, le coût de la garde et des soins des personnes non admissibles et le recouvrement des coûts de transport, comme suit :
  - 1) Les personnes déclarées non admissibles peuvent offrir une résistance à leur refoulement par l'exploitant. La compagnie aérienne s'expose donc à des risques qui ont le potentiel de compromettre la sûreté du vol. C'est pourquoi la Norme 5.8 stipule que l'État exigeant le refoulement doit prévenir au préalable l'exploitant de tous problèmes potentiels liés à la personne non admissible, de manière que celui-ci puisse prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

Une solution possible est le recours à des agents d'escorte ou de police. Le coût des services de ces agents est parfois motif de contention entre l'État et l'exploitant, surtout si les agents d'escorte sont fournis par l'État exigeant le refoulement. La norme permet donc à l'exploitant de prendre ses propres dispositions, en lui offrant le choix entre le recours aux services de sûreté assurés par les pouvoirs publics, ou l'utilisation de son propre personnel de sûreté, ou encore le recrutement de personnel externe, selon la situation.

- 2) Les Normes 5.9 et 5.9.1 décrivent les obligations de l'exploitant d'aéronefs et de l'État exigeant le refoulement concernant les coûts liés à la garde et aux soins des personnes non admissibles. Ces coûts, qui peuvent inclure les coûts de détention et d'entretien, peuvent être substantiels, selon l'emplacement et la durée de la garde de telles personnes.

- b) Norme 5.9 : La question de la responsabilité de l'exploitant concernant les coûts liés à la garde et aux soins des passagers et membres d'équipage jugés non admissibles est traitée au Chapitre 5 parce qu'elle relève d'une situation exceptionnelle découlant de l'admission et du contrôle des personnes. L'élément clé de la Norme 5.9 est qu'une personne est jugée non admissible parce qu'elle est *non munie des documents appropriés* (voir la définition de l'expression dans le Glossaire). Par ailleurs, cette personne doit être renvoyée à l'exploitant aux fins de refoulement, de manière que l'exploitant puisse prendre ses dispositions pour assurer toute garde ou détention éventuelle jusqu'à ce que la personne puisse être refoulée physiquement par voie aérienne hors de l'État. (Norme 5.9)
- c) Norme 5.9.1 : L'élément clé est que l'État est responsable du coût de la garde et des soins de toutes les catégories de personnes non admissibles, à l'exception de celles qui sont décrites dans la Norme 5.9. En d'autres termes, dans le cas des personnes non admises en raison de problèmes de document qui dépassent l'expertise de l'exploitant ou pour toute raison *autre que l'absence de documents appropriés*, l'État est responsable des coûts pertinents. L'État est responsable de tous les coûts de détention et d'entretien de la personne non admissible jusqu'à ce qu'elle soit remise à l'exploitant aux fins de refoulement hors de l'État (c'est-à-dire au moment du vol que doit prendre cette personne).
- 1) La Norme 5.10 concerne le recouvrement des coûts de transport auprès de la personne jugée non admissible. Généralement, le coupon de retour de son billet d'avion est utilisé. Si la personne n'a pas de billet de retour, la norme offre une base juridique pour le recouvrement des coûts de transport auprès de la personne non admissible.
- d) Le groupe suivant de SARP de cette section (5.11 à 5.13) couvre le refoulement physique de la personne non admissible hors de l'État qui la refoule et son acceptation par l'État vers lequel elle est refoulée.
- 1) La Norme 5.11 oblige l'exploitant d'aéronefs à refouler une personne non admissible vers une des deux destinations possibles : a) le point où elle a commencé son voyage ; ou b) tout autre emplacement où elle est admissible.

5.2.5 Le sens accordé à l'expression « commencement du voyage » est très important. Il s'agit du « point où [la] personne a commencé son voyage, sans tenir compte d'aucun aéroport où elle se serait arrêtée en transit direct, que ce soit à bord d'un vol direct ou d'un vol de correspondance, si elle n'a pas quitté la zone de transit direct de l'aéroport en question » (voir le Glossaire).

5.2.6 Par exemple :

- a) M. T s'envole de l'État A vers l'État B. L'État A est le point où M. T a commencé son voyage.
- b) M. T s'envole de l'État A vers l'État B. Il est toutefois en transit dans l'État B. Il passe un certain temps dans la zone de transit à attendre son vol de correspondance vers l'État C. L'État A est le point où M. T a commencé son voyage.
- c) M. T s'envole de l'État A vers l'État B. Il est en transit dans l'État B. Toutefois, comme son vol de correspondance ne partira que dans six heures, il s'adresse à un agent de contrôle frontalier et lui demande la permission de se rendre dans la ville la plus proche pour une courte visite touristique. L'agent de contrôle lui permet d'entrer dans l'État B. Après sa visite, M. T revient à l'aéroport et prend son vol de correspondance vers l'État C. L'État B est maintenant le point où M. T a commencé son voyage.
- d) M. T s'envole de l'État A vers l'État B. Il est en transit dans l'État B. Toutefois, comme son vol de correspondance ne partira que dans dix heures, il s'adresse à un agent de contrôle frontalier et lui demande la permission de se rendre à un hôtel (situé à l'aéroport, mais au-delà du point de contrôle)

pour se reposer et se rafraîchir. L'agent de contrôle lui permet d'entrer dans l'État B pour qu'il puisse se reposer à l'hôtel. M. T revient ensuite à l'aérogare et prend son vol de correspondance vers l'État C. L'État B est maintenant le point où M. T a commencé son voyage.

- e) M. T voudrait s'envoler de l'État A vers l'État C. L'État B se trouve sur le chemin. M. T n'est jamais allé à l'État B, qui est connu pour ses lieux touristiques. Il réserve donc son vol avec l'itinéraire suivant : État A à État B et État B à État C, sur le même billet, mais avec un arrêt de dix jours dans l'État B. Comme il a besoin d'un visa pour l'État B, il en fait la demande et reçoit un visa de visiteur avec une seule entrée. Il se rend donc de l'État A à l'État B, et dix jours plus tard, il s'envole vers l'État C où il est jugé non admissible. L'État B est le point où M. T a commencé son voyage.

5.2.7 L'expression « tout autre emplacement où elle est admissible » n'est pas définie dans l'Annexe. Il semble cependant que l'interprétation la plus commune est l'État dont la personne est un ressortissant ou un résident légitime et autorisé. Pendant de nombreuses années, l'Annexe exigeait des transporteurs qu'ils refoulent une personne non admissible vers le point où elle a commencé son voyage. En 1963, la sixième session de la Division de facilitation a amendé ces dispositions pour donner aux exploitants le choix entre ramener les personnes non admissibles au point où elles ont commencé à utiliser les services du transporteur, ou les transporter vers tout autre emplacement où elles sont admissibles. La raison est que parfois, la personne non admissible ne détient pas les documents requis pour entrer au point où elle a commencé son voyage.

5.2.8 Dans l'exemple e) ci-dessus, au lieu de ramener la personne non admissible vers l'État B (où elle ne sera pas admise parce que son visa aura expiré et l'exploitant recevra fort probablement une lourde amende), l'exploitant transporte donc M. T directement vers l'État A.

- a) Bien que la sixième session de la Division de facilitation ait ajouté une seconde option pour le refoulement d'une personne non admissible vers tout emplacement où elle est admissible, la Division n'a pas précisé quelle entité (l'État ou l'exploitant d'aéronefs) a le droit de se prévaloir de cette option. Ce n'est que récemment (2009) que ce choix, reconnu par la sixième session de la Division de facilitation (1963), a été énoncé clairement dans l'Annexe. Il est maintenant recommandé dans l'Annexe (Pratique recommandée 5.11.1) que les États contractants consultent, s'il y a lieu, l'exploitant d'aéronefs sur le point le plus pratique où la personne non admissible doit être refoulée.

5.2.9 Dans notre exemple e) ci-dessus, après consultation avec l'État exigeant le refoulement, l'exploitant d'aéronefs peut ramener M. T vers l'État D, par exemple, où il est un résident légal, au lieu de l'État A.

- a) La Norme 5.12, qui doit être lue en conjonction avec la Norme 5.11, oblige un État contractant à accepter, aux fins de vérification, une personne refoulée d'un État où elle a été jugée non admissible, si cette personne a commencé son voyage à partir de son territoire. Dans l'exemple c) ci-dessus, l'État B est obligé d'accepter, aux fins de vérification, la personne non admissible refoulée de l'État C. D'autre part, la Norme 5.12 interdit à l'État B de renvoyer une telle personne à l'État C. Cette norme vise à trouver une solution à la pratique regrettable de renvoyer les personnes jugées non admissibles d'un État à l'autre.
- b) La Norme 5.13 oblige les États contractants à accepter la lettre explicative et les autres documents émis conformément à la Norme 5.6 ou la Norme 5.7 comme documentation suffisante pour procéder à la vérification de la personne mentionnée dans la lettre.
- c) Le dernier groupe de SARP dans cette section (5.14 à 5.16) couvrent les sujets ci-après.
- d) La Norme 5.14 interdit aux États d'imposer des amendes aux exploitants d'aéronefs pour les personnes non munies des documents requis s'ils peuvent démontrer qu'ils ont pris des précautions suffisantes pour vérifier que ces personnes se sont conformées aux exigences en matière de documents aux fins de l'entrée dans l'État de destination (voir à cet égard les SARP 3.31, 3.32 et 3.33).



- e) L'Annexe encourage les accords de coopération entre les exploitants d'aéronefs et les autorités gouvernementales concernant leurs rôles respectifs dans la résolution du problème des personnes non admissibles. Ainsi, des arrangements tels que les protocoles d'accord sont maintenant une pratique commune entre les différentes parties. L'Annexe recommande que, si de telles ententes ont été conclues pour empêcher le transport de personnes non admissibles, les États contractants réduisent les amendes et les pénalités qui pourraient autrement être applicables lorsque de telles personnes sont transportées à destination de leur territoire. (Pratique recommandée 5.15)
- f) D'après certains rapports anecdotiques, des États empêchent parfois des avions de décoller en attendant la détermination du statut de certaines personnes. Une telle action entraîne des retards dans les départs et cause des problèmes opérationnels aux compagnies aériennes. C'est pourquoi la Norme 5.16 demande que le transport aérien ne soit pas perturbé par des incidents de ce genre. La Note laisse aux États une certaine marge de manœuvre dans l'application de la norme, pour tenir compte des cas où un nombre anormalement élevé de personnes non admissibles se trouvent à bord d'un vol particulier. (Norme 5.16 et Note)

### 5.3 PERSONNES EXPULSÉES

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 5, section C : Personnes expulsées

5.3.1 Comme il est expliqué plus haut, les personnes expulsées *ne sont pas* des personnes non admissibles. Il peut s'agir de personnes qui ont été admises antérieurement par un État, mais qui, pour une raison quelconque, sont invitées à quitter cet État. La méthode la plus simple et la plus rapide d'expulser une personne est par le transport aérien. C'est pourquoi il n'est pas rare que les autorités gouvernementales amènent une personne, parfois sans préavis, devant le comptoir d'un transporteur en exigeant que celui-ci assure le transport de la personne expulsée. Les faits ont montré que souvent l'exploitant ne reçoit aucun ou peu de préavis concernant une personne expulsée, qui lui aurait permis de faire une réservation appropriée sur un vol. D'autre part, l'exploitant reçoit des documents inadéquats (ou minimales) pour assurer que la personne expulsée dispose des documents nécessaires pour se rendre dans un autre État, et aucune instruction n'est donnée à l'exploitant quant à la destination de la personne expulsée.

5.3.2 Les SARP de la section C visent donc à fournir aux États et aux exploitants des procédures uniformes indiquant les rôles, les responsabilités et les fonctions de chaque entité dans le processus d'expulsions.

5.3.3 En conséquence, avant même qu'un État puisse soulever auprès d'un exploitant la question du transport d'une personne expulsée, cet État est obligé :

- a) de remettre à la personne expulsée un ordre d'expulsion, indiquant le nom de l'État de destination (Norme 5.17). L'ordre d'expulsion (défini dans le Glossaire) sert également de preuve écrite de la mesure administrative de l'État ;
- b) d'assumer tous les coûts, obligations et responsabilités liés à l'expulsion (Norme 5.18). C'est cette disposition qui établit très clairement la différence du statut juridique d'une personne expulsée par rapport à une personne non admissible.

5.3.4 La Norme 5.19 oblige un État, lorsqu'il prend des dispositions avec un exploitant d'aéronefs en vue de l'expulsion d'une personne, de fournir à l'exploitant des renseignements préalables particuliers. Cette norme donne à l'exploitant suffisamment de temps pour faire une évaluation détaillée du risque de dégâts, de danger ou de blessures possibles qui pourrait résulter du transport de la personne expulsée. Le préavis permet aussi à l'exploitant d'assurer l'attribution des sièges appropriés à la personne expulsée et à son escorte éventuelle, d'aviser les membres d'équipage et de prendre toutes les précautions qui s'imposent pour le transport.

5.3.5 Le terme « évaluation du risque » utilisé dans la norme est défini dans le Glossaire.

5.3.6 L'Annexe impose aux États d'utiliser des vols directs sans escale pour toute expulsion (Norme 5.20). Cela permet d'éviter toutes complications qui pourraient se poser si la personne expulsée doit faire un transit dans un ou plusieurs autres États, en utilisant possiblement les services de plusieurs exploitants d'aéronefs. Le choix de vols directs sans escale élimine aussi la nécessité d'une escorte, avec les coûts connexes, ainsi que la nécessité d'obtenir des visas de transit pour la personne expulsée et son escorte.

5.3.7 La Norme 5.21 stipule qu'un État contractant qui présente une personne à expulser veillera à ce que tous les documents de voyage officiels requis par tout État de transit et/ou de destination soient fournis à l'exploitant d'aéronefs. La raison en est que la personne expulsée peut ne pas disposer des documents de voyage nécessaires, comme un passeport ou un visa. La norme permet donc d'assurer que la personne expulsée est munie des documents de voyage nécessaires pour faciliter son passage dans un État de transit et son entrée dans l'État de destination. À cet égard, les normes ci-après sont particulièrement pertinentes à la mise en œuvre de cette norme : Norme 5.17 (obligation de l'État exigeant l'expulsion d'émettre un ordre d'expulsion), Norme 5.26 (obligation d'un État de fournir des documents de voyage à un national), Norme 5.27 (signature non exigée comme condition à l'émission de documents), Norme 5.28 (émission de documents de voyage d'urgence) et Norme 5.29 (interdiction de refuser d'émettre un document de voyage).

5.3.8 Les Normes 5.22 et 5.23 établissent les obligations de l'État de destination des personnes expulsées. L'Annexe stipule qu'un État contractant doit admettre sur son territoire ses nationaux qui ont été expulsés d'un autre État (Norme 5.22). Elle exige d'un État qu'il accorde une considération spéciale à l'admission d'une personne expulsée d'un autre État qui aura démontré qu'elle détient une résidence valide et autorisée sur son territoire. Ces dispositions suggèrent l'ordre des choix de destinations vers lesquelles une personne expulsée peut être transportée. Il est cependant des plus souhaitables qu'un État exigeant une expulsion prenne des dispositions préalables, par voie diplomatique ou autres, pour assurer l'admission de la personne expulsée dans l'État de destination. (Norme 5.22, Norme 5.23)

5.3.9 Enfin, la Norme 5.24 offre une base juridique permettant aux agents de sûreté (escortes) de rester auprès de la personne expulsée à partir du moment de son expulsion jusqu'à son arrivée à sa destination via un État de transit. Cette disposition permet d'éviter que l'agent d'escorte se voit refuser l'entrée dans un État de transit. Elle rassure également l'État de transit par le fait que pendant toute la durée du séjour sur son territoire, un personnel de sûreté sera constamment aux côtés de la personne expulsée qui peut causer des problèmes. La disposition prévoit en outre un changement d'escorte approprié au point de transit.

## 5.4 OBTENTION D'UN DOCUMENT DE VOYAGE DE REMPLACEMENT

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 5, section D : Obtention d'un document de voyage de remplacement

5.4.1 Dans la plupart des cas, une personne non admissible ou une personne expulsée refoulée d'un État ne possède pas de documents de voyage qui attestent de son identité et qui lui permettent de voyager. Les SARP de la section D visent à remédier à une telle lacune.

5.4.2 La Norme 5.25 traite d'un cas extrêmement problématique normalement lié aux personnes non admissibles. Fort souvent, une personne arrivant sans documents est renvoyée au transporteur qui l'a amenée avec pour instruction de la refouler. Le transporteur se retrouve alors dans une situation où il doit : soit a) transporter le passager à un emplacement où l'on sait que ses documents ne seront pas acceptés et où il aura à faire face à des difficultés juridiques ; soit b) garder la personne non admissible en détention tout en essayant d'obtenir des autorités du pays d'origine de cette personne de lui délivrer un document de remplacement. La norme oblige l'État qui ordonne le

refoulement d'une personne non admissible de collaborer avec un autre État pour assurer la délivrance rapide de document d'urgence ou de remplacement. Si les documents de voyage ne sont pas disponibles, l'État en question est obligé de toute façon de se conformer aux dispositions de la Norme 5.6.

5.4.3 Les quatre dernières normes du Chapitre 5 (5.26 à 5.29) reposent sur le principe que les États ont non seulement le droit souverain de refouler les non-nationaux, mais aussi l'obligation internationale de réadmettre leurs nationaux refoulés d'un État où ils n'ont pas le droit de séjourner. Normalement, les États coopèrent entre eux pour donner suite aux demandes d'émission de documents de voyage aux fins du refoulement de personnes non admissibles et de personnes expulsées. Par contre, certains États prennent des semaines ou davantage pour répondre aux demandes de documents de voyage. Ces retards entraînent souvent des coûts d'entretien et de détention plus élevés, le cas échéant. D'autre part, ces retards augmentent les risques que les personnes qui ne sont pas en détention réussissent à la longue à se soustraire aux autorités au moment de leur expulsion.

5.4.4 C'est pourquoi, aux termes de la Norme 5.26, un État est obligé, dans les trente jours qui suivent la réception d'une demande de document de voyage pour une personne expulsée, d'y donner suite ou de démontrer à la satisfaction de l'État requérant que la personne expulsée n'est pas un de ses nationaux. Si l'État ne peut délivrer de document de voyage dans les trente jours, il est obligé, aux termes de la Norme 5.28, d'émettre un document de voyage d'urgence. La Norme 5.27 stipule qu'un État émetteur ne peut pas exiger de signature pour délivrer un document. Enfin, la Norme 5.29 interdit à un État de refuser d'émettre un document de voyage à un de ses nationaux qui revient au pays ni de rendre cette personne apatride.

## 5.5 DOCUMENTATION DE RÉFÉRENCE SUPPLÉMENTAIRE

Pour des compléments d'information, des lignes directrices pertinentes sur les personnes non admissibles et les personnes expulsées, publiées par le Groupe de travail sur les autorités de contrôle de l'Association du transport aérien international (IATA/CAWG), peuvent être consultées sur le site web de l'OACI à l'adresse : <http://www2.icao.int/EN/AVSEC/FAL/Pages/Annex9.aspx>. Il s'agit des textes suivants (en anglais seulement) : a) IATA/CAWG Guidelines for the Removal of Inadmissible Persons (Avril 2005) ; et b) IATA/CAWG Guidelines for the Removal of Deportees (Juin 2007).

---



## Chapitre 6

# AÉROPORTS INTERNATIONAUX — INSTALLATIONS ET SERVICES INTÉRESSANT LE TRAFIC

### 6.1 INTRODUCTION

6.1.1 Le Chapitre 6 de l'Annexe 9 se compose de six parties, comme suit : A. Généralités ; B. Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports ; C. Installations nécessaires à l'exécution des mesures concernant l'hygiène publique, les soins médicaux d'urgence et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire ; D. Installations nécessaires aux services de contrôle et fonctionnement de ces services ; E. Passagers indisciplinés ; et F. Commodités pour les passagers.

#### Définitions pertinentes

6.1.2 Les termes ci-après (définis dans le Glossaire) doivent être pris en considération dans l'application des dispositions du Chapitre 6 : bagages, fret, zone de transit direct, aéroport international, poste, bagages mal acheminés, commodités pour les passagers, pouvoirs publics, bagages non accompagnés, bagages non réclamés et bagages non identifiés.

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 6, section A : Généralités

6.1.3 La Norme 6.1, qui est la norme de base du Chapitre 6, établit le principe selon lequel ni l'État ni l'aéroport ne peut éviter ses responsabilités en cas de privatisation et qu'il incombe à l'État d'assurer la réglementation continue de la politique de transport aérien sur son territoire, indépendamment du régime commercial ou économique de l'aéroport. La disposition exige donc que chaque État contractant veille à ce que les dispositions de l'Annexe 9 continuent d'être appliquées en cas de privatisation d'un aéroport.

6.1.4 Il va de soi que la responsabilité de l'État ne s'éteint pas simplement parce qu'un aéroport devient une entreprise privée ou est placé sous un régime de contrôle privé. En matière de transport aérien international, le simple fait est que l'État doit fournir des services d'aéroport aux termes de l'article 28 de la Convention de Chicago et il doit désigner des aéroports aux fins d'atterrissage sur son territoire conformément aux articles 10 et 68. Par ailleurs, le droit public international impose à l'État la responsabilité juridique de toute faute résultant d'un acte de la part des aéroports situés sur son territoire. Les dispositions de la Convention de Chicago, qui est un traité international, ont force de loi sur les États contractants parties à la Convention et sont donc des principes du droit public international.

6.1.5 L'Annexe 9 contient des lignes directrices sur la facilitation qui pourraient être utilisées au cas où les politiques nouvelles ou les améliorations sont affectées dans un aéroport faisant l'objet de privatisation. L'importance de ces dispositions réside dans le fait que quelle que soit la structure organisationnelle ou dominante d'un aéroport, les États disposent de lignes directrices établies pour le contrôle réglementaire continu de leurs aéroports. Inversement, un aéroport privatisé a toujours l'obligation d'appliquer les dispositions de l'Annexe 9.

6.1.6 On trouvera de plus amples informations sur la question de la privatisation des aéroports dans la Circulaire 284 de l'OACI intitulée *Privatisation des services d'aéroport et de navigation aérienne*.

6.1.7 Les origines de la Pratique recommandée 6.1.1 et des Normes 6.1.2 et 6.1.3 remontent à la première édition de l'Annexe 9, où les États étaient tenus de fournir aux pouvoirs publics des espaces et des installations aux aéroports internationaux, aux frais de l'État et sans redevances durant les heures d'ouverture normales. Si des redevances étaient imposées pour ces services, ils devaient être fournis à des conditions qui ne seront pas moins favorables que les services fournis aux autres modes de transport. L'accent était mis sur l'égalité de services pour le transport aérien, condition qui était répétée dans presque toutes les éditions antérieures des Annexes de l'OACI. Il fallait assurer que le transport aérien, mode de transport émergent, n'était pas désavantagé, notamment par rapport au transport maritime, afin qu'il puisse se développer économiquement et efficacement.

6.1.8 Au fil des ans, avec la croissance du transport aérien de plus en plus populaire, seule est restée l'exigence pour les exploitants de fournir un traitement rapide et pour les autorités de contrôle frontalier d'assurer des services efficaces. Ces trois paragraphes sont assez clairs et se passent d'introduction, si ce n'est pour la référence aux dispositions relatives à l'acheminement du trafic.

6.1.9 Concernant les dispositions relatives à l'acheminement du trafic, les exigences visent à assurer l'amélioration des dispositions relatives au trafic d'aérogare du point de vue de la douane, de l'immigration et de la santé publique, ainsi que pour le confort général des passagers. Ces dispositions visent essentiellement à assurer un acheminement fluide, rapide et ininterrompu du trafic (généralement de passagers), qu'il s'agisse du trafic de passagers au débarquement, à l'embarquement ou en transit direct. Le but est d'obtenir l'embarquement et le débarquement rapides des passagers, afin de réduire au minimum le temps de maintien des aéronefs au sol et de réduire les encombrements. Les dispositions relatives à l'acheminement efficace du trafic à l'aéroport sont traitées expressément dans l'Annexe 9, Chapitre 6, section B.

6.1.10 Les principes sous-tendant l'acheminement idéal à appliquer dans la planification des aéroports sont expliqués en détail dans le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), 1<sup>re</sup> Partie — *Planification générale*, Chapitre 9.

6.1.11 La Norme 6.1.4 porte sur les possibilités d'agrandissement des aéroports pour répondre à la croissance du trafic et des services liés à la sûreté. Cette exigence de possibilité d'élargissement pour les installations aéroportuaires a été introduite dans le Chapitre 6 de l'Annexe 9 durant les premières années de l'âge des jets. Alors que le trafic de nombreux aéroports internationaux se développait au-delà de toute attente, cet aspect n'avait pas reçu une attention suffisante durant la construction de nouveaux aéroports ou le réaménagement d'aéroports existants, et le résultat a été l'encombrement des aéroports, les retards dans les formalités de congé, l'irritation du public voyageur et des changements coûteux. Il fallait donc que les installations et les services puissent se développer pour répondre à la croissance du trafic. L'élément sûreté n'est intervenu qu'ultérieurement. Le thème général qui se retrouve dans toute l'Annexe 9 est le rapport entre la facilitation et la sûreté de l'aviation. Le Programme FAL de l'OACI vise à assurer le congé rapide et efficace des aéronefs et de leurs cargaisons en normalisant et en simplifiant les formalités et les procédures en cause. Le programme de sûreté a pour objet d'assurer, au moyen de contrôles, la sûreté de l'exploitation des aéronefs, sans interventions illicites. La coordination est donc nécessaire pour que les objectifs des deux programmes se rejoignent de la manière la plus efficace. Il faut donc que les installations et les services des aéroports soient capables d'expansion, aux termes de la Norme 6.1.4, pour permettre l'application des mesures liées à la sûreté et à l'intégrité des frontières.

6.1.12 La Norme 6.2 impose la consultation avec divers acteurs durant la planification de nouvelles installations ou les modifications importantes à apporter aux installations existantes, afin d'obtenir dès le départ les informations et les points de vue nécessaires en vue de la mise en œuvre d'installations idéales du point de vue de la facilitation. De nouvelles procédures pour le traitement des passagers, des bagages ou du fret peuvent être introduites à la suite de modifications de politiques, qui risquent d'avoir des incidences généralisées sur la facilitation de ces passagers, bagages et fret, et pour les installations matérielles requises. Dans ces cas, la coopération entre les diverses entités peut offrir la possibilité de résoudre les problèmes de facilitation et la conception des installations. Faute de consultation des parties intéressées, les aéroports risquent de se retrouver avec des espaces ou des installations insuffisants, un aménagement inadéquat des voies d'acheminement et des aérogares, et des problèmes de trafic.

6.1.13 La Pratique recommandée 6.3 est liée à la Norme 6.2, sous réserve que les exploitants d'aéronefs puissent contribuer librement aux débats durant ces consultations, en raison de la nature sensible de leurs informations (concurrence).

6.1.14 L'objet de la Pratique recommandée 6.4, à savoir la perception directe des redevances de services, des taxes d'aéroport ou tout autre droit semblable auprès des passagers, est d'éviter la formation de longues files aux aéroports, et donc d'aggraver les encombrements aux aéroports. Ces redevances ou droits devraient être inclus dans le prix des billets d'avion.

6.1.15 La Pratique recommandée 6.5 invite à trouver l'équilibre entre le droit des exploitants d'aéronefs de désigner leurs propres agents de services d'escale ou d'exécuter eux-mêmes les tâches connexes, et le droit de l'exploitant d'aéroport, dont le principal objectif est de réduire la congestion et de maintenir la sécurité sur l'aire de trafic. La position de longue date des exploitants d'aéronefs était que les services d'escale assurés par l'exploitant d'aéroport ou par un agent nommé par l'exploitant d'aéroport font obstacle à la sécurité, à l'efficacité et à l'économie de l'exploitation des aéronefs, qui sont essentiellement du ressort des transporteurs. Ils citent à cet égard leur responsabilité d'exploitants, en vertu de divers traités de droit aérien privé (tels que la Convention de Varsovie), ainsi que les coûts, l'efficacité, la confidentialité des données d'entreprise et leur situation concurrentielle générale à un aéroport donné. Le point de vue des exploitants a donc été que les services d'escale et autres services d'aires de trafic liés au transport, à la manutention, à l'embarquement et débarquement des passagers, des bagages et du fret, ainsi que du matériel de commissariat, devraient être placés sous le contrôle des transporteurs.

6.1.16 La Pratique recommandée 6.5 propose donc que les exploitants d'aéronefs disposent de la plus grande liberté possible pour choisir leurs fournisseurs de services d'escale, sous réserve des contraintes d'espace ou autres limitations matérielles et des règlements applicables établis par l'État.

## 6.2 DISPOSITIONS RELATIVES À L'ACHEMINEMENT DU TRAFIC AUX AÉROPORTS

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 6, section B : Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports

#### Section I. Dispositions communes

6.2.1 La Norme 6.6 est très claire : les exploitants d'aéroports doivent fournir des installations adéquates pour assurer l'embarquement et le débarquement rapides des passagers. Elle vise à réduire les encombrements et à renforcer l'efficacité du débarquement des passagers, pour qu'ils puissent se rendre le plus rapidement possible de l'avion aux postes de contrôle frontalier de l'aérogare.

6.2.2 La Pratique recommandée 6.7 porte sur l'exigence de partager des informations opérationnelles entre les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les pouvoirs publics. Un tel échange est crucial pour un acheminement efficace du trafic aux aéroports et pour le bon fonctionnement du centre de commandement de l'aéroport.

6.2.3 La Pratique recommandée 6.8 s'explique d'elle-même : elle porte sur la mise en œuvre aux aéroports de kiosques/d'installations automatisés pour le traitement des passagers et leurs bagages. Elle invite les aéroports à prévoir un espace approprié pour l'application de mesures de facilitation renforcées, fort populaires à l'échelle mondiale (ou en voie de le devenir).

6.2.4 La Pratique recommandée 6.9 préconise un plus grand usage du Doc 9636 — *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, publié conjointement par l'OACI et l'Organisation maritime internationale. Ce document contient une série de signes standard destinés à faciliter l'utilisation des aéroports internationaux et des gares maritimes par les voyageurs et les autres usagers. Il reproduit des symboles graphiques qui

aident à localiser les installations et les services les plus communément utilisés dans les aéroports et contiennent des directives pour aider les exploitants d'aéroports et de gares maritimes à réduire la congestion en facilitant l'acheminement des passagers vers leurs destinations.

6.2.5 La Pratique recommandée 6.9.1 a été introduite initialement durant les années 1990, afin de prévenir les voyageurs des conséquences graves du trafic de stupéfiants et des pénalités dont pourraient être frappés les auteurs d'infractions aux lois contre le trafic de stupéfiants. Cette pratique recommandée a été élargie pour inclure d'autres règlements douaniers et de sûreté applicables au transport d'articles interdits ou réglementés, informations qui pourraient être diffusées par divers moyens de communication, tels que les signes, les dépliants, les vidéos, les messages audio, les sites web et autres médias.

6.2.6 La Pratique recommandée 6.10, relative à l'installation de mécanismes d'acheminement des personnes, se passe d'explication. Elle préconise l'installation de ces appareils lorsque les distances de marche et le volume du trafic à l'intérieur et à travers les bâtiments de l'aéroport le justifient.

6.2.7 Les deux Pratiques recommandées 6.11 et 6.12 encouragent un usage plus généralisé des systèmes d'information de vol pour afficher des renseignements actualisés sur les départs, les arrivées, les annulations, les retards et les aéroports/portes de départ et d'arrivée, et pour contribuer au maintien de l'acheminement rapide du trafic de passagers dans les bâtiments de l'aéroport. L'uniformité de la présentation de ces systèmes est assurée par leur conformité aux dispositions du Doc 9249 — *Affichages publics actualisables relatifs aux vols*. On trouvera de plus amples renseignements sur ces systèmes dans le Doc 9184, 1<sup>re</sup> Partie, Chapitre 9.

6.2.8 La Pratique recommandée 6.13, portant sur les installations de stationnement de voitures destinées aux passagers, aux visiteurs, aux équipages et au personnel, se passe également d'explication. Pour une présentation détaillée des principes de planification des stationnements de voitures, voir le Doc 9184, 1<sup>re</sup> Partie, Chapitre 11.

## Section II. Dispositions relatives au stationnement et au service des aéronefs

6.2.9 La Pratique recommandée 6.14 est la seule disposition du Chapitre 6 de l'Annexe 9 qui contient une référence particulière au stationnement et au service des aéronefs. Le sujet est traité en détail dans le Chapitre 7 du Doc 9184. Pour éviter le stationnement prolongé des aéronefs devant les portes, il est essentiel d'aménager des espaces de stationnement sur l'aire de trafic, loin du bâtiment de l'aéroport, où les aéronefs qui n'effectuent pas d'embarquement ou de débarquement peuvent se garer de manière à ne pas bloquer la circulation des autres aéronefs circulant au sol, ni celle des passagers, des bagages et du fret sur l'aire de trafic. Aux termes de cette pratique recommandée, il est souhaitable en particulier :

- a) de prendre des dispositions pour aménager des espaces de stationnement d'aéronefs le plus près possible du bâtiment de l'aéroport, afin d'accélérer le chargement et le déchargement ;
- b) d'aménager des espaces de stationnement d'aéronefs adéquats, loin du bâtiment de l'aéroport, pour effectuer les chargements ou déchargements de manière à ne pas bloquer la circulation sur l'aire de trafic, et de prendre des dispositions adéquates pour une utilisation optimale de ces espaces ;
- c) de doter ces espaces de stationnement des moyens nécessaires pour assurer des services rapides, pratiques et sûrs à tous les aéronefs, incluant des équipements d'arrimage sûr ;
- d) d'accorder une importance particulière aux mesures permettant d'assister les aéronefs durant les activités d'embarquement et de débarquement ;
- e) de fournir des installations pour l'avitaillement des aéronefs suivant les horaires établis par les pouvoirs publics ;



- f) de fournir le transport entre les places de stationnement éloignées et le bâtiment de l'aérogare, lorsque la distance et la sécurité l'exigent en raison de l'utilisation optimale de la zone de stationnement disponible ;
- g) de fournir, s'il y a lieu, des places de stationnement pour les vols internationaux où l'inspection de l'aéronef, des passagers, des membres d'équipage et des bagages peut être effectuée.

### Section III. Passagers, équipages et bagages au départ

6.2.10 La Pratique recommandée 6.15, qui est évidente, a pour objet de faciliter les déplacements des passagers entre les aérogares en leur fournissant le transport au sol (navettes par bus, train, etc.) entre les bâtiments des aérogares durant les heures d'ouverture de l'aéroport.

6.2.11 La Pratique recommandée 6.16 propose la mise en place d'installations d'enregistrement hors aéroport pratiques pour les passagers, pour autant que toutes les mesures de sûreté et autres formalités de contrôle nécessaires soient observées. Dans certains cas, pour éviter les encombrements aux points de contrôle frontalier, les autorités pourraient envisager de mettre en place des installations d'enregistrement hors aéroport. Une telle mesure est possible si un aéroport reçoit un grand nombre de touristes utilisant les vols d'affrètement assurés par des transporteurs offrant des voyages organisés tout compris. Dans un tel cas, l'exploitant s'est entendu avec un groupe de clients pour prendre des dispositions préalables de logement et de transport aérien et terrestre. La pratique normale est que les hôtels participant à ces voyages organisés ne varient pas, et le transporteur et les autorités de contrôle frontalier peuvent donc s'entendre pour mettre en place les installations de vérification et de congé à ces hôtels et pour transporter les passagers de l'avion à l'hôtel dûment accompagnés par un représentant de ces autorités. Il convient de noter que l'enregistrement hors aéroport est différent de l'enregistrement des bagages à l'auto. Pour des raisons de sûreté, cette dernière formalité n'est pas considérée comme pratique pour les vols internationaux.

6.2.12 L'objectif de la Pratique recommandée 6.17 est d'assurer l'efficacité et la rapidité des techniques d'inspection/filtrage, pour éviter de retarder le départ des aéronefs. Les technologies les plus modernes devraient être utilisées pour l'inspection/filtrage des passagers et des bagages, afin de ne pas causer de retards indus. La Note qui suit la pratique recommandée traite plus en détail du respect de l'intimité du passager durant les fouilles personnelles.

6.2.13 Les Pratiques recommandées 6.18 et 6.19 demandent que les installations d'enregistrement des membres d'équipage et les services d'exploitation soient efficaces, facilement accessibles et proches les uns des autres. Il s'agit de faciliter les tâches administratives des exploitants d'aéronefs aux aéroports. Les circonstances pouvant varier d'un aéroport à l'autre, si les divers services et installations facilement accessibles sont plus nombreux, les exploitants d'aéroports et leurs équipages devront consacrer moins de temps à leurs tâches réglementaires, administratives et opérationnelles. Il est fait référence au Doc 9184, Chapitre 12, section 12.9 — *Briefing et comptes rendus des équipages* et section 12.12 — *Services et installations aéronautiques*.

6.2.14 Les Normes 6.20 et 6.21 portent toutes deux sur la même obligation, dans le premier cas du point de vue du contrôle de départ et dans le second cas de l'arrivée des passagers, des équipages et des bagages. Le principe commun sous-jacent est d'assurer un acheminement fluide et continu du trafic par des voies de contrôle. Les cas nécessitant une inspection plus poussée (par exemple des personnes non admissibles) devraient être dirigés vers des voies de contrôle séparées.

### Section IV. Passagers, équipages et bagages à l'arrivée

6.2.15 Les Pratiques recommandées 6.22 (espace suffisant dans la zone de récupération des bagages pour faciliter la reconnaissance et le retrait des bagages par les passagers) et 6.23 (installation de systèmes mécanisés de livraison de bagages pour faciliter le mouvement des bagages des passagers) se passent d'explication. Le Doc 9184 donne des instructions détaillées au Chapitre 9, section 9.5 — *Traitement des bagages*.

6.2.16 La Norme 6.24, selon laquelle les exploitants d'aéroports doivent veiller à ce que les passagers puissent obtenir une aide pour sortir leurs bagages de la zone de récupération des bagages, fait référence à un approvisionnement adéquat de chariots et de porteurs.

#### Section V. Transit et transbordement des passagers et des membres d'équipage

6.2.17 La Pratique recommandée 6.25 couvre les cas où un aéronef fait escale, pour l'embarquement ou le débarquement de passagers par exemple. Les passagers qui poursuivent leur voyage ont le choix de rester à bord et la disposition demande qu'ils ne soient pas forcés de débarquer. Dans le cas des escales techniques, pour le ravitaillement par exemple, les facteurs de sécurité peuvent forcer tous les passagers à descendre de l'avion.

6.2.18 La Pratique recommandée 6.26, qui vise à assurer l'acheminement rapide des passagers qui se rendent d'un aéronef à un autre tout en demeurant dans la zone de transit, est maintenant complétée par la recommandation que l'exploitant d'aéroport et l'exploitant d'aéronefs se consultent afin de déterminer l'espace de comptoir dont ce dernier a besoin et d'assurer une utilisation optimale de ces comptoirs. L'absence d'espace, notamment dans les zones de transit, imposent souvent le partage des comptoirs entre compagnies aériennes, d'où la nécessité de consultation et de coordination pour assurer une utilisation efficace de ces installations.

#### Section VI. Installations et services divers dans les aéroports de passagers

6.2.19 La Pratique recommandée 6.27 demande la mise en œuvre de moyens d'entreposage des bagages laissés en consigne aux aéroports pour la commodité des clients qui pourraient les reprendre ultérieurement. La mention des « exigences de sûreté » est une reconnaissance du fait que de telles installations devraient être fournies conformément et en harmonie avec les pratiques et procédures de sûreté.

6.2.20 La Norme 6.28 facilite le traitement rapide des bagages non réclamés, non identifiés et mal acheminés (voir les définitions dans le Glossaire), pour offrir un meilleur service aux passagers. Ces catégories de bagages relèvent généralement de la responsabilité des exploitants d'aéronefs. Ceux-ci peuvent nommer un fournisseur de service sous contrat pour offrir des services de recherche de bagages pour les bagages non identifiés ou non réclamés. L'entreposage de ces bagages serait normalement dans un local de l'aéroport qui généralement serait loué de l'exploitant d'aéroport ou fourni dans le cadre d'un accord de concession. Les bagages mal acheminés sont différents en ce sens que le propriétaire et la destination sont connus, mais que les bagages ont été placés à bord du mauvais vol. Normalement, ces bagages sont conservés par le transporteur ou son agent de manutention en attendant leur renvoi sur le prochain vol disponible. La Norme 6.28 oblige les États à placer ces types de bagages dans des entrepôts gardés, pour les protéger contre tout vol ou dégât. Le personnel du transporteur a accès à ces bagages, ce qui permet d'en obtenir le dédouanement, s'il y a lieu, et de les rendre le plus rapidement possible à leurs propriétaires. Voir également la section M, *Restitution des bagages séparés de leur propriétaire*, du Chapitre 3 de l'Annexe 9.

6.2.21 La Pratique recommandée 6.29 demande que des dispositions adéquates soient prises dans les aéroports pour éviter que les déplacements du public non voyageur ne gênent l'acheminement des passagers.

6.2.22 La Pratique recommandée 6.29.1 suggère la mise en place d'installations spéciales (p. ex : comptoirs d'enregistrement séparés, stations de congé frontalier spéciales, etc.) destinées aux voyageurs ou aux exploitants de voyages organisés, afin de réduire au minimum les encombrements.

6.2.23 La Pratique recommandée 6.30 signale que les points de vente ne doivent pas gêner le mouvement des passagers. On trouvera de plus amples détails sur l'aménagement de ces installations dans le Doc 9184, 1<sup>re</sup> Partie, Section 3, Chapitre 9, section 9.10 — *Installations pour les passagers et autres services de passager*.

## Section VII. Aménagements intéressant l'acheminement et le congé des marchandises et de la poste

6.2.24 Le principe sous-jacent des dispositions de cette section du Chapitre 6 de l'Annexe 9 est le même que pour les passagers et les bagages : dispositions permettant l'acheminement efficace et amélioration des dispositions de gestion du trafic du point de vue de la douane et autres autorités de contrôle frontalier compétentes, de manière à assurer un acheminement fluide, rapide et ininterrompu.

6.2.25 Les paragraphes relatifs au traitement et au dédouanement du fret remontent à la fin des années 1950 et au début des années 1960, alors que le volume du fret aérien ne cessait de croître, sans être suivi par une amélioration parallèle des installations et des services de manutention et de dédouanement. Il est donc devenu essentiel de fournir des directives réglementaires sur le traitement du fret aérien, notamment du fret transporté par les avions tout-cargo, de manière que l'avantage principal du transport aérien, la vitesse, ne soit pas éliminé à cause de retards évitables au sol. Avec le temps, un grand nombre des dispositions originales ont perdu de leur pertinence en raison de leur utilisation généralisée. Toutefois, l'édition actuelle de l'Annexe 9 conserve encore trois des recommandations les plus fondamentales concernant le traitement et la manutention du fret aérien, à savoir les Pratiques recommandées 6.31 (congé des aéronefs tout-cargo), 6.32 (conception et utilisation des routes d'accès côté ville aux aéroports de fret) et 6.33 (traitement et entreposage du fret).

6.2.26 La Pratique recommandée 6.34 porte sur le traitement et l'entreposage des envois postaux (poste et messagerie) et recommande de prévoir des espaces et des installations adéquats aux aéroports internationaux pour le triage et le traitement de ce fret postal, lorsque le volume de la poste le justifie.

6.2.27 Le Chapitre 10 du Doc 9184 contient des instructions détaillées sur la planification et le placement des installations de fret, les principes régissant l'acheminement et le traitement du fret et les installations (bâtiments d'aéroport) requises pour un tel trafic.

### **6.3 HYGIÈNE PUBLIQUE, SOINS MÉDICAUX D'URGENCE ET CONTRÔLE VÉTÉRINAIRE ET PHYTOSANITAIRE**

#### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 6, section C : Installations nécessaires à l'exécution des mesures concernant l'hygiène publique, les soins médicaux d'urgence et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire**

6.3.1 La Norme 6.35, qui oblige les États à veiller au maintien de l'hygiène publique et des services de contrôle vétérinaire et phytosanitaire aux aéroports internationaux, représente le principe de base de cette section du Chapitre 6.

6.3.2 Les Pratiques recommandées 6.36, 6.37, 6.38 et la Norme 6.39 figurent parmi les dispositions les plus anciennes du Chapitre 6 de l'Annexe 9, remontant à la première édition de l'Annexe. Elles régissent la réglementation de l'hygiène publique et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire aux aéroports internationaux, ce qui est considéré comme ordinaire et allant de soi aujourd'hui, ce qui n'était pas le cas au début de l'aviation civile internationale de l'après-guerre, vers le milieu des années 1940.

6.3.3 De nombreux États exigent notamment la vaccination contre la fièvre jaune. La Pratique recommandée 6.36 est une mesure de facilitation visant la commodité des passagers et elle cherche à assurer que si un passager arrive dans un État sans la vaccination requise, ou une preuve de cette vaccination, il peut choisir de se faire vacciner à l'aéroport et éviter ainsi de se voir refuser l'entrée pour des raisons de santé. Le site web de l'Organisation mondiale de la santé contient de plus amples informations sur le Certificat international de vaccination ou de prophylaxie : <http://www.who.int/ihr/travel/icvp/en/index.html>.

6.3.4 La Pratique recommandée 6.37 conseille d'assurer un accès facile à des installations adéquates (espaces appropriés) aux aéroports internationaux pour l'exécution de mesures d'ordre sanitaire, vétérinaire et phytosanitaire.

Malheureusement, les aéroports internationaux ne sont pas tous en mesure d'offrir de tels services et installations. En raison de leur faible volume de vols, de passagers et de fret, certains aéroports internationaux peuvent ne pas disposer des installations et du personnel requis pour se conformer à cette pratique recommandée. Le fret et la poste qui nécessitent une inspection de santé publique ou de quarantaine peuvent être réorientés vers des aéroports offrant de telles installations, mais un certain niveau d'installations pour l'inspection des équipages, des passagers et des bagages doit être disponible à la plupart des aéroports internationaux.

6.3.5 La Pratique recommandée 6.38 vise à assurer que les personnes et les animaux en transit puissent voyager sans risquer d'être exposés aux infections et aux vecteurs de maladie tels que les moustiques. Il convient d'assurer que le trafic de transit direct soit protégé de tout risque d'infection et de vecteurs de maladie, afin de faciliter le congé de santé aux aéroports de destination ultérieurs.

6.3.6 Les Normes 6.39 et 6.40 obligent les États à veiller à l'application aux aéroports internationaux des lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), en plus des règlements aéroportuaires nationaux, pour ce qui est : a) des procédures de traitement et de distribution de produits consommables (nourriture, boissons et approvisionnements en eau) à bord des aéronefs ou à l'aéroport ; et b) de l'enlèvement et de l'élimination de tous les déchets, eaux usées et autres matières dangereuses pour la santé des personnes, des animaux ou des végétaux. Il est fait mention à cet égard de la publication de l'OMS — Guide d'hygiène et de salubrité dans les transports aériens.

6.3.7 La Norme 6.41 porte essentiellement sur la disponibilité des installations (p. ex. espace adéquat) et des services [p. ex. présence d'un(e) infirmier(infirmière) ou d'un(e) docteur(e)] pour la dispense de premiers soins sur place aux aéroports internationaux. Si l'on ne peut s'attendre raisonnablement à ce que tous les aéroports internationaux disposent de personnel médical (en raison de leur faible volume de trafic), des dispositions doivent être prises pour avoir une installation de premiers soins. La Note qui suit cette disposition conseille de consulter l'OMS pour toutes questions relatives à la santé des passagers. Le Chapitre 12, section 12.3 du Doc 9184 contient de plus amples informations sur l'aménagement de telles installations.

## 6.4 CONTRÔLES DU CONGÉ ET SERVICES DE CONTRÔLE

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 6, section D : Installations nécessaires aux services de contrôle et fonctionnement de ces services

6.4.1 La Norme 6.42 stipule l'obligation des États de fournir gratuitement des services suffisants aux pouvoirs publics compétents (généralement immigration, douane, hygiène et quarantaine, et sûreté). Les heures de travail sont déterminées par les autorités respectives. L'Annexe 15 — *Services d'information aéronautiques* exige des États qu'ils publient les types et les horaires des services de congé fournis. La Note 2 de cette norme présente le concept de services de congé rapides qui sont introduits graduellement aux aéroports par les autorités de contrôle frontalier, en plus des services mentionnés dans la Norme 6.42. Ces services rapides comprennent généralement l'enregistrement préalable du passager auprès des autorités d'un État, aux termes duquel des données personnelles (incluant les informations du passeport) sont fournies avec un élément biométrique (p. ex. image faciale, balayage de l'iris, empreinte digitale). Une fois approuvé et inscrit dans le programme (et après paiement d'un droit annuel), le passager reçoit une carte qu'il peut utiliser aux comptoirs automatiques pour éviter les points de contrôle de passeport ordinaires pour recevoir l'autorisation d'entrée.

6.4.2 La Pratique recommandée 6.43 porte sur les dispositions préalables de congé entre les États qui permettent l'examen préalable aux fins des formalités de contrôle frontalier pour le trafic acheminé entre ces États. Le congé préalable permet de simplifier les procédures aux frontières, de réduire la congestion aux points d'entrée et de faciliter les voyages entre les points de départ et de destination. Les installations de congé préalable qui sont offertes pour les voyages aériens entre le Canada et les États-Unis constituent un exemple bien connu de tels arrangements

entre des États. Le Canada a autorisé les services fédéraux d'inspection des États-Unis à effectuer le congé préalable des passagers aériens au Canada depuis les années 1950, pour le trafic dont le voyage commence au Canada et qui demande l'entrée aux États-Unis.

## 6.5 PASSAGERS INDISCIPLINÉS

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 6, section E : Passagers indisciplinés

6.5.1 Le terme « passagers indisciplinés » désigne les passagers qui ne respectent pas les règles de conduite à bord d'un aéronef ou qui ne se conforment pas aux instructions des membres d'équipage et qui perturbent donc le bon ordre et la discipline à bord de l'aéronef. Les personnes non admissibles, les personnes expulsées et autres personnes placées sous garde qui sont refoulées par voie aérienne d'un État, peuvent devenir perturbatrices, au sol ou en vol, se plaçant et plaçant les autres en danger et constituant une menace pour la sécurité de l'aéronef.

6.5.2 La Circulaire 288 de l'OACI — *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, contient des directives détaillées, ainsi qu'un modèle de législation visant spécifiquement les mesures à bord de l'aéronef qui peuvent être prises par les États au niveau national.

6.5.3 Les Pratiques recommandées 6.44 et 6.45 élargissent la portée des mesures des États contre les passagers indisciplinés. Elles recommandent une démarche multidisciplinaire à vaste portée, avec des mesures parallèles et intégrées relevant des perspectives de la facilitation, du droit et de la sûreté. La stratégie prévoit une application plus généralisée du modèle de législation nationale, ainsi que l'établissement par les autorités des aéroports, de l'aviation civile et de l'application de la loi, une stratégie préventive pour le traitement des passagers indisciplinés. La Pratique recommandée 6.44 préconise de sensibiliser les passagers aux mesures de riposte que les aéroports, les compagnies aériennes et les autorités vont prendre face à des actes perturbateurs à l'intérieur des installations aéronautiques et à bord des aéronefs. Les passagers peuvent être avisés du caractère inacceptable et des conséquences des comportements indisciplinés, au moyen par exemple d'affiches placées dans toutes les zones de l'aérogare, et par des cartes d'avertissement placées dans les pochettes des billets d'avion et à bord des aéronefs.

6.5.4 La Pratique recommandée 6.45 donne des indications sur les moyens possibles de détecter un problème potentiel avant qu'il ne se matérialise. Le personnel au sol et les équipages peuvent être formés au traitement des passagers afin de minimiser les interactions stressantes, à la détection de passagers qui, en raison de l'instabilité générale ou en réaction à un stress immédiat, risquent d'exploser et de mal se comporter, à la reconnaissance des signes annonciateurs d'une situation d'escalade, et au désamorçage des crises. On trouvera de plus amples informations sur les mesures préventives à prendre contre les passagers indisciplinés dans la Mallette pédagogique de sûreté de l'aviation (MPSA) de l'OACI n° 123P6 (Compagnie aérienne).

6.5.5 Le *Manuel de la sûreté* de l'OACI contient également des renseignements sur les aspects de sûreté de cette question.

## 6.6 COMMODITÉS POUR LES PASSAGERS

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 6, section F : Commodités pour les passagers

6.6.1 Les commodités pour les passagers sont les services et les installations mis à la disposition des passagers qui ne sont pas essentiels à leur traitement. Le Chapitre 9, section 9.10 du Doc 9184 donne des lignes directrices sur la planification des commodités pour les passagers et d'autres services aux aéroports.

6.6.2 La Pratique recommandée 6.46, relative aux installations pour le soin des enfants aux aéroports internationaux où le trafic le justifie, se passe d'explication.

6.6.3 Les Pratiques recommandées 6.47 et 6.48 portent sur les certificats de devises et sur les restrictions d'importation ou d'exportation de monnaies. Certains États limitent l'importation ou l'exportation des monnaies afin de lutter contre le blanchiment d'argent et de contrôler l'exportation des devises fortes. Lorsque le voyageur entre dans un État, les autorités compétentes devraient émettre un certificat indiquant le montant des fonds dont l'introduction dans le pays est autorisée, ainsi que le montant que le voyageur a le droit d'emporter à son prochain départ international. Pour exercer son droit d'emporter de tels fonds à l'étranger, le voyageur devra rendre le certificat correspondant aux autorités de contrôle, ou leur présenter le document de voyage où a été inscrite l'autorisation de ces fonds, avant de quitter cet État, dans le cadre de ses formalités de départ. (Pratique recommandée 6.47)

6.6.4 Aux États qui interdisent ou limitent l'importation de leur propre monnaie, la Pratique recommandée 6.48 suggère que des installations raisonnables soient mises à la disposition des voyageurs pour leur permettre d'y déposer et d'en récupérer leurs fonds aux points d'entrée et de sortie ou à tous autres points désignés par les pouvoirs publics compétents. Ces installations visent à faciliter l'entrée et la sortie des voyageurs qui déclarent un montant de monnaie nationale supérieur au montant autorisé par les règlements nationaux. (Pratique recommandée 6.48)

6.6.5 L'objet principal de la Pratique recommandée 6.49 est de fournir des informations sur les moyens de transport au sol, qui devraient être mis à disposition par l'exploitant d'aéroports ou les fournisseurs de services. Ces informations pourraient inclure, par exemple, les services disponibles, les informations sur les billets, le prix de tels services, les méthodes de paiement, les emplacements des divers services, etc.

6.6.6 La Norme 6.50, qui oblige les États à offrir des installations et des services de change de devises étrangères aux aéroports, se passe d'explication. La Note qui suit la norme souligne l'utilité des changeurs automatiques de devises, disponibles en permanence aux aéroports.

---

## Chapitre 7

# ATTERRISSAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

### 7.1 INTRODUCTION

#### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 7, section A : Généralités

7.1.1 L'article 10 de la Convention de Chicago stipule que « ... tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, ... 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. ... »

7.1.2 L'OACI publie les détails de tous les aéroports douaniers désignés, y compris ceux qui sont désignés au titre de l'article 10 de la Convention de Chicago, dans une publication intitulée *Services d'information aéronautique assurés par les États* (Doc 7383).

7.1.3 Toutefois, les vols sont sujets à des facteurs imprévus qui peuvent les empêcher de se conformer aux dispositions de l'article 10. Les circonstances dans lesquelles un aéronef effectuant un vol international doit atterrir à un emplacement autre qu'un aéroport international peuvent varier considérablement. Le cas le plus évident est lorsqu'une situation d'urgence force le pilote commandant de bord à décider d'atterrir dès que possible alors qu'aucun aéroport international désigné ne se trouve sur sa route. L'urgence peut être de nature technique ou résulter d'une urgence médicale chez un passager ou un membre d'équipage. Ces atterrissages d'urgence sont également causés de plus en plus par la présence de passagers indisciplinés.

7.1.4 Le Chapitre 7 de l'Annexe 9 comprend onze normes, dont deux sont de nature générale, le reste se répartissant en deux grandes catégories. La première catégorie regroupe les urgences mineures qui peuvent être réglées de façon relativement rapide au sol, avant que l'aéronef ne puisse procéder à son vol. La seconde catégorie concerne les situations d'urgence graves, lorsque le pilote commandant de bord est forcé d'atterrir au plus tôt et que le prochain décollage est impossible ou repoussé pour une longue période.

#### Normes de nature générale

7.1.5 Les Normes 7.1 et 7.2 établissent deux obligations de base en cas de situation d'urgence, mineure ou importante. La première obligation touche l'État contractant sur le territoire duquel l'atterrissage a lieu et la seconde relève du pilote commandant de bord de l'aéronef en cause.

7.1.6 La Norme 7.1 oblige chaque État contractant à faire le nécessaire pour prêter toute l'assistance possible à tout aéronef qui, pour des raisons indépendantes de la volonté du pilote commandant de bord, a atterri ailleurs qu'à un aéroport international et, à cette fin, à veiller à ce que les formalités et modalités de contrôle soient réduites au minimum. (Norme 7.1)

7.1.7 La seconde norme générale impose au pilote commandant de bord, ou à défaut au membre d'équipage que son rang désigne pour le remplacer, l'obligation de signaler le plus tôt possible un atterrissage d'urgence à l'État contractant intéressé. (Norme 7.2)

7.1.8 Les principes généraux du Chapitre 1 de l'Annexe 9, et en particulier la Norme 1.6 (application de la législation nationale en ce qui concerne les mesures de sûreté de l'aviation ou autres contrôles nécessaires), s'appliquent également aux situations décrites au Chapitre 7 de l'Annexe 9.

## **7.2 NORMES RÉGISSANT LES ARRÊTS DE COURTE DURÉE**

### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 7, section B : Arrêt de courte durée**

7.2.1 La couverture des normes de cette section se limite à la situation où un aéronef demeure au sol pendant une courte durée et, dans des circonstances normales, repart avec le même chargement ou, dans des circonstances exceptionnelles, avec une partie du chargement. Dans le premier cas, la seule question intéressant les pouvoirs publics est de s'assurer qu'aucune personne n'a débarqué et qu'aucune marchandise n'a été déchargée sans autorisation et qui se serait donc introduite sur le territoire illégalement. Une brève inspection des documents de l'aéronef, par exemple la déclaration générale, suffirait pour le confirmer et aucune inspection approfondie des passagers, des membres d'équipage et de la cargaison ne devrait être nécessaire. Si une partie de la cargaison doit être expédiée par voie de surface parce que, par exemple, la longueur de la piste est insuffisante pour un décollage avec un chargement complet, les pouvoirs publics pourraient, s'ils le souhaitent, inspecter cette partie de la cargaison. Quoi qu'il en soit, tout ceci est réalisable de manière à éviter de retarder la poursuite du vol à sa destination. (Norme 7.3.1)

7.2.2 Si l'arrêt est d'une durée telle que les passagers et les membres d'équipage ne peuvent demeurer à bord de l'avion, par exemple pendant plus d'une heure, et qu'ils sont autorisés à débarquer, les pouvoirs publics désigneront une zone, généralement située près de l'aéronef, dans laquelle les passagers et les membres d'équipage peuvent circuler sous la surveillance générale des autorités. (Norme 7.3.2)

7.2.3 La Norme 7.3.3 stipule que, lorsqu'il sera prêt à repartir, l'aéronef ne sera pas retardé inutilement par l'obligation, par exemple, pour le pilote commandant de bord de s'adresser à plus d'un service public pour obtenir l'autorisation de décoller, en dehors de l'autorisation éventuelle du contrôle de la circulation aérienne.

## **7.3 NORMES RÉGISSANT LES INTERRUPTIONS DE VOL**

### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 7, section C : Interruption du vol**

7.3.1 Les normes de la section C du Chapitre 7 concernent les aéronefs qui peuvent être victimes d'une urgence grave, à la suite de laquelle ni l'appareil ni son chargement ne peut poursuivre le voyage dans des limites de temps raisonnables après l'atterrissage. Il faut supposer, surtout dans une situation de cette nature, que les pouvoirs publics ne sont pas toujours faciles à rejoindre et qu'une longue période risque de s'écouler avant qu'ils n'arrivent. Dans ces circonstances, le pilote commandant de bord a le droit de prendre toutes les mesures d'urgence pour protéger la santé et la sécurité des passagers et des membres d'équipage et pour éviter ou atténuer la perte ou la destruction de l'aéronef et de son chargement. (Norme 7.4.1)

7.3.2 À l'arrivée des pouvoirs publics sur les lieux de l'atterrissage, certaines formalités de congé devront sans doute être accomplies, puisqu'il sera nécessaire de transporter des personnes et des marchandises. S'il n'est pas



possible d'accomplir rapidement ces formalités, les passagers et les membres d'équipage devront être autorisés entre temps à obtenir leur hébergement (Norme 7.4.2) et si le chargement de l'aéronef est retiré de l'appareil, il faudra l'entreposer à un endroit proche de l'aéronef en attendant l'achèvement des formalités requises. (Norme 7.4.3)

7.3.3 La Norme 7.4.4 indique les mesures à prendre en ce qui concerne la poste, à savoir que les règlements de l'Union postale universelle (UPU) s'appliqueront. Ainsi, l'article RL 196 du Manuel de la poste aux lettres de l'UPU (édition de 2005), « Mesures à prendre en cas d'accident » et l'article RL 197, « Mesures à prendre en cas d'interruption de vol, de déviation ou de mauvais acheminement du courrier-avion » peuvent être consultés à l'adresse suivante : [www.ptt.gov.tr/uluslararasi/images/letter\\_fr.pdf](http://www.ptt.gov.tr/uluslararasi/images/letter_fr.pdf)

---



## Chapitre 8

### DISPOSITIONS DIVERSES DE FACILITATION

#### 8.1 INTRODUCTION

8.1.1 Ces dispositions relatives à la facilitation, qui ne sont pas de longueur suffisante pour justifier leur présentation dans des chapitres distincts et qui ne sont pas classées dans des sujets abordés dans l'un quelconque des sept chapitres précédents, sont regroupées dans le présent Chapitre 8, sous la catégorie des normes et pratiques recommandées (SARP) diverses de facilitation.

8.1.2 Le Chapitre 8 de l'Annexe 9 est constitué de blocs distincts de SARP, sans relation entre elles, sauf pour les Parties E et F qui portent toutes deux sur la santé des passagers/membres d'équipage. Voici la liste des diverses sections : A. Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie ; B. Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents ; C. Missions de secours en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement, ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance des Nations Unies ; D. Opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité ; E. Mise en application du *Règlement sanitaire international* et dispositions correspondantes ; F. Plan national pour l'aviation en cas de flambée de maladie transmissible ; G. Établissement de programmes nationaux de facilitation ; H. Facilitation du transport des personnes ayant besoin d'assistance ; et I. Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

#### Définitions pertinentes

8.1.3 Les termes ci-après (définis dans le Glossaire) devraient être pris en compte dans la mise en œuvre des dispositions du Chapitre 8 : admission temporaire, document de voyage, équipement au sol, exploitant d'aéronefs, matériel de sûreté, personnes handicapées, pilote commandant de bord, rechanges, risque pour la santé publique, urgence de santé publique de portée internationale et vols de secours.

#### 8.2 CAUTIONS ET EXEMPTIONS DE RÉQUISITION OU DE SAISIE

##### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 8, section A : Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie

Concernant la Pratique recommandée 8.1, une « caution » est un acte juridique établissant les versements de fonds ou l'apport de sécurité financière. Les cautions se présentent généralement sous la forme de garantie bancaire ou de garantie offerte par un producteur de cautionnement de sécurité pour assurer la couverture financière contre toute responsabilité juridique éventuelle qui pourrait résulter de la non-conformité de l'exploitant d'aéronefs à toutes obligations légales ou réglementaires d'un État. La Pratique recommandée 8.1 préconise, comme mesure de facilitation, d'utiliser une seule caution pour éviter les formalités multiples qu'entraînerait l'exigence de plusieurs cautions pour se conformer aux procédures d'entrée et de sortie des divers pouvoirs publics.

### 8.3 RECHERCHE, SAUVETAGE, RÉCUPÉRATION ET ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS

#### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 8, section B : Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents**

8.3.1 La Norme 8.3 a pour objet de faciliter l'entrée sans délai sur le territoire d'un État contractant, du personnel qualifié nécessaire aux recherches, au sauvetage, à la récupération et aux enquêtes sur les accidents. Ce personnel qualifié ne se compose pas nécessairement de ressortissants de l'État d'enregistrement de l'aéronef. Les experts dans divers domaines de spécialisation (recherches, sauvetage, enquête sur les accidents, réparations, récupération) peuvent avoir n'importe quelle nationalité. En conséquence, si un tel personnel est requis d'urgence pour l'une quelconque des tâches énumérées, leur entrée dans l'État correspondant devrait être facilitée, indépendamment de leur nationalité. Toutefois, certaines conditions doivent être remplies, au titre de l'Annexe 12 — *Recherches et sauvetage* (notamment les dispositions des Chapitres 2 et 3) et de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (en particulier les dispositions du Chapitre 5), avant que ce personnel puisse être détaché dans un État contractant. L'entrée de telles personnes est subordonnée à ces conditions.

8.3.2 La Norme 8.3.1 vise à éliminer tout retard possible dans les déplacements du personnel mentionné à la section 8.3 en stipulant que le seul document de voyage nécessaire est le passeport. À cet égard, un renvoi est fait à la définition du « document de voyage » au Chapitre 1.

8.3.3 La Pratique recommandée 8.3.2 indique que les visas, s'ils sont requis, devraient être délivrés à l'arrivée. Cette mesure de facilitation permet de voyager en cas d'urgence avec un court préavis. La délivrance d'un visa prend normalement plusieurs jours, voire des semaines, selon les circonstances et l'emplacement des services d'émission de visas de l'État intéressé. À titre de mesure supplémentaire pour faciliter les déplacements urgents de ce personnel, la Pratique recommandée conseille également de renoncer à l'exigence de visa si le voyageur détient une lettre officielle (d'État) ou tout autre document certifiant les raisons du voyage.

8.3.4 La Pratique recommandée 8.3.3 est suffisamment explicite et n'appelle aucun autre éclaircissement.

8.3.5 La Norme 8.4 exige des États qu'ils facilitent l'admission temporaire de tous aéronefs, outillage, rechanges et matériel nécessaires aux activités couvertes dans la présente section du Chapitre 8 de l'Annexe 9, en franchise de droits de douane et autres taxes ou redevances. Le terme « admission temporaire » est défini au Chapitre 1. Le régime douanier correspondant à une telle procédure est décrit dans la Convention révisée de Kyoto, notamment l'Annexe spécifique G.1 de la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers. En exigeant des États qu'ils assouplissent l'application de tous règlements limitant l'admission de tels articles, la norme souligne la nécessité pour les États de faire preuve d'une large mesure de coopération en cas d'urgence. Les États doivent reconnaître à cet égard que l'admission temporaire des outillages, rechanges et matériel aux fins indiquées dans la norme est sans incidence sur l'économie de l'État intéressé et ne pose aucun risque de sûreté.

8.3.6 La Note qui suit la Norme 8.4 précise que les mesures sanitaires, vétérinaires et phytosanitaires restent applicables aux articles importés. L'objectif est de prévenir le transport involontaire d'espèces exotiques (animales et végétales) d'une région du monde à une autre, où elles risquent de s'établir et de devenir envahissantes au détriment des espèces indigènes, ainsi qu'à l'agriculture, à l'horticulture, aux forêts et autres industries locales.

8.3.7 À l'instar de la Norme 8.4, selon laquelle les États contractants sont tenus de faciliter l'entrée sur leurs territoires de certains articles aux fins pour lesquelles ils sont temporairement admis, la Norme 8.5 oblige les États à en faciliter la sortie. Cela permet la remise rapide de ces articles à leurs propriétaires légitimes et l'exécution de tests (de laboratoire) nécessaires aux emplacements qui disposent des installations requises. Par contre, si ces articles ne sont pas retirés dans un délai prescrit, la Norme 8.6 permet à l'État intéressé d'en disposer conformément à la législation nationale applicable (douane, environnement, etc.). La disposition permet à l'État d'appliquer ses lois douanières sur l'admission temporaire, de recouvrer les coûts éventuels d'entreposage et d'entretien des articles et d'assurer la protection de son environnement.

8.3.8 La Norme 8.7 souligne l'importance d'expédier rapidement les éléments endommagés de l'aéronef d'un État contractant à un autre État disposant de l'expertise technique ou des installations requises, aux fins d'examen ou d'essai, et de les retourner au premier État. Les États intéressés sont tenus de faciliter le transport de ces éléments.

## 8.4 MISSIONS DE SECOURS

### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 8, section C : Missions de secours en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement, ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance des Nations Unies**

8.4.1 En 1971, les Nations Unies ont adopté la Résolution n<sup>o</sup> 2816 sur l'assistance en cas de catastrophe naturelle et autres situations d'urgence qui invitent, entre autres, les gouvernements à envisager de prendre des mesures pour faciliter la réception des secours, en accordant notamment les droits de survol et d'atterrissage et les privilèges et immunités nécessaires aux équipes de secours. En application de cette Résolution, l'Annexe 9 a été amendée pour couvrir expressément la facilitation du congé des aéronefs et de leurs chargements dans les missions de secours. Le rôle important de l'aviation civile internationale dans le transport rapide des fournitures de secours aux zones touchées a été reconnu. Le facteur temps est jugé essentiel dans de telles opérations et il est considéré que les États intéressés devraient veiller à ce que les déplacements des biens requis aux zones de désastre ne soient pas retardés inutilement par les formalités aux frontières.

8.4.2 Ces dispositions ont été amendées par la suite pour tenir compte de la nécessité des missions de secours en cas de catastrophes causées par l'homme et de situations d'urgence semblables exigeant l'assistance des Nations Unies, telles que, par exemple, les missions de secours pour transporter des réfugiés des zones touchées aux lieux d'asile, afin de protéger leurs vies et leur santé.

8.4.3 Les Normes 8.8 et 8.9 portent sur les obligations des États de faciliter le passage, sur leur territoire, des aéronefs qui effectuent des missions de secours aux fins décrites dans les paragraphes ci-dessus. La Note 1 de la Norme 8.8 contient des définitions des termes « urgence » et « catastrophe ». Il convient de noter que le Chapitre 1 contient une définition des « vols de secours ». D'autres directives sur l'application de cette norme figurent dans les références de la Note 2 de la Norme 8.8 de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* (les dispositions imposant la coopération entre les autorités civiles et militaires pour éviter des incidents malheureux sont particulièrement importantes, voir la Norme 2.17 de l'Annexe 11), le *Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils* (Doc 9554) et le *Manuel concernant l'interception des aéronefs civils* (Doc 9433).

8.4.4 La Norme 8.9 stipule que les États feront le nécessaire pour que le personnel et les articles arrivant dans le cadre de missions de secours soient admis sans délai.

8.4.5 L'Annexe spécifique J, Chapitre 5, de la Convention amendée de Kyoto, décrit les dispositions douanières pour le congé des envois de secours. Le Bureau de la coordination des affaires humanitaires (BCAH) a lancé plusieurs activités visant à améliorer certains outils clés de riposte aux catastrophes, dont l'application de formalités douanières simplifiées afin d'accélérer l'apport d'assistance humanitaire internationale, incluant le soutien militaire, la défense civile et la protection civile. Les détails de ces initiatives peuvent être consultés sur le site web du BCAH, à l'adresse suivante : [http://www.reliefweb.int/ocha\\_ol/programs/response/custnet/ind3.2.3.html](http://www.reliefweb.int/ocha_ol/programs/response/custnet/ind3.2.3.html).

## 8.5 POLLUTION DES MERS

### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 8, section D : Opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité**

8.5.1 La section D comprend deux normes dont l'objet est semblable à celui des SARP de la section C, à savoir : exiger des États contractants qu'ils facilitent, dans certaines circonstances, l'entrée, le transit et la sortie des aéronefs (Norme 8.10) et des personnes, des cargaisons, du matériel et de l'équipement requis (Norme 8.11).

8.5.2 Dans le contexte de la section D, les obligations couvrent les aéronefs, les personnes et les articles requis pour combattre ou prévenir la pollution des mers, ou les autres opérations nécessaires pour assurer la sécurité des mers, la sécurité de la population ou la protection du milieu marin. En 1987, l'Organisation maritime internationale (OMI) a amendé à cet effet l'Annexe à la Convention de facilitation. L'OMI trouvait souhaitable d'insérer dans l'Annexe 9 des dispositions semblables, compte tenu de la gravité des catastrophes maritimes et la nécessité d'apporter les secours d'urgence dès les premiers moments de l'événement, ce qui implique normalement le transport aérien. De nouvelles normes ont été par la suite incorporées à cet effet au Chapitre 8 de l'Annexe 9.

8.5.3 Le site web de l'Organisation maritime internationale (<http://www.imo.org/>) contient des détails sur la protection du milieu marin, où l'accent est mis sur la prévention de la pollution des mers.

## 8.6 RÈGLEMENT SANITAIRE INTERNATIONAL

### **SARP de l'Annexe 9, Chapitre 8, section E : Mise en application du Règlement sanitaire international et dispositions correspondantes**

8.6.1 Les SARP du Chapitre 8, section E représentent une suite pratique surtout à l'article 14 de la Convention de Chicago, qui énonce ceci :

*« Prévention de la propagation des maladies »*

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, le cas échéant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Une telle consultation ne préjuge en rien l'application de toute convention internationale existant en la matière et à laquelle les États contractants seraient parties. »

8.6.2 La principale institution « chargée des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires » est l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui établit et tient à jour le *Règlement sanitaire international*, dont la version la plus récente a été adoptée en 2005.

8.6.3 L'article 14 reconnaît implicitement le fait que, tout en constituant un moyen rapide et efficace de transport des personnes et des biens d'un pays à un autre, le transport aérien risque également de faciliter involontairement la propagation de maladies, en permettant aux personnes malades de se déplacer d'une région du globe à une autre. La souplesse du libellé de cette disposition (« toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner le cas échéant ») permet aux États contractants de l'appliquer aux nouvelles menaces qu'il n'était pas possible de prévoir des décennies plus tôt, comme cela a été le cas, par exemple, de la grippe aviaire, du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) et plus récemment du virus H1N1.

8.6.4 Dès sa première édition, l'Annexe 9 contenait des SARP portant sur les mesures sanitaires que les États contractants doivent prendre, les forçant à mettre en œuvre le Règlement sanitaire international et les dispositions correspondantes. Le thème principal sous-tendant ces SARP a été — et reste — la nécessité cruciale d'une étroite collaboration entre les États contractants, l'OACI et l'OMS pour prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

8.6.5 Les dispositions pertinentes du Règlement sanitaire international ont servi de base à l'établissement des SARP de l'Annexe 9 et d'autres éléments indicatifs de l'OACI, afin d'assurer l'absence de tout domaine de conflit entre les travaux des deux organisations.

8.6.6 La Norme 8.12 jette les fondations des SARP en obligeant les États contractants à respecter les dispositions pertinentes du Règlement sanitaire international. Cet instrument de droit international a force obligatoire dans 194 pays, incluant tous les États membres de l'OMS. Le Règlement sanitaire international a pour objet d'aider la communauté internationale à prévenir les risques graves de santé publique pouvant traverser les frontières et menacer les populations du monde entier et à y riposter.

8.6.7 La Norme 8.13 est une mesure de facilitation visant la normalisation de tous les formulaires et documents utilisés en aviation civile et exigeant des États contractants qu'ils veillent à ce que les personnes responsables des vaccinations utilisent le modèle de certificat international de vaccination ou de certificat attestant de l'administration d'une prophylaxie, afin d'assurer une acceptation uniforme.

8.6.8 La Norme 8.14 vise à assurer que les passagers soient informés des vaccinations exigées par tous les pays et du modèle de certificat international de vaccination. La disposition impose à tous les États contractants l'obligation de diffuser ces renseignements. Ces informations peuvent être trouvées aisément sur les sites web des États. En outre, l'Association du transport aérien international (IATA) publie également des informations sur les vaccinations exigées par les États dans sa publication mensuelle, *TIM : Travel Information Manual*.

8.6.9 La Norme 8.15 et la Pratique recommandée 18.15.1 sont des dispositions ajoutées récemment à l'Annexe 9, pour donner suite à la Résolution A35-12 de l'Assemblée, *Protection de la santé des passagers et des équipages et prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages internationaux*. L'Assemblée, considérant l'augmentation ces dernières années de la propagation de maladies transmissibles dans le monde par le transport aérien et de la menace qui en découle, a déclaré que la protection de la santé des passagers et des équipages à bord de vols internationaux fait partie intégrante de la sécurité des voyages aériens et qu'il convient de mettre en place les conditions requises pour assurer cette protection de manière opportune et économique. L'Assemblée a donc demandé au Conseil, entre autres, de passer en revue les SARP en vigueur relatives à la santé des passagers et des membres d'équipage et d'établir de nouvelles SARP, le cas échéant, et d'élaborer en priorité des SARP concernant les plans d'urgence afin de prévenir la propagation de maladies transmissibles par le transport aérien.

8.6.10 La Norme 8.15 est le résultat direct de la Résolution A35-12 de l'Assemblée. Elle stipule que le pilote commandant de bord d'un aéronef transportant un cas présumé de maladie transmissible doit le notifier promptement aux autorités de contrôle de la circulation aérienne aux fins de retransmission aux autorités de santé publique du point de destination. La Note 1 de la Norme 8.15 décrit le processus devant aider l'équipage de cabine à identifier un cas suspect de maladie transmissible. La Note explique qu'il y a lieu de suspecter la présence d'une maladie transmissible et d'en faire une évaluation approfondie lorsqu'une personne présente de la fièvre (température égale ou supérieure à 38 °C/100 °F) accompagnée d'un ou de plusieurs des signes et symptômes suivants : malaise évident ; toux persistante ; respiration pénible ; diarrhée continue ; vomissement continu ; éruptions cutanées ; ecchymose ou saignement sans antécédent traumatique ; ou confusion mentale apparue nouvellement. La Déclaration de santé de l'Appendice 1 de l'Annexe 9, la Déclaration générale de l'aéronef, a également été amendée pour tenir compte du texte de la Note. Si elles sont appliquées par tous les États, ces lignes directrices constitueront une méthode simple harmonisée d'identification d'un cas de maladie transmissible.

8.6.11 La Note 2 de la Norme 8.15 indique qu'en présence d'un cas suspect de maladie transmissible à bord d'un aéronef, le pilote commandant de bord peut avoir à suivre les protocoles et procédures de son exploitant, en plus des

dispositions juridiques relatives à la santé des pays de départ et/ou de destination. Ces dispositions se trouvent normalement dans les Publications d'information aéronautique (AIP) des États intéressés.

8.6.12 À l'appui de la Norme qui exige que le pilote commandant de bord notifie tout cas suspect de maladie transmissible aux autorités de contrôle de la circulation aérienne, une procédure détaillée décrivant le processus à suivre par le pilote commandant de bord et par le contrôleur de la circulation aérienne qui reçoit son message, a été incluse dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (Doc 4444) (paragraphe 16.6) devenues applicables en 2009.

8.6.13 L'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* a été amendée en ce qui concerne le transport de fournitures médicales à bord des aéronefs, de manière à couvrir spécifiquement la gestion des cas de maladie transmissible.

8.6.14 La Pratique recommandée 8.15.1 demande que la « Carte de localisation de passager pour la santé publique », destinée à être utilisée pour retrouver un voyageur potentiellement exposé, soit le seul document accepté par les États contractants pour localiser les voyageurs qui auraient pu être exposés à une maladie transmissible à bord d'un aéronef. Les renseignements sur la carte sont censés aider les autorités de santé publique à gérer un événement de santé publique en leur permettant de retrouver ces passagers. L'Appendice 13 de l'Annexe 9 contient un modèle de la carte. La Note qui suit la pratique recommandée suggère que les États mettent à disposition à leurs aéroports des quantités adéquates de ces cartes et qu'ils en distribuent aux exploitants d'aéronefs.

## 8.7 MALADIES TRANSMISSIBLES

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 8, section F : Plan national pour l'aviation en cas de flambée de maladie transmissible

8.7.1 La Résolution A35-12 de l'Assemblée (mentionnée en 8.1.30) demande également à l'OACI d'élaborer des SARP concernant les plans d'urgence pour empêcher la propagation de maladies transmissibles par le transport aérien. La suite donnée à cette résolution est la Norme 8.16 du Chapitre 8. Cette disposition oblige tous les États à établir un plan national pour l'aviation en préparation d'une flambée de maladie transmissible posant un risque pour la santé publique ou constituant une urgence de santé publique de portée internationale. Des lignes directrices sur la préparation d'un plan national pour l'aviation ont été élaborées en collaboration avec l'OMS, l'IATA et le Conseil international des aéroports (ACI), et sont disponibles sur le site web public de l'OACI à : <http://www.icao.int/icao/en/med/guidelines.htm>

8.7.2 Dans le domaine des questions de santé concernant l'aviation, l'OMS et l'OACI coopèrent étroitement à l'établissement de directives techniques et de procédures opérationnelles. L'objet est de permettre aux autorités nationales de l'aviation et de la santé de mieux se préparer :

- a) à répondre aux risques de santé potentiels qui pourraient se propager par le transport aérien ;
- b) à protéger la santé des populations, ainsi que les intérêts de l'aviation dans tous les pays.

8.7.3 L'OMS détermine le niveau de risque dans la communication des informations concernant les mesures de santé internationales requises. Les autorités nationales de santé publique ont un rôle critique à jouer et elles seront normalement chargées de la responsabilité générale de la riposte nationale. Les exploitants d'aéroports et de compagnies aériennes, et les autorités aéronautiques nationales sont également des acteurs importants, qui doivent coordonner efficacement leurs activités avec les autorités de santé publique.

8.7.4 Le rôle de l'OACI est essentiellement de coordonner et de fournir des directives et des informations. Afin d'établir une stratégie d'atténuation efficace, il est essentiel d'obtenir des autorités nationales de la santé publique et des membres de la communauté aéronautique une réponse rapide, coordonnée et proportionnée. L'OACI s'efforce



d'éliminer la possibilité qu'un État impose des exigences strictes pour lutter contre des risques perçus, tandis qu'un autre État opte pour une démarche plus libérale, alors que la menace est semblable dans les deux cas. Des démarches différentes risquent de semer la confusion sur l'état réel du risque auprès du public voyageur.

8.7.5 À l'échelle mondiale, la coordination entre l'OMS et l'OACI ne cesse de se renforcer, afin d'assurer une représentation adéquate de l'expertise des secteurs de la santé et de l'aviation dans l'établissement d'une stratégie mondiale harmonisée et du plan correspondant. On retrouve le même mouvement au niveau national entre les autorités de l'aviation et de la santé publique, ce qui contribuera à améliorer la stratégie nationale et les plans de préparation contre la propagation des maladies transmissibles par le transport/voyage aérien.

## 8.8 PROGRAMMES NATIONAUX DE FACILITATION

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 8, section G : Établissement de programmes nationaux de facilitation

8.8.1 La Norme 8.17 jette la fondation des SARP de la section G en obligeant les États à établir un programme national de facilitation du transport aérien fondé sur les dispositions de facilitation de la Convention de Chicago et de l'Annexe 9. La Norme 8.18 énonce l'objectif d'un programme national de facilitation. La Pratique recommandée 8.18.1 invite les États à se servir des éléments indicatifs présentés à l'Appendice 12 de l'Annexe 9 pour l'institution de leurs programmes.

8.8.2 Les SARP sur la facilitation découlent de l'article 37 de la Convention de Chicago, qui stipule, entre autres, que « l'Organisation de l'aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants... formalités de douane et d'immigration procédures... et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne ».

8.8.3 La politique de la mise en œuvre, par les États, des SARP sur la facilitation est renforcée, d'une part, par l'article 22 de la Convention de Chicago, qui énonce l'obligation acceptée par chaque État contractant « 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 », et d'autre part, par l'article 23, qui énonce l'engagement de chaque État contractant « 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 ».

8.8.4 Un certain nombre d'autres articles de la Convention de Chicago sont particulièrement pertinents aux dispositions de l'Annexe 9 et ont été pris en considération dans la rédaction de l'Annexe. Outre les articles 22 et 23, les personnes responsables de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 devraient bien connaître également les articles suivants :

- Article 10 — Atterrissage sur un aéroport douanier
- Article 11 — Application des règlements de l'air
- Article 13 — Règlements d'entrée et de congé
- Article 14 — Prévention de la propagation des maladies
- Article 24 — Droits de douane
- Article 29 — Documents de bord des aéronefs
- Article 35 — Restrictions relatives à la cargaison

8.8.5 Au sein de la communauté de l'aviation civile, la facilitation intéresse quatre grands groupes (États contractants, exploitants, aéroports et clients), qui ont des priorités quelque peu différentes, même si leurs intérêts se chevauchent. Le principal intérêt des États est le respect absolu des lois et des règlements. Pour les exploitants, le principal intérêt est d'augmenter leur productivité en réduisant au minimum les coûts résultant des retards opérationnels et des procédures administratives. Les aéroports s'intéressent à la facilitation afin de réduire la congestion dans les aéroports de passagers et les entrepôts de fret. Enfin, les clients du transport aérien (passagers et expéditeurs de fret) veulent des services de qualité, ce qui signifie pouvoir se déplacer à travers les aéroports avec un minimum de retard et de difficultés. L'objet du Programme FAL est donc de répondre à ces divers intérêts de façon coordonnée, tout en essayant de réaliser l'objectif d'un transport aérien plus efficace, plus ordonné et plus attrayant.

8.8.6 La Norme 8.19 oblige les États à établir des comités nationaux de facilitation du transport aérien, pour coordonner les questions générales au niveau national. Des comités de facilitation d'aéroport doivent aussi être constitués, afin d'harmoniser les questions pratiques quotidiennes et trouver des solutions aux problèmes qui pourraient se poser au niveau local. La mise en œuvre du Programme FAL, énoncé dans l'Annexe 9 et dans d'autres documents connexes, demande la participation, non seulement des organismes gouvernementaux de l'aviation civile, mais aussi celle de divers autres départements, tels que la douane, l'immigration, la santé publique, etc., dont les intérêts primordiaux couvrent des domaines autres que l'aviation. Pour progresser, la facilitation dépend donc de la coordination des divers intérêts et de la coopération des diverses parties intéressées. Les réunions de type « forum » sont plus efficaces et plus économiques, et ont donc plus de chance de succès que des discussions bilatérales séparées entre les entités de l'aviation civile et les autres ministères. L'OACI peut prêter son concours aux États contractants, et elle le fait effectivement, dans la mise en œuvre de divers aspects du Programme FAL, mais la principale responsabilité relève des États contractants eux-mêmes. Au sein de chaque État, il appartient aux autorités de l'aviation civile de tenir la douane, l'immigration, la santé publique et les autres services de contrôle gouvernementaux au courant des besoins et des problèmes de l'aviation civile dans le domaine de la facilitation, et d'obtenir leur coopération pour répondre à ces besoins et résoudre ces problèmes.

8.8.7 Le thème sous-jacent de l'Annexe 9 repose sur le rapport entre la facilitation et la sûreté de l'aviation. Le Programme FAL de l'OACI vise à assurer le congé rapide et efficace des aéronefs et de leurs cargaisons en normalisant et en simplifiant les formalités et les procédures. L'objet du programme de sûreté est d'assurer, par l'application de mesures de contrôle, la sécurité et la protection des aéronefs contre les actes d'intervention illicite. Une coordination est donc nécessaire pour assurer que les objectifs des deux programmes soient réalisés le plus efficacement possible. C'est pourquoi la Pratique recommandée 8.20 demande que les deux programmes soient mis en œuvre en étroite coordination. À cette fin, les membres du Comité de facilitation devraient également faire partie du Comité de sûreté.

8.8.8 La Pratique recommandée 8.21, relative aux éléments indicatifs présentés dans les Appendices 11 et 12 de l'Annexe 9, se passe d'explication.

8.8.9 L'Assemblée de l'OACI ne cesse de souligner l'importance continue des comités de facilitation, en notant que l'établissement et le fonctionnement actif des comités nationaux de facilitation est un moyen éprouvé d'assurer la réalisation d'amélioration des formalités de contrôle du congé. L'Assemblée a invité instamment les États à prendre toutes les mesures nécessaires pour appeler l'attention de tous les services gouvernementaux intéressés sur la nécessité de veiller à ce que les règlements et les pratiques nationaux soient conformes aux dispositions et à l'intention de l'Annexe 9 et de trouver des solutions appropriées aux problèmes quotidiens dans le domaine de la facilitation (voir par exemple la Résolution A36-15, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, Appendice D, Section III : Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation).

8.8.10 Par ailleurs, l'Assemblée encourage les États contractants à participer aux programmes régionaux et sous-régionaux de facilitation des autres organismes intergouvernementaux de l'aviation, à coordonner les résultats de leurs comités aux problèmes de facilitation avec ceux des comités d'autres États contractants avec lesquels ils auraient des liaisons aériennes et à consulter les États voisins et limitrophes sur les problèmes communs qu'ils pourraient avoir en matière de facilitation, lorsqu'il semblerait que ces consultations pourraient apporter une solution uniforme à de tels problèmes.

## 8.9 PERSONNES HANDICAPÉES

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 8, section H : Facilitation du transport des personnes ayant besoin d'assistance

8.9.1 L'OACI est bien consciente, depuis la sixième édition de l'Annexe 9 (1969), des difficultés à améliorer la facilitation du transport des passagers qui ont besoin d'une assistance spéciale. La question était liée aux passagers de transit. Un paragraphe a été ajouté à l'Annexe pour recommander que les passagers, et en particulier les passagers invalides, soient autorisés à se rendre directement d'un aéronef à un autre, lorsqu'un tel transfert est justifié par les délais de correspondance de vol ou par d'autres circonstances. Le but visé était d'éliminer la nécessité pour les passagers de parcourir inutilement de longues distances dans les aéroports (ce qui est parfois le cas durant les transits), obligation qui est particulièrement pénible pour les personnes âgées ou invalides. La disposition a été amendée en 1990 pour remplacer les passagers invalides par passagers âgés et handicapés.

8.9.2 En 1979, pour déterminer quelles autres mesures pourraient être prises aux aéroports pour faciliter les déplacements de ces personnes, l'OACI a commencé à recueillir et à analyser les données sur l'accessibilité déjà établies par les États, les transporteurs et les aéroports, en se concentrant sur l'accès aux aéroports plutôt que sur l'accès à l'ensemble du système de transport aérien.

8.9.3 Entre temps, le nombre de passagers aériens âgés et handicapés n'a cessé de croître, à mesure que ces personnes ont commencé à profiter des possibilités accrues de voyages aériens nationaux et internationaux. Et pourtant, de nombreux obstacles empêchent les personnes âgées et handicapées de tirer pleinement parti des services de transport aérien international. Outre leurs incidences négatives sur de nombreux voyageurs aériens potentiels, ces obstacles ont également un impact économique sur les transporteurs en raison du manque à gagner.

8.9.4 Par ailleurs, la communauté internationale a commencé à porter une plus grande attention sur l'amélioration des possibilités des personnes handicapées. C'était en partie le résultat de la proclamation par l'ONU de la période 1983-1992 comme étant la Décennie des Nations Unies pour les personnes handicapées.

8.9.5 En 1986, l'Assemblée a demandé au Conseil de se pencher sur les problèmes des voyageurs âgés et handicapés dans le monde, et de déterminer les mesures qu'il serait approprié de prendre pour améliorer l'accès de ces voyageurs aux aéroports et aux services de transport aérien. Le Conseil a décidé de mener l'étude en deux parties : d'une part, l'accès aux aéroports, et d'autre part, l'accès aux services de transport aérien.

8.9.6 La première partie de l'étude a donné lieu à plusieurs nouvelles SARP qui ont été incorporées dans la neuvième édition de l'Annexe 9 (1979), accompagnées de lignes directrices supplémentaires présentées en pièce jointe. La seconde partie visait à déterminer les problèmes auxquels doivent faire face les passagers âgés et handicapés utilisant des services aériens, notamment l'accès aux aéronefs, ainsi que les déplacements, les installations et les services à bord des aéronefs. Le Conseil a cerné certains principes de base qui doivent régir chaque étape du voyage d'une personne âgée ou handicapée, et qui ont été entérinés ultérieurement par la 29<sup>e</sup> session de l'Assemblée en 1992.

8.9.7 Les principes de base entérinés par la 29<sup>e</sup> Session de l'Assemblée couvraient les domaines suivants : a) contacts avec le service de réservation des compagnies aériennes et/ou les agents de voyages ; b) accès à l'aéronef ; c) déplacements, installations et services à bord des aéronefs ; d) droit de décision sur la nécessité d'un accompagnateur ; et e) tarifs, droits et conditions de voyage connexes. L'Assemblée est convenue par ailleurs que le Conseil favorisera l'application de ces principes par l'ajout de dispositions supplémentaires dans l'Annexe 9.

8.9.8 En conséquence, à la suite de la 11<sup>e</sup> session de la Division de facilitation, une nouvelle section a été ajoutée dans la dixième édition de l'Annexe 9 (1977), incluant plusieurs SARP nouvelles ou amendées sur la facilitation du transport des passagers nécessitant une assistance spéciale, et la définition d'une « personne handicapée », fondée sur la définition d'une « personne à mobilité réduite » de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).

8.9.9 Deux normes déterminantes (8.27 et 8.34) sont renforcées de dispositions établissant des recommandations générales sur : a) l'accès aux aéroports ; et b) l'accès aux services de transport aérien par les personnes handicapées (personnes à mobilité réduite). Ces normes obligent les États à prendre les mesures nécessaires pour assurer que : a) les installations et services d'aéroport soient adaptés aux besoins des personnes handicapées (Norme 8.27) ; et b) que les personnes handicapées aient un accès satisfaisant aux services de transport aérien. Les dispositions supplémentaires (Pratiques recommandées 8.22 à 8.26 ; 8.28 à 8.33 ; 8.35 à 8.38) se passent d'explication.

8.9.10 La Circulaire 274 de l'OACI — *Accès des personnes handicapées au transport aérien* contient des lignes directrices détaillées qui font une analyse plus approfondie des SARP de l'Annexe 9 et aident la communauté de l'aviation civile à les appliquer.

## 8.10 VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION

### SARP de l'Annexe 9, Chapitre 8, section I : Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

8.10.1 Les accidents d'aviation soulèvent une multitude de questions humanitaires, dont la majorité ne relève pas de la portée des travaux de l'OACI. Par contre, l'élaboration de SARP et de directives destinées à faciliter les voyages internationaux des personnes directement touchées par un accident, qu'il s'agisse des accidentés eux-mêmes ou de leurs familles, fait partie du mandat de l'Organisation.

8.10.2 En 2001, le Secrétaire général a publié la Circulaire 285 de l'OACI — *Éléments d'orientation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*. La Circulaire 285 vise à apporter des éléments d'orientation sur les diverses formes d'assistance qui peuvent être prêtées aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et sur les différentes ressources disponibles pour obtenir cette assistance. L'objet est de mieux préparer toutes les parties intéressées, de faciliter la coordination entre les parties et de décrire l'ampleur de leur contribution. La circulaire contient également des indications pour aider les États contractants et les exploitants d'aéronefs à établir les législations, réglementations et programmes appropriés en vue d'appuyer les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles.

8.10.3 En 2005, le Conseil a adopté de nouvelles SARP sur les aspects de l'Annexe 9 qui concernent l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Ces mesures ont pour objet principal de faciliter l'entrée, dans l'État d'occurrence de l'accident, des membres des familles et des représentants autorisés de l'exploitant (ou du partenaire de l'alliance) dont l'aéronef a eu un accident. Ces SARP invitent les États à établir et à mettre en œuvre les procédures les plus rapides possible pour faciliter les mouvements des survivants de l'accident, des membres de leurs familles, ainsi que le rapatriement dans leurs pays d'origine des dépouilles des personnes qui ont perdu leur vie dans l'accident.

8.10.4 Pour les membres des familles des victimes, il peut être nécessaire de se rendre sur le lieu de l'accident, à l'hôpital ou à tout autre emplacement pour rejoindre les survivants blessés, participer aux services commémoratifs ou se rendre à l'État d'occurrence pour des raisons liées directement à l'accident. Le personnel de l'exploitant doit se rendre sans délai sur le lieu de l'accident, afin d'apporter aux survivants et aux membres de leurs familles toute l'assistance possible, et pour participer à l'enquête de l'accident. Ces employés auront donc besoin d'entrer immédiatement dans l'État d'occurrence et d'en sortir rapidement. Les Normes 8.39 et 8.40 couvrent les obligations de l'État d'occurrence d'un accident d'aviation et celles des États adjacents, concernant ces voyages ainsi que l'entrée des membres des familles et de l'exploitant d'aéronefs/partenaire de l'alliance.

8.10.5 La Pratique recommandée 8.41 vise à assurer que les voyages d'urgence effectués en vertu de la Norme 8.39 puissent être effectués sur la simple présentation d'un passeport. Il peut être difficile parfois d'obtenir un passeport dans un très bref délai. C'est pourquoi la Pratique recommandée 8.41 préconise aussi la délivrance d'un document de voyage d'urgence expressément aux personnes qui doivent se rendre sur le lieu d'un accident. La pratique recommandée demande aussi l'octroi rapide de tout visa requis.

8.10.6 Les survivants d'un accident auront probablement perdu leurs pièces d'identité et/ou documents de voyage. Ils auront besoin d'aide pour terminer leur voyage. La Norme 8.42 stipule à cette fin que 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.

8.10.7 Les services d'immigration et de douane devront également prêter leur concours pour faciliter le rapatriement des dépouilles mortelles. La Norme 8.43 exige de tous les États contractants qu'ils accordent toute l'assistance nécessaire, par exemple en assurant le transport et le dédouanement, en vue du rapatriement des dépouilles mortelles vers leurs pays d'origine, à la demande des familles des victimes ou de l'exploitant de l'aéronef accidenté.

---



# PIÈCE JOINTE 1. MODÈLE DE PROGRAMME FAL D'AÉROPORT

## 1. OBJECTIF D'UN PROGRAMME FAL D'AÉROPORT

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

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.

## 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 quotidiens 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, santé, quarantaine, etc.), ainsi que des chefs d'escale des exploitants d'aéronefs assurant des vols internationaux à l'aéroport en question. La participation de toutes les parties est nécessaire au succès du programme FAL d'aéroport.

<i>Tâche du programme FAL d'aéroport</i>	<i>SARP de l'Annexe 9 (12<sup>e</sup> édition)</i>
Établir, réviser et amender, selon les besoins, les procédures d'entrée et de congé des vols à l'aéroport en question.	Pratique recommandée 6.1.1 ; Normes 6.1.2 à 6.1.4 et 8.17
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 3.36 et 3.39

<i>Tâche du programme FAL d'aéroport</i>	<i>SARP de l'Annexe 9 (12<sup>e</sup> édition)</i>
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 3.40, 3.51, 4.6, 6.20 et 6.21
Modifier, selon les besoins, les circuits de passage et les points de contrôle à l'aéroport pour faire face aux volumes de trafic croissants.	Pratique recommandée 6.1.1
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
Examiner l'effectif des postes d'inspection — horaires de travail, heures supplémentaires, etc. — et l'ajuster éventuellement en fonction de la demande de trafic.	Pratique recommandée 6.3
Contribuer, au nom des exploitants d'aéronefs résidents et des services d'inspection, à la conception des nouveaux aéroports ou des nouvelles installations d'inspection.	Normes 6.1.4 et 6.2
Suivre et améliorer la livraison des bagages dans la zone d'inspection douanière.	Pratiques recommandées 6.8 et 6.22
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
<b>Ne pas oublier le fret !</b> 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 6.31 à 6.34 inclusivement
Établir et maintenir des systèmes électroniques pour les manifestes de marchandises, le dédouanement et la livraison.	Normes 4.4 et 4.15
Service à la clientèle : 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 — horaires de travail, heures supplémentaires, etc. — et l'ajuster éventuellement pour répondre aux besoins du client.	Normes 6.1.3 et 6.42



## PIÈCE JOINTE 2. MODÈLE DE PROGRAMME FAL NATIONAL

### 1. OBJECTIF D'UN PROGRAMME FAL NATIONAL

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

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 la réalisation de ces tâches ainsi que des tâches connexes dans un État constituent le programme FAL national<sup>6</sup>.

### 3. ORGANISATION ET GESTION

3.1 Le programme FAL national relève principalement de la compétence de l'Autorité 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
- 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
- Quarantaine

3.2 En outre, la participation des exploitants d'aéroports (publics ou privés) et des exploitants d'aéronefs internationaux résidents 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 exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports. 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

---

6. 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.

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). Ces représentants devraient recevoir des pouvoirs suffisants pour agir au nom de leurs organismes respectifs et pour prendre les décisions nécessaires afin d'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 laissées 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

Il est recommandé 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 d'une personne compétente, afin 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.

<i>Mandat de la Convention de Chicago</i>	<i>Tâches de mise en œuvre</i>
<p><b>Article 10</b> — <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. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Établir des aéroports douaniers et en ouvrir de nouveaux selon les besoins.</li> <li>— 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.</li> <li>— Organiser des services d'inspection frontalière aux aéroports douaniers.</li> </ul>
<p><b>Article 13</b> — <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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Appuyer les services de contrôle frontalier intéressés dans l'établissement et le maintien de systèmes d'inspection efficaces aux aéroports, et dans leurs efforts de rationalisation de leurs procédures respectives.</li> <li>— Établir des programmes pour traiter des problèmes de sûreté comme la fraude de documents, la migration illégale et la contrebande.</li> <li>— Coordonner les préparatifs en vue du contrôle de grands nombres de visiteurs étrangers participant à des événements spéciaux, par exemple des compétitions sportives internationales.</li> </ul>
<p><b>Article 14</b> — <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, ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 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 d'inspection/filtrage à appliquer en cas d'urgence sanitaire.</li> </ul>

<p><b>Article 22</b> — <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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 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.</li> </ul>
<p><b>Article 23</b> — <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. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 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.</li> <li>— 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>.</li> </ul>
<p><b>Article 37</b> — <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 ; ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Participer à l'élaboration par l'OACI de l'Annexe 9.</li> <li>— Réviser périodiquement les procédures nationales afin d'en assurer l'harmonisation avec les dispositions de l'Annexe 9.</li> </ul>
<p><b>Article 38</b> — <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. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 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.</li> </ul>









ISBN 978-92-9231-924-3



9 789292 319243