



OACI

Normes et pratiques
recommandées internationales

Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Facilitation

Dix-septième édition, mars 2025



La présente édition annule et remplace, à partir du 11 juillet 2025, toutes les éditions antérieures de l'Annexe 9.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent à l'avant-propos.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Normes et pratiques
recommandées internationales

Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Facilitation

Dix-septième édition, mars 2025

La présente édition annule et remplace, à partir du 11 juillet 2025, toutes les éditions antérieures de l'Annexe 9.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent à l'avant-propos.

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, boul. Robert-Bourassa, 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).

Première édition, 1949
Quinzième édition, 2017
Seizième édition, 2022
Dix-septième édition, 2025

Annexe 9, *Facilitation*

Commande n° : AN 9
ISBN 978-92-9275-671-0

© OACI 2025

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.

AMENDMENTS

La parution des amendements est annoncée dans les suppléments au *Catalogue des produits et services*. Le Catalogue et ses suppléments sont disponibles sur le site web de l'Organisation : www.icao.int. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

RELEVÉ DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

[illegible][illegible]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
AVANT-PROPOS.....	<i>IX</i>
CHAPITRE 1. Définitions et principes généraux	1-1
A. Définitions.....	1-1
B. Principes généraux.....	1-7
CHAPITRE 2. Entrée et sortie des aéronefs	2-1
A. Généralités.....	2-1
B. Documents – Exigences et utilisation.....	2-1
C. Correction des documents	2-2
D. Désinsectisation des aéronefs	2-3
E. Désinfection des aéronefs.....	2-4
F. Dispositions relatives aux vols de l’aviation générale internationale et autres vols non réguliers	2-5
I. Généralités	2-5
II. Autorisations préalables.....	2-5
III. Préavis d’entrée.....	2-6
IV. Congé et autorisations de séjour aux aéronefs	2-6
CHAPITRE 3. Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages.....	3-1
A. Généralités.....	3-1
B. Documents exigés des voyageurs	3-1
C. Sécurité des documents de voyage	3-1
D. Documents de voyage.....	3-2
E. Visas de sortie	3-4
F. Visas d’entrée/de retour.....	3-4
G. Cartes d’embarquement/débarquement	3-5
H. Inspection des documents de voyage.....	3-5
I. Procédures de sortie.....	3-6
J. Procédures d’entrée et responsabilités.....	3-7
K. Procédures et règles de transit	3-8
L. Restitution des bagages séparés de leur propriétaire	3-8
M. Identification et entrée des membres d’équipage et autre personnel de l’exploitant d’aéronefs	3-9
N. Inspecteurs de l’aviation civile.....	3-10
O. Assistance d’urgence/visas d’entrée en cas de force majeure	3-10
P. Mineurs.....	3-11

	<i>Page</i>
CHAPITRE 4. Entrée et sortie des marchandises et autres articles	4-1
A. Généralités.....	4-1
B. Renseignements exigés par les pouvoirs publics.....	4-2
C. Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'exportation et à l'importation	4-3
D. Pièces de rechange, équipements, provisions et autres articles importés ou exportés par des exploitants d'aéronefs dans le cadre de services internationaux	4-5
E. Conteneurs et palettes.....	4-6
F. Formalités et documents relatifs à la poste.....	4-7
G. Matières radioactives.....	4-7
CHAPITRE 5. Personnes non admissibles et personnes expulsées	5-1
A. Généralités.....	5-1
B. Personnes non admissibles	5-1
C. Personnes expulsées	5-3
D. Obtention d'un document de voyage de remplacement.....	5-4
CHAPITRE 6. Aéroports internationaux – Installations et services intéressant le trafic	6-1
A. Généralités.....	6-1
B. Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports	6-2
I. Dispositions communes	6-2
II. Dispositions relatives au stationnement et au service des aéronefs	6-3
III. Passagers, équipages et bagages au départ.....	6-3
IV. Passagers, équipages et bagages à l'arrivée	6-3
V. Transit et transbordement des passagers et membres d'équipage.....	6-4
VI. Installations et services divers dans les aéroports de passagers.....	6-4
VII. Aménagements intéressant l'acheminement et le congé des marchandises et de la poste	6-5
C. Installations nécessaires aux services de contrôle et fonctionnement de ces services.....	6-5
D. Passagers indisciplinés	6-5
E. Commodités pour les passagers.....	6-6
CHAPITRE 7. Atterrissages effectués hors des aéroports internationaux.....	7-1
A. Généralités.....	7-1
B. Arrêt de courte durée	7-1
C. Interruption du vol.....	7-1
CHAPITRE 8. Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques	8-1
A. Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie	8-1
B. Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents.....	8-1
C. Missions de secours et vols de rapatriement.....	8-2
D. Opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité.....	8-3
E. Établissement de programmes nationaux de facilitation	8-3
F. Facilitation du transport des personnes handicapées	8-3
I. Généralités	8-3
II. Accès aux aéroports.....	8-4
III. Accès aux services de transport aérien.....	8-5

	<i>Page</i>
G. Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles	8-5
H. Traite de personnes.....	8-6
I. Trafic d'espèces sauvages	8-7
CHAPITRE 9. Systèmes de données sur les passagers	9-1
A. Généralités.....	9-1
B. Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV).....	9-1
C. Systèmes électroniques de voyage (ETS).....	9-3
D. Données des dossiers passagers (PNR)	9-4
CHAPITRE 10. Dispositions relatives à la santé.....	10-1
A. Règlement sanitaire international et mesures correspondantes.....	10-1
B. Inspection des documents sanitaires.....	10-2
C. Prévention et atténuation des maladies transmissibles	10-3
D. Installations nécessaires à l'exécution des mesures concernant l'hygiène publique, les soins médicaux d'urgence et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire	10-5
APPENDICE 1. Déclaration générale.....	APP 1-1
APPENDICE 2. Manifeste de passagers.....	APP 2-1
APPENDICE 3. Manifeste de marchandises.....	APP 3-1
APPENDICE 4. Certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent.....	APP 4-1
APPENDICE 5. Carte d'embarquement/débarquement	APP 5-1
APPENDICE 6. Recommandation du Conseil de coopération douanière	APP 6-1
APPENDICE 7. Certificat de membre d'équipage (CMC).....	APP 7-1
APPENDICE 8. Certificat d'inspecteur de l'aviation civile.....	APP 8-1
APPENDICE 9. Présentations proposées pour les documents relatifs au retour des personnes non admissibles.....	APP 9-1
1. Attestation relative à la perte ou à la destruction de documents.....	APP 9-1
2. Lettre relative à des documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux ou à des documents authentiques présentés par des imposteurs	APP 9-2
APPENDICE 10. Formule-cadre des Nations Unies relative aux documents commerciaux.....	APP 10-1
APPENDICE 11. Modèle de programme de facilitation (FAL) d'aéroport	APP 11-1
1. Objectif d'un programme FAL d'aéroport	APP 11-1
2. Portée du programme FAL d'aéroport	APP 11-1
3. Organisation et gestion	APP 11-1

	<i>Page</i>
APPENDICE 12. Modèle de programme FAL national.....	APP 12-1
1. Objectif d'un programme FAL national.....	APP 12-1
2. Portée du programme FAL national	APP 12-1
3. Organisation et gestion.....	APP 12-1
4. Institution d'un programme FAL national.....	APP 12-2
APPENDICE 13. Formulaire de localisation de passager pour la santé publique.....	APP 13-1

AVANT-PROPOS

Historique

Des normes et pratiques recommandées sur la facilitation ont été adoptées pour la première fois par le Conseil le 25 mars 1949, conformément aux dispositions de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), sous le titre d'Annexe 9 à la Convention (Normes et pratiques recommandées – *Facilitation*). Établies à partir des recommandations formulées par la Division de facilitation lors de ses première et deuxième sessions (Montréal, février 1946 et Genève, juin 1948), elles ont pris effet le 1^{er} septembre 1949. Elles ont été élargies et remaniées à la suite des sessions ultérieures de la Division [troisième session, tenue à Buenos Aires en décembre 1951, quatrième session, tenue à Manille en octobre 1955, cinquième session, tenue à Rome en décembre 1959, sixième session, tenue à Mexico en mars-avril 1963, septième session, tenue à Montréal en mai 1968, huitième session, tenue à Dubrovnik en mars 1973, neuvième session, tenue à Montréal en avril-mai 1979, dixième session, tenue à Montréal en septembre 1988, onzième session, tenue à Montréal en avril 1995 et troisième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FAL), tenue à Montréal en février 2001]. À la suite des recommandations de la Division et du Groupe FAL visant à l'amendement de l'Annexe 9 et des décisions prises par le Conseil à ce sujet, la deuxième édition est entrée en vigueur le 1^{er} mars 1953, la troisième édition le 1^{er} novembre 1956, la quatrième édition le 1^{er} novembre 1960, la cinquième édition le 1^{er} avril 1964, la sixième édition le 1^{er} avril 1969, la septième édition le 15 avril 1974, la huitième édition le 15 juillet 1980, la neuvième édition le 15 novembre 1990, la dixième édition le 30 avril 1997, la onzième édition le 15 juillet 2002, la douzième édition le 11 juillet 2005, la treizième édition le 18 juillet 2011, la quatorzième édition le 25 octobre 2015, la quinzième édition le 23 octobre 2017 et la seizième édition le 18 juillet 2022.

Dix-septième édition. La présente édition incorpore notamment des dispositions résultant de la treizième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/13), qui s'est tenue à Montréal, au Canada, en 2024, concernant des questions relatives aux entrées et sorties des passagers et de leurs bagages, aux installations et services des aéroports internationaux pour le trafic, aux données des dossiers passagers (PNR), aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), à la traite des personnes et aux dispositions relatives à la santé. La présente édition de l'Annexe 9 est entrée en vigueur le 10 mars 2025 et devient applicable le 11 juillet 2025.

Les normes et pratiques recommandées – *Facilitation* – sont fondées sur les dispositions de l'article 37 de la Convention, qui prévoit notamment que « l'Organisation de l'aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des [...] formalités de douane et d'immigration [...] et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne ». Les principes qui régissent la mise en application par les États des normes et pratiques recommandées – *Facilitation* – sont confirmés par l'article 22 de la Convention, aux termes duquel « 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 », ainsi que par l'article 23 de la Convention, d'après lequel 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 »*.

* Un certain nombre d'autres articles de la Convention ont une incidence particulière sur les dispositions de l'Annexe FAL et il en a été tenu compte dans la préparation de l'Annexe. Les personnes chargées de mettre en application les dispositions de la présente Annexe devraient connaître tout spécialement les articles ci-après, outre les articles 22 et 23 :

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.

Outre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9, le programme de facilitation de l'Organisation se fonde sur les résolutions relatives à la facilitation adoptées par l'Assemblée et sur les recommandations de type B des sessions de la Division de facilitation, c'est-à-dire celles qui ne préconisent pas d'amendements aux dispositions de l'Annexe.

Le tableau A indique l'origine des amendements ainsi que les principales questions qui ont fait l'objet des différents amendements et les dates auxquelles l'Annexe et ses amendements ont été adoptés ou approuvés par le Conseil, ont pris effet et sont devenus applicables.

Champ d'application

Comme il est indiqué au chapitre 1, section B, les dispositions des présentes normes et pratiques recommandées sont applicables à toutes les catégories d'exploitation aérienne, sauf dans le cas de dispositions expressément applicables à l'une de ces catégories.

Les normes et pratiques recommandées – *Facilitation* – revêtent inévitablement deux formes : l'une « négative », d'après laquelle, par exemple, les États ne devront pas imposer plus que certaines obligations maximales en matière de formalités écrites, de restrictions à la liberté de mouvement, etc., l'autre « positive », selon laquelle, par exemple, les États devront accorder certaines facilités minimales aux passagers, au trafic en transit, etc. Chaque fois qu'une question se posera au titre d'une disposition « négative », il est présumé que les États imposeront autant que possible des obligations inférieures aux obligations maximales prévues dans les normes et pratiques recommandées. Lorsqu'il s'agira d'une disposition « positive », il est présumé que les États accorderont dans toute la mesure possible des avantages supérieurs aux avantages minimaux prévus dans les normes et pratiques recommandées.

Dispositions incombant aux États contractants

Notification des différences. L'attention des États contractants est attirée sur le fait que l'article 38 de la Convention leur impose l'obligation de notifier à l'Organisation toutes différences entre leurs règlements et usages nationaux et les normes internationales qui figurent dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels. Les États contractants sont invités également à notifier toutes différences par rapport aux pratiques recommandées figurant dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels. De plus, les États contractants sont invités à tenir l'Organisation au courant de l'introduction ultérieure de toutes différences ou de l'élimination de toutes différences déjà notifiées. Une demande spéciale de notification des différences sera adressée aux États contractants immédiatement après l'adoption de chaque amendement de l'Annexe.

L'attention des États est également appelée sur les dispositions de l'Annexe 15 relatives à la publication, par l'intermédiaire du service d'information aéronautique, des différences importantes entre leurs règlements et usages nationaux et les spécifications correspondantes des normes et pratiques recommandées de l'OACI ; l'observation de ces dispositions de l'Annexe 15 vient s'ajouter à l'obligation qui incombe aux États aux termes de l'article 38 de la Convention.

Publication de renseignements. La création, le retrait ou la modification des installations, services et procédures affectant l'exploitation aérienne et mis en œuvre conformément aux normes, pratiques recommandées et procédures spécifiées dans la présente Annexe devraient être notifiés et prendre effet conformément aux dispositions de l'Annexe 15.

Les États contractants devraient faire de leur mieux pour publier les renseignements FAL exigés par l'Annexe 15 [et développés dans le *Manuel des services d'information aéronautique* (Doc 8126)] et, en particulier, veiller à se conformer aux exigences de la quatorzième édition de l'Annexe 15 concernant la présentation et la teneur de ces renseignements.

Incorporation du texte de l'Annexe aux règlements nationaux. Dans une résolution adoptée le 13 avril 1948, le Conseil attire l'attention des États contractants sur l'opportunité de faire autant que possible concorder le texte de leurs règlements et celui des normes de l'OACI, lorsque ces dernières revêtent un caractère de règlement, de préciser toute différence par rapport au texte de ces normes, et de signaler tout règlement national complémentaire important pour la sécurité et la régularité de la

navigation aérienne. Dans toute la mesure possible, les dispositions de la présente Annexe ont été rédigées de façon à faciliter leur incorporation, sans changement de texte important, aux règlements nationaux.

Généralités

Les Annexes sont composées de divers éléments dont le caractère est précisé ci-après ; ces éléments ne figurent d'ailleurs pas nécessairement tous dans chaque annexe.

1.— Dispositions qui constituent l'Annexe proprement dite :

- a) *Normes et pratiques recommandées* qui, adoptées par le Conseil en vertu des dispositions de la Convention, se définissent comme suit aux fins de la présente Annexe :

Norme. Toute spécification que le Conseil a adoptée aux termes de l'article 54, alinéa 1), de la Convention après avoir reconnu que son application uniforme est réalisable et nécessaire pour faciliter et améliorer un certain aspect de la navigation aérienne internationale ; aux termes de l'article 38, les États contractants doivent saisir le Conseil des cas de non-application.

Pratique recommandée. Toute spécification que le Conseil a adoptée aux termes de l'article 54, alinéa 1), de la Convention après avoir reconnu que son application est généralement réalisable et particulièrement souhaitable pour faciliter et améliorer un certain aspect de la navigation aérienne ; les États contractants s'efforceront de s'y conformer en application des dispositions de la Convention.

- b) *Appendices*, où ont été groupées, pour des raisons de commodité, des dispositions qui font néanmoins partie des normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil.
- c) *Définitions* d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

2.— Textes dont le Conseil a approuvé la publication dans le même document que les normes et pratiques recommandées :

- a) *Avant-propos*, qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, en expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées, aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption.
- b) *Introduction et notes explicatives*, figurant au début des parties, chapitres ou sections d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications.
- c) *Notes*, insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées ; ces notes ne font pas partie des normes ou pratiques recommandées.
- d) *Suppléments*, contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

La présente Annexe a été adoptée en six langues – français, anglais, arabe, chinois, espagnol et russe. Chaque État contractant est invité à choisir l'un de ces textes pour la mise en application nationale et pour toute autre fin prévue dans la Convention, soit directement, soit après traduction dans sa propre langue, et à informer l'Organisation de son choix.

Pour bien faire ressortir le caractère de chaque énoncé, il a été décidé d'adopter la présentation suivante : les *normes* sont en romain, les *pratiques recommandées*, précédées de la mention **Pratique recommandée**, sont en italique, de même que les *notes* dont le caractère est précisé par la mention *Note*.

Il y a lieu de noter par ailleurs que l'obligation exprimée par les normes a été rendue par le futur simple, tandis que les recommandations sont rendues par l'expression *Il est recommandé*.

Tout renvoi à un passage du présent document identifié par un numéro et/ou un titre porte sur toutes les subdivisions dudit passage.

Dans la présente Annexe, le masculin est utilisé pour désigner à la fois les hommes et les femmes.

Tableau A. Amendements de l'Annexe 9

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption — entrée en vigueur — application
1 ^{re} édition	Première et deuxième sessions de la Division de facilitation (FAL/1, FAL/2), 1946 et 1948, respectivement.	—	25 mars 1949 1 ^{er} septembre 1949 1 ^{er} mars 1950
1 (2 ^e édition)	Troisième session de la Division de facilitation (FAL/3), 1951	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : la normalisation des procédures FAL pour les aéronefs non réguliers ; la mise à jour des procédures internationales de facilitation en cas d'atterrissages successifs dans un même État ; l'indication de la langue utilisée dans les documents d'aéronef ; la modification de la partie concernant la santé dans la déclaration générale ; la normalisation des visas d'entrée pour les visiteurs temporaires ; la révision de la déclaration internationale de bagages de passagers ; la mise en place de procédures pour le traitement des bagages non accompagnés et l'entrée de pièces d'aéronef ; ainsi que l'amélioration des accords pour le trafic en transit direct et la déclaration par les passagers de devises étrangères.	7 novembre 1952 1 ^{er} mars 1953 1 ^{er} juillet 1953
2 (3 ^e édition)	Quatrième session de la Division de facilitation (FAL/4), 1955	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : la simplification de la carte d'embarquement/débarquement, le manifeste de passagers, la facilitation des formalités liées aux passeports et visas pour les touristes, la simplification des procédures pour le congé des marchandises, le traitement préférentiel accordé à la poste aérienne, la simplification des exigences existantes pour les aéronefs non réguliers, le Congrès de Bruxelles de l'UPU (1952), la réglementation sanitaire internationale, et l'élargissement des privilèges pour les passagers en transit direct.	17 mai 1956 1 ^{er} novembre 1956 1 ^{er} mars 1957
3 (4 ^e édition)	Cinquième session de la Division de facilitation (FAL/5), 1959	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : la simplification de la déclaration générale d'aéronef, la suppression des visas pour les touristes et autres visiteurs temporaires, la vérification des bagages et du fret à l'arrivée, la suppression de la déclaration écrite de bagages et de la vérification des bagages à la sortie, le renoncement aux acquits des autorités fiscales, la suppression des formalités consulaires et des droits, la facilitation du trafic traversant le territoire d'un État, ainsi que les aménagements visant à accélérer le traitement et le congé des aéronefs et du trafic à l'aéroport.	22 juin 1960 1 ^{er} novembre 1960 1 ^{er} mars 1961

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption — entrée en vigueur — application
4 (5 ^e édition)	Sixième session de la Division de facilitation (FAL/6), 1963	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : la réduction du nombre et du volume de tampons sur les documents d'aéronef, la simplification du manifeste de membres d'équipage et de la carte d'embarquement/débarquement, l'utilisation de poids-types pour les bagages, la révision des procédures de désinsectisation des aéronefs, la facilitation pour les exploitants non réguliers, le renoncement à l'obligation de présenter les bagages à la sortie, la suppression des documents requis pour les marchandises à la sortie, les dispositions pour le chargement de marchandises jusqu'au moment du départ, l'importation temporaire de conteneurs d'aéronefs et la facilitation pour les passagers qui ont l'intention de rester moins de 24 heures dans un État.	20 novembre 1963 1 ^{er} avril 1964 1 ^{er} juillet 1964
5	Troisième session de la Division AIG	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent sur les accidents d'aéronefs, les dispositions pour l'entrée temporaire sans délai du personnel qualifié en provenance d'autres États, ainsi que la facilitation du mouvement de pièces d'aéronef endommagé à des fins techniques.	17 novembre 1965 1 ^{er} mars 1966 1 ^{er} juillet 1966
6 (6 ^e édition)	Septième session de la Division de facilitation (FAL/7), 1968	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : la déclaration générale, la réduction du nombre de documents requis pour le congé des aéronefs, la simplification de la délivrance de passeports et de visas d'entrée pour les visiteurs temporaires, l'utilisation de techniques de traitement électronique des données pour le congé des marchandises, la simplification des procédures pour l'obtention et le renouvellement des licences d'importation/d'exportation, les dispositions pour que les marchandises à l'entrée soient rapidement délivrées, le contrôle simultané par différents services de contrôle, la simplification des procédures de congé des conteneurs, le transport au sol dans les aéroports, les dispositions pour le stationnement dans les aéroports, les installations pour l'enregistrement des bagages, ainsi que les installations adéquates pour le débarquement rapide des passagers à l'arrivée.	16 décembre 1968 15 avril 1969 15 juillet 1969
7	Comité du transport aérien et Conseil, conformément à la Résolution A17-10 de l'Assemblée	Cet amendement a introduit des dispositions en matière de sûreté concernant le port d'armes par des individus à bord d'un aéronef ainsi que l'isolement et la garde des aéronefs susceptibles d'être attaqués.	16 décembre 1970 15 avril 1971 15 juillet 1971
8 (7 ^e édition)	Huitième session de la Division de facilitation (FAL/8), 1973	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : la mise en place du système du double-circuit pour le congé des bagages aux aéroports, la réduction du nombre de documents requis pour les passagers au départ, les techniques de traitement électronique des données pour le traitement et le congé des marchandises, la facilitation du congé des marchandises, l'entreposage et le traitement de la poste dans les aéroports, les services d'escale, les systèmes d'information de vol dans les aéroports, les systèmes mécanisés de distribution des bagages, la facilitation des vols de secours, ainsi que les mesures contre l'intervention illicite dans l'aviation civile.	7 décembre 1973 15 avril 1974 15 juillet 1974
9	Comité du transport aérien et Conseil, conformément à une demande de la vingt-et-unième session de l'Assemblée	Cet amendement a introduit une révision des responsabilités des aéroports et des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les services d'escale.	12 novembre 1975 30 avril 1976 30 juillet 1976

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption — entrée en vigueur — application
10	Comité de l'intervention illicite et Conseil, conformément à la Résolution A21-23 de l'Assemblée	Cet amendement a introduit des dispositions modifiées concernant la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ainsi que l'introduction non autorisée d'armes et d'explosifs ou de dispositifs incendiaires à bord d'aéronefs.	31 mars 1976 15 septembre 1976 15 décembre 1976
11	Comité de l'intervention illicite, 1977	Cet amendement portait sur le transfert à l'Annexe 17 des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la sûreté de l'aviation.	15 décembre 1977 15 avril 1978 10 août 1978
12 (8 ^e édition)	Neuvième session de la Division de facilitation (FAL/9), 1979	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : le manifeste de passagers, la déclaration générale et le manifeste de marchandises, le congé rapide des passagers par les contrôles aux aéroports, les dispositions pour la restitution rapide des bagages mal acheminés à leur propriétaire, les techniques de traitement électronique des données pour le traitement et le congé des marchandises, l'alignement des documents pour le congé des marchandises sur la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux, la réduction de la durée d'entreposage des marchandises dans les aéroports, la coordination des horaires aux aéroports, la normalisation des signes et formes concernant les informations de vol, la livraison rapide des bagages et l'assistance aux passagers à l'arrivée, les heures de service des pouvoirs publics dans les aéroports, ainsi que la mise en œuvre du Règlement sanitaire international et des dispositions connexes.	19 mars 1980 15 juillet 1980 15 octobre 1980
13	Neuvième session de la Division de facilitation (FAL/9), 1979	Cet amendement a introduit des dispositions portant sur la création des programmes nationaux de facilitation et des comités de facilitation nationaux et d'aéroports.	1 ^{er} mars 1982 15 juillet 1982 15 octobre 1982
14 (9 ^e édition)	Dixième session de la Division de facilitation (FAL/10), 1988	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : l'harmonisation des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la sûreté de l'aviation avec celles de l'Annexe 17, les contrôles des stupéfiants dans les aéroports, l'accessibilité au transport aérien pour les personnes âgées et handicapées, les passagers ne présentant pas tous les documents requis, les installations pour les envois par coursiers ou envois exprès, ainsi que le traitement électronique des procédures de congé.	4 décembre 1989 30 juillet 1990 15 novembre 1990
15	Comité du transport aérien et Conseil, conformément à la Résolution A29-14 de l'Assemblée	Cet amendement a introduit des dispositions relatives aux vols de secours en situation d'urgence.	5 mars 1993 26 juillet 1993 11 novembre 1993
16 (10 ^e édition)	Onzième session de la Division de facilitation (FAL/11), 1995	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : les processus liés aux marchandises et aux passagers, l'utilisation de l'échange électronique et des nouvelles technologies, la coopération entre l'industrie et les administrations dans certains efforts d'application de la loi, ainsi que les stratégies de la communauté de l'aviation pour répondre à des questions d'intérêt public spécial.	20 novembre 1996 30 avril 1997 31 août 1997
17	Première réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/1), 1997	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur les dispositions relatives à la garde des passagers, des membres d'équipage et de leurs bagages.	8 décembre 1998 30 avril 1999 4 novembre 1999

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption — entrée en vigueur — application
18 (11 ^e édition)	Deuxième et troisième réunions du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/2 et FALP/3), 1999 et 2001 respectivement	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : les documents de voyage, les procédures d'entrée et de sortie, les documents d'aéronef, la désinsectisation des aéronefs, les vols non réguliers, l'entrée et la sortie des marchandises et autres articles, ainsi que le contrôle des passagers et du fret en transit.	1 ^{er} mars 2002 15 juillet 2002 28 novembre 2002
19 (12 ^e édition)	Douzième session de la Division de facilitation (FAL/12), 2004	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), l'application des technologies biométriques dans les documents de voyage, la fraude dans les documents de voyage et l'immigration illégale, les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), les questions et règlements sanitaires internationaux, et l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.	7 mars 2005 11 juillet 2005 24 novembre 2005
20	Comité du transport aérien et Conseil, conformément à la Résolution A35-12 de l'Assemblée	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent sur la protection de la santé des passagers et des équipages, et la prévention de la propagation des maladies transmissibles par le transport aérien international.	20 novembre 2006 15 mars 2007 15 juillet 2007
21	Cinquième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/5), 2008	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : les installations et services intéressant le trafic dans les aéroports internationaux, les systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et le transport aérien des matières radioactives.	9 mars 2009 20 juillet 2009 19 novembre 2009
22 (13 ^e édition)	Sixième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/6), 2010	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur le renforcement des SARP pour faire face aux flambées internationales de maladies transmissibles, les systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les mesures visant à assister les passagers dont les vols ont été perturbés pour des raisons de force majeure.	7 mars 2011 18 juillet 2011 17 novembre 2011
23	Comité du transport aérien, 2012	Cet amendement a introduit un appendice modifié concernant le Formulaire de localisation de passager pour la santé publique.	18 juin 2012 29 octobre 2012 28 février 2013
24	Septième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/7), 2012	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : la facilitation du transport des personnes handicapées, la délivrance et l'inspection des documents de voyage, l'utilisation des systèmes de données sur les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) ou sur les dossiers passagers (PNR), et les procédures relatives au refoulement de personnes inadmissibles et de personnes expulsées.	20 novembre 2013 29 mars 2014 29 juillet 2014
25 (14 ^e édition)	Huitième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/8), 2014	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, le Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI, les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), la facilitation du fret et la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage perdus ou volés (SLTD).	12 juin 2015 25 octobre 2015 25 février 2016
26 (15 ^e édition)	Neuvième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/9), 2016	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), le transport de mineurs par voie aérienne, le manifeste de passagers, les systèmes de contrôle frontaliers automatisés (CFA) et les systèmes d'échange de données sur les passagers.	16 juin 2017 23 octobre 2017 23 février 2018

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption — entrée en vigueur — application
27	Dixième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/10), 2018	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : les cartes d'identité de membres d'équipage, le transport de mineurs par voie aérienne, la traite de personnes et les systèmes d'échange de données sur les passagers.	24 mai 2019 21 octobre 2019 21 février 2020
28	Onzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/11), 2020	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : les données des dossiers passagers (PNR), le Répertoire OACI de clés publiques (RCP) et les passagers indisciplinés.	23 juin 2020 30 octobre 2020 28 février 2021
29 (16 ^e édition)	Douzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/12), 2021	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur les urgences de santé publique, la sécurité des documents de voyage et des attestations sanitaires, les vols de secours et de rapatriement, la facilitation du transport aérien des personnes handicapées, l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et aux membres de leurs familles, la traite des personnes et les données des dossiers passagers (PNR).	9 mars 2022 18 juillet 2022 18 novembre 2022
30 (17 ^e édition)	Treizième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/13), 2024	Le présent amendement introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur les définitions et les principes généraux, l'entrée et la sortie des aéronefs, l'entrée et la sortie des personnes et de leurs bagages, les installations et services des aéroports internationaux pour le trafic, les dispositions relatives à la facilitation couvrant des sujets spécifiques, les données des dossiers passagers (PNR), les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), la traite des personnes et les dispositions relatives à la santé.	5 novembre 2024 10 mars 2025 11 juillet 2025

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

A. Définitions

Dans les présentes normes et pratiques recommandées relatives à la facilitation, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Accompagnateur. Adulte voyageant avec un mineur, dont il n'est pas nécessairement le parent ou le tuteur légal.

Note.— Il convient de noter qu'il faudra peut-être utiliser cette définition en fonction des obligations découlant de l'application de règlements nationaux aux contrôles frontaliers.

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 modification, 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.

Agent d'escorte. Personne autorisée par un État contractant ou un exploitant d'aéronefs à accompagner des personnes non admissibles ou des personnes qui sont expulsées de l'État contractant.

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.

Contrôle frontalier automatisé (CFA). Système automatisé qui authentifie le document de voyage ou jeton électronique lisible à la machine, confirme que le passager est le titulaire légitime du document ou du jeton, interroge les dossiers de contrôle frontalier, puis détermine l'admissibilité à franchir la frontière selon des règles prédéfinies.

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.

Désinfection. Procédure qui consiste à prendre des mesures sanitaires pour maîtriser ou éliminer des agents infectieux présents sur le corps d'une personne ou d'un animal, à l'intérieur ou à la surface de parties contaminées d'aéronefs, de bagages, de cargaisons, de marchandises ou de conteneurs, selon qu'il convient, par exposition directe à des agents chimiques ou physiques.

Désinsectisation. Procédure qui consiste à prendre des mesures sanitaires pour maîtriser ou éliminer des insectes présents dans des aéronefs, des bagages, des cargaisons, des conteneurs, des marchandises et des envois postaux.

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.

Document de voyage électronique lisible à la machine (DVLM-e). Document de voyage lisible à la machine, où est incrusté un circuit intégré sans contact conforme aux spécifications énoncées dans le Doc 9303.

Note.— Il y a lieu d'appliquer cette définition au regard de la définition de document de voyage lisible à la machine (DVLM).

Document de voyage lisible à la machine (DVLM). Document de voyage, conforme aux spécifications énoncées dans le Doc 9303, et qui contient des données visuelles (se prêtant à la lecture oculaire) obligatoires et, séparément, dans une forme lisible par machine, un condensé des données obligatoires.

Note.— Il y a lieu d'appliquer cette définition au regard de la définition de document de voyage.

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 (MCO), 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.

Documents sanitaires. Preuves documentaires exigées par les États contractants, notamment les documents normalisés par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) au titre du Règlement sanitaire international (RSI) (2005), pour attester que les passagers et les membres d'équipage ont rempli les exigences visant à prévenir et à atténuer la propagation des maladies transmissibles lors de l'entrée ou du transit dans un État contractant.

Documents sanitaires normalisés. Documents normalisés par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) au titre du Règlement sanitaire international (RSI) (2005).

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.

Effets nocifs. Effets susceptibles de constituer un risque pour la santé des passagers, du personnel ou des animaux vivants ou d'endommager la structure de l'aéronef.

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. Procédure consistant à déterminer, à analyser et à estimer les dangers.

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.

Guichet unique. Système permettant aux parties intervenant dans le domaine du commerce et des transports de communiquer des informations et des documents normalisés à un seul point d'entrée pour satisfaire à toutes les obligations réglementaires en matière d'importation, d'exportation et de transit. Dans le cas des informations électroniques, les éléments de données ne devraient être soumis qu'une seule fois.

Guichet unique pour les données passagers. Système permettant à toutes les parties concernées par le transport aérien des passagers de communiquer des informations normalisées sur ces passagers (à savoir des RPCV, des RPCVi et/ou des PNR) par un seul point d'entrée de données pour satisfaire à toutes les obligations réglementaires en matière d'entrée et/ou de sortie des passagers qui pourraient être imposées par divers organismes de l'État contractant.

Note.— Il n'est pas nécessaire que le système de guichet unique pour les données passagers assurant la transmission des RPCV/RPCVi soit le même que le système utilisé pour les échanges de données PNR.

Imposteur. Personne qui se fait passer pour le titulaire légitime d'un document de voyage authentique.

Inspecteur de l'aviation civile. Personne nommée par un État contractant pour se charger de l'inspection des aspects liés à la sécurité, à la sûreté ou aux domaines connexes des opérations de transport aérien, conformément aux instructions de l'autorité compétente.

Note.— Les exemples de domaines d'inspection de l'aviation civile comprennent la navigabilité, l'exploitation aérienne et tous autres aspects liés à la sécurité ou à la sûreté des opérations de transport aérien.

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.

Mineur. Personne qui n'a pas atteint l'âge de la majorité fixé par la législation qui lui est applicable.

Mineur non accompagné. Mineur voyageant seul ou en compagnie d'un autre mineur.

Note.— Il convient de noter qu'il faudra peut-être utiliser cette définition en fonction des obligations découlant de l'application de règlements nationaux aux contrôles frontaliers.

Opérateur économique agréé (OEA). Partie intervenant dans le mouvement international des marchandises à quelque titre que ce soit et qui a été reconnue par une administration nationale des douanes, ou au nom d'une telle administration, comme respectant les normes de l'OMD ou des normes équivalentes en matière de sûreté de la chaîne logistique. Les OEA peuvent être des fabricants, des importateurs, des exportateurs, des courtiers en douane, des transporteurs, des groupements, des intermédiaires, des exploitants de ports, d'aéroports ou de terminaux, des exploitants intégrés, des exploitants d'entrepôts, des distributeurs ou des commissaires de fret.

Note.— La définition est harmonisée avec celle qui figure dans le « Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial », de l'Organisation mondiale des douanes.

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.

Précautions nécessaires. Vérifications faites au point d'embarquement par du personnel dûment formé de l'exploitant d'aéronefs ou de l'entreprise assurant l'exploitation en son nom, afin de veiller à ce que toutes les personnes détiennent un document de voyage valide et, s'il y a lieu, le visa ou le titre de séjour requis pour l'entrée dans l'État de transit et/ou de destination. Ces vérifications visent à assurer la détection des irrégularités (p. ex. une altération évidente d'un document).

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.

Quarantaine. Restriction des activités et/ou mise à l'écart des personnes suspectes qui ne sont pas malades ou des bagages, conteneurs, moyens de transport ou marchandises suspects, de façon à prévenir la propagation de l'infection ou de la contamination.

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

Recherche des contacts. Pratique consistant, à des fins de contrôle de la propagation d'une infection, en l'identification, la notification et le suivi des personnes ayant pu être en contact direct avec une personne présentant un cas probable ou

confirmé de maladie infectieuse, ou qui ont été exposées à cette personne et potentiellement infectées par elle. L'identité de la personne infectée ou potentiellement infectée n'est pas divulguée aux contacts, même s'ils en font la demande.

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_{SD}) (contenant les clés publiques de signataire de documents), de liste de contrôle de l'ANSC (LC_{ANSC}), de certificats de liaison de l'Autorité nationale de signature de certificat (CL_{ANSC}) 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-e.

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.

RPCV interactif (RPCVi). Système électronique de communication au moyen duquel, pendant l'enregistrement, des éléments de données RPCV collectés par l'exploitant d'aéronefs sont transmis aux services de contrôle frontalier, et par lequel ces services, à l'intérieur des délais de traitement actuels de l'enregistrement des passagers, renvoient à l'exploitant un message de réponse concernant chaque passager.

Sécurité aux 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.

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.

Système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV). Système électronique de communication consistant, pour les exploitants d'aéronefs, à collecter des éléments de données requis pour chaque passager et/ou membre d'équipage, à les transmettre pour traitement aux services de contrôle frontalier avant le départ ou l'arrivée des vols et à les mettre à disposition à la première inspection au point d'entrée.

Système électronique de voyage (ETS). Processus automatisé de présentation, d'acceptation et de vérification de l'autorisation de voyage d'un passager à destination d'un État, au lieu de l'habituel visa papier autocollant.

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 séjourne 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 rapatriement. Vols spéciaux organisés, facilités ou appuyés par un État dans le but exclusif de transporter des ressortissants de cet État et d'autres personnes admissibles à partir de pays étrangers, vers cet État ou vers un pays tiers sûr, au moyen d'aéronefs d'État, de vols humanitaires ou de vols commerciaux affrétés ou non réguliers.

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.

B. Principes généraux

1.1 Les normes et pratiques recommandées de la présente Annexe sont applicables à toutes les catégories d'exploitation aérienne, à moins qu'elles ne se rapportent spécifiquement à un seul type d'exploitation.

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, en particulier en communiquant en temps utile toute modification de ces formalités ;
- c) l'échange en temps utile de renseignements pertinents entre les États contractants, les exploitants d'aéronefs et les aéroports soit encouragé et développé dans toute la mesure possible ;
- d) les niveaux requis de sûreté, et la conformité à la réglementation, soient atteints.

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.

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

1.5 Les dispositions de la présente 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.

1.6 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs s'échangent des renseignements sur le ou les points de contact appropriés auxquels les demandes de renseignements des services de contrôle frontalier, de santé publique et des douanes devraient être adressées.*

CHAPITRE 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS

A. Généralités

2.1 Les États contractants 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.

2.2 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.

2.3 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les pouvoirs publics compétents des États contractants 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. Ces protocoles d'accord devraient être établis selon les modèles applicables élaborés à cette fin par l'Organisation mondiale des douanes (OMD). En outre, les États contractants sont encouragés à conclure entre eux des protocoles d'accord.*

B. Documents – Exigences et utilisation

2.4 Les États contractants n'exigeront aucun document autre que ceux que prescrit le présent chapitre pour l'entrée et la sortie des aéronefs.

2.5 Les États contractants n'exigeront aucun visa et il ne sera perçu aucun droit de visa ou autre redevance à l'occasion de l'emploi de l'un quelconque des documents exigés pour l'entrée ou la sortie des aéronefs.

2.6 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les documents d'entrée et de sortie des aéronefs soient acceptés lorsqu'ils sont rédigés en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol ou en russe. Tout État contractant peut en exiger la traduction orale ou écrite dans sa propre langue.*

2.7 Sous réserve des capacités technologiques de l'État contractant, les documents pour l'entrée et la sortie des aéronefs seront acceptés lorsqu'ils sont présentés :

- a) sous forme électronique, transmis à un système d'information des pouvoirs publics ;
- b) sur support papier, produits ou transmis de façon électronique ; ou
- c) sur support papier, remplis à la main selon les modèles figurant dans la présente Annexe.

2.8 Lorsqu'un document particulier est transmis par l'exploitant d'aéronefs ou en son nom et reçu par les pouvoirs publics sous forme électronique, l'État contractant n'exigera pas la présentation du même document sur support papier.

2.9 Un État contractant qui exige une déclaration générale limitera ses exigences aux éléments indiqués à l'appendice 1. Les renseignements seront acceptés sous forme électronique ou sur support papier.

2.10 Lorsqu'un État contractant n'exige en matière de déclaration générale qu'une attestation, il adoptera les mesures permettant de répondre à cette exigence soit par une mention manuscrite soit par l'apposition d'un tampon sur une page du manifeste de marchandises. Cette attestation sera signée par l'agent autorisé ou le pilote commandant de bord.

2.11 Les États contractants n'exigeront pas, normalement, la présentation d'un manifeste de passagers. Dans les cas où un manifeste de passagers est exigé, les renseignements exigés se limiteront aux éléments indiqués à l'appendice 2. Les renseignements seront acceptés sous forme électronique ou sur support papier.

2.12 Lorsqu'un État contractant exige la présentation du manifeste de marchandises sur support papier, il acceptera :

- a) le formulaire indiqué à l'appendice 3, rempli selon les instructions ; ou
- b) le formulaire indiqué à l'appendice 3, partiellement rempli, avec une copie de chaque lettre de transport aérien représentant les marchandises à bord de l'aéronef.

2.13 Les États contractants n'exigeront pas de déclaration écrite des provisions de bord qui restent à bord de l'aéronef.

2.14 En ce qui concerne les provisions de bord embarquées à bord de l'aéronef ou débarquées de l'aéronef, les renseignements exigés dans la liste des provisions de bord se limiteront :

- a) aux renseignements indiqués dans l'en-tête du modèle de manifeste de marchandises ;
- b) au nombre d'unités de chaque marchandise ;
- c) à la nature de chaque marchandise.

2.15 Les États contractants n'exigeront pas la présentation d'une liste de bagages accompagnés ou de bagages mal acheminés embarqués à bord de l'aéronef ou débarqués de l'aéronef.

2.16 Les États contractants n'exigeront pas, pour la poste, de déclaration écrite autre que le ou les bordereaux prescrits dans les règlements les plus récents de l'Union postale universelle.

2.17 Les États contractants n'exigeront pas de l'exploitant d'aéronefs qu'il soumette aux pouvoirs publics plus de trois copies de l'un quelconque des documents mentionnés ci-dessus à l'entrée ou à la sortie de l'aéronef.

2.18 Si l'aéronef n'embarque/ne débarque pas de passagers ou ne charge/décharge pas de marchandises, de provisions de bord ou de poste, le ou les documents pertinents ne seront pas exigés, à condition qu'une mention appropriée soit portée dans la déclaration générale.

C. Correction des documents

2.19 En cas d'erreurs relevées dans l'un quelconque des documents mentionnés ci-dessus, les pouvoirs publics compétents donneront à l'exploitant d'aéronefs ou à son agent agréé la possibilité de rectifier ces erreurs, ou ils les rectifieront eux-mêmes.

2.20 Les États contractants ne pénaliseront pas un exploitant d'aéronefs ou son agent agréé si ces derniers sont en mesure de prouver aux pouvoirs publics compétents que toute erreur relevée dans les documents décrits dans la section B du chapitre 2 a été commise par inadvertance et sans intention frauduleuse ou négligence grossière.

D. Désinsectisation des aéronefs

2.21 Les États contractants limiteront toute exigence systématique de désinsectisation des cabines et postes de pilotage d'aéronefs au moyen d'aérosols lorsque les passagers sont à bord, aux vols sans changement d'aéronef ayant leur origine dans des territoires, ou passant par des territoires, qu'ils estiment, sur la base d'une évaluation du risque, constituer une menace pour leur santé publique, leur agriculture ou l'environnement.

Note.— Des orientations sur l'évaluation du risque figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859).

2.22 Les États contractants qui exigent la désinsectisation des aéronefs examineront périodiquement leurs besoins et les modifieront, comme il convient, sur la base de toutes les preuves disponibles relatives à la transmission d'insectes à leurs territoires respectifs par la voie aérienne.

2.23 Les États contractants, lorsque la désinsectisation est exigée, autoriseront ou accepteront uniquement les méthodes chimiques ou non chimiques et/ou les insecticides qui sont recommandés par l'OMS et qui sont jugés efficaces par les États contractants.

Note 1.— Cette disposition n'exclut pas les essais et tests portant sur d'autres méthodes à approuver en dernier ressort par l'OMS.

Note 2.— L'attention est appelée sur l'édition la plus récente des lignes directrices de l'OMS sur les méthodes et procédures de désinsectisation des aéronefs.

2.24 Les États contractants veilleront à ce que les moyens employés pour la désinsectisation n'aient pas d'effets nocifs sur la santé des passagers, du personnel et des animaux vivants et les incommode le moins possible.

2.25 Les États contractants fourniront, sur demande, des renseignements appropriés, en langage clair, aux exploitants d'aéronefs pour les membres d'équipage et les passagers, expliquant la réglementation nationale pertinente, les raisons des exigences et la sécurité de la désinsectisation convenablement réalisée des aéronefs.

2.26 Lorsqu'une désinsectisation a été exécutée conformément aux procédures recommandées par l'OMS, l'État contractant intéressé acceptera une certification pertinente sur la déclaration générale, ou comme le prévoit l'appendice 1 en cas de désinsectisation par traitement à effet rémanent, le certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent prévu à l'appendice 4.

2.27 Lorsqu'une désinsectisation a été convenablement exécutée conformément aux dispositions du § 2.23, et qu'un certificat tel qu'indiqué au § 2.26 est présenté ou mis à la disposition des pouvoirs publics du pays d'arrivée, ceux-ci accepteront normalement ce certificat et autoriseront les passagers et les membres d'équipage à débarquer immédiatement à l'arrivée.

2.28 Les États contractants veilleront à ce que des mesures d'atténuation appropriées soient mises en place pour l'utilisation de tout insecticide ou autre moyen employé aux fins de désinsectisation afin de prévenir tout dommage à la structure de l'aéronef ou à son équipement de vol et à ses matériaux.

Note.— La plupart des composés chimiques utilisés pour la désinsectisation ont des effets nocifs inhérents et des mesures d'atténuation, comme des méthodes ou moyens d'application appropriés, sont essentielles.

E. Désinfection des aéronefs

2.29 Les États contractants détermineront, sur la base d'une évaluation du risque, les conditions dans lesquelles les aéronefs sont désinfectés. Lorsque la désinfection de l'aéronef est exigée, les dispositions suivantes seront appliquées :

- a) la désinfection sera pertinente pour le type et les groupes à risque des pathogènes et sera effectuée suivant des procédures conformes aux éléments indicatifs de l'OMS en vigueur, compte tenu des recommandations du constructeur de l'aéronef, le cas échéant ;
- b) les zones suspectes seront désinfectées à l'aide de moyens chimiques ou non chimiques possédant les propriétés germicides appropriées pour lutter contre l'agent infectieux visé ;
- c) la désinfection sera faite un personnel formé muni de l'équipement de protection personnelle approprié ;
- d) des mesures d'atténuation appropriées aux moyens chimiques et non chimiques utilisés pour la désinfection seront en place pour préserver la structure de l'aéronef, son équipement d'exploitation et les matériaux contre les dommages et pour protéger la santé des passagers, du personnel ou des animaux vivants contre tout effet nocif.

Note 1.— Lorsque la désinfection de l'aéronef est exigée pour des raisons d'hygiène vétérinaire, seuls les désinfectants et les méthodes recommandés par l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE) seront utilisés.

Note 2.— La plupart des composés chimiques utilisés pour la désinfection ont des effets nocifs inhérents et des mesures d'atténuation, comme des méthodes ou moyens d'application appropriés, sont essentielles.

2.30 Les États contractants mettront en place des mesures ou des moyens pour que les zones contaminées et les équipements ou outils employés soient désinfectés en cas de contamination des surfaces ou des équipements de l'aéronef par des fluides corporels, y compris des excréments.

2.31 Les États contractants qui exigent une désinfection supplémentaire pour répondre à un incident sanitaire ou après une contamination intervenus à bord d'un aéronef limiteront la désinfection au seul contenant ou compartiment de l'aéronef dans lequel la contamination est suspectée, en tenant compte des dispositions de la norme 2.29.

2.32 Les États contractants veilleront à ce que l'exploitant de l'aéronef ait en place une procédure prévoyant une attention particulière (c'est-à-dire une supervision ou une formation supplémentaire) à la désinfection des zones sensibles, comme le poste de pilotage, le compartiment électronique et les offices, en conformité avec les instructions du constructeur.

2.33 Lorsque des preuves de désinfection sont exigées par suite d'un incident sanitaire ou d'une contamination à bord, les États contractants accepteront une notification générale sur la Déclaration générale figurant à l'appendice 1 de la présente Annexe ou une fiche de contrôle de désinfection pertinente, comme preuve que la désinfection a été effectuée conformément aux procédures recommandées par l'OMS, et autoriseront les passagers et l'équipage à débarquer immédiatement de l'aéronef.

Note.— Un exemple de fiche de contrôle de désinfection peut être consulté sur la page Sécurité du site Internet de l'OACI.

2.34 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants établissent des critères basés sur les performances pour leurs exigences relatives à la désinfection en coopération avec l'organisme national ou régional responsable des normes d'efficacité des désinfectants et fournissent des orientations sur les types de produits désinfectants ou produits chimiques qui peuvent être utilisés, en tenant compte de l'information fournie par les constructeurs d'aéronefs sur les produits chimiques approuvés, la disponibilité de ces produits dans la région et leur transportabilité entre les États contractants.*

Note.— Les orientations sur les types de produits chimiques qui peuvent être utilisés devraient inclure la disponibilité de ces produits dans leur région et leur transportabilité entre les États contractants.

2.35 Lorsque des preuves de désinfection en plus ou en accompagnement du nettoyage général sont exigées, les États contractants accepteront une notification pertinente sur la Déclaration générale figurant à l'appendice 1 de la présente Annexe comme preuve que la désinfection a été effectuée conformément aux procédures recommandées par l'OMS.

F. Dispositions relatives aux vols de l'aviation générale internationale et autres vols non réguliers

I. Généralités

2.36 Les États contractants publieront dans leurs publications d'information aéronautique (AIP) respectives leurs exigences concernant les préavis et les demandes d'autorisation préalable de vols d'aviation générale et d'autres vols non réguliers.

2.37 Les États contractants qui exigent un préavis ou des demandes d'autorisation préalable pour les aéronefs qui ont l'intention d'atterrir dans leur territoire désigneront un organisme unique pour recevoir et coordonner les réponses des services concernés par ces préavis ou ces demandes.

2.38 Les États contractants indiqueront dans leurs AIP respectives l'adresse postale et, le cas échéant, l'adresse RSFTA, le numéro de télex ou l'adresse télégraphique, le numéro de télécopie, l'adresse du courrier électronique, la page web et le numéro de téléphone de l'organisme désigné dont il est question au § 2.37.

2.39 Dans les États contractants, il incombera à l'organisme désigné dont il est question au § 2.37 d'aviser les organismes intéressés d'inspection frontalière, par exemple les douanes, l'immigration ou les services de quarantaine, des activités prévues d'arrivée, de départ ou de transit.

II. Autorisations préalables

2.40 Les États contractants n'exigeront pas qu'une autorisation ou une notification préalable soit demandée par la voie diplomatique, à moins que le vol ne soit de nature diplomatique.

2.41 Les États contractants qui exigent des exploitants d'aéronefs qu'ils demandent une autorisation préalable devront :

- a) adopter des procédures permettant de répondre promptement à ces demandes ;
- b) accorder, si possible, cette autorisation pour une durée déterminée ou pour une série de vols ;
- c) n'imposer aucun droit ni aucune taxe ou redevance pour la délivrance de cette autorisation.

2.42 **Pratique recommandée.**— *Dans le cas des aéronefs de transport de passagers, de fret ou de poste contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, il est recommandé que les États contractants n'exigent pas, pour les demandes d'autorisation préalable, de renseignements autres que les suivants :*

- a) nom de l'exploitant ;
- b) type et marques d'immatriculation de l'aéronef ;

- c) date et heure d'arrivée à l'aéroport considéré ; date et heure de départ de cet aéroport ;
- d) lieu ou lieux d'embarquement ou de débarquement (suivant le cas) à l'étranger de passagers et de fret ;
- e) objet du vol, nombre de passagers, nature et quantité du fret ;
- f) nom, adresse et profession de l'affréteur, le cas échéant.

2.42.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants publient dans leurs AIP respectives le délai minimum exigé avant les vols dont il est question au § 2.42 pour le traitement des demandes d'autorisation préalable.*

2.43 Dans le cas des aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, tout État contractant qui, pour des raisons de sécurité aérienne, exige une autorisation préalable, n'exigera pas dans la demande d'autorisation préalable d'autres renseignements que ceux qui figurent dans un plan de vol.

Note.— *Les dispositions relatives aux plans de vol figurent dans l'Annexe 2 – Règles de l'air.*

2.44 Les États contractants qui exigent une autorisation préalable pour les vols dont il est question au § 2.43 n'exigeront pas que les demandes soient déposées plus de trois jours ouvrables à l'avance.

III. Préavis d'entrée

2.45 Dans le cas d'aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, l'État contractant concerné n'exigera pas pour le préavis de ces vols un délai supérieur à celui qui est exigé par les services du contrôle de la circulation aérienne et par les organismes d'inspection frontalière intéressés.

Note.— *Cette disposition n'a pas pour objet d'empêcher l'application de mesures appropriées pour le contrôle des stupéfiants.*

2.46 Les États contractants accepteront les renseignements figurant dans le plan de vol comme préavis d'arrivée, à condition que ces renseignements soient reçus deux heures au moins avant l'arrivée et que l'atterrissage s'effectue sur un aéroport international préalablement désigné.

IV. Congé et autorisations de séjour aux aéronefs

2.47 **Pratique recommandée.**— *Aux aéroports internationaux où il y a des vols d'aviation générale internationale, il est recommandé que les États contractants organisent des services d'inspection frontalière et de dédouanement d'un niveau approprié pour ces vols. En coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, les États contractants devraient se fixer comme objectif une durée totale maximale de 60 minutes tout compris pour l'accomplissement de toutes les formalités de départ et d'arrivée requises, y compris les mesures de sûreté de l'aviation, pour un aéronef qui n'exige qu'une inspection normale, durée calculée à partir du moment où le membre d'équipage présente l'aéronef au premier point de contrôle à l'aéroport.*

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

2.48 **Pratique recommandée.**— *Aux aéroports internationaux où les activités d'aviation générale internationale sont peu fréquentes, il est recommandé que les États contractants autorisent un service gouvernemental à procéder, au nom de tous les organismes d'inspection frontalière, aux formalités de congé des aéronefs ainsi que de leur charge.*

2.49 Tout aéronef qui effectue à destination d'un aéroport international d'un État contractant, ou avec escale à un tel aéroport, un vol autre qu'un vol d'un service international régulier, et qui est admis à titre temporaire en franchise de droits de douane conformément à l'article 24 de la Convention, sera autorisé à séjourner dans cet État pendant une durée à fixer par ce dernier sans qu'une garantie des droits de douane dont est passible l'aéronef soit exigée.

CHAPITRE 3. ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES

A. Généralités

3.1 Afin de faciliter et d'accélérer le congé des personnes arrivant ou partant par la voie aérienne, les États contractants adopteront des règlements de contrôle frontalier appropriés à l'environnement du transport aérien et ils les appliqueront de manière à éviter les retards inutiles.

3.2 Les États contractants établiront des procédures visant à assurer l'application efficace des mesures de contrôle frontalier aux passagers et aux membres d'équipage, en tenant 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.

B. Documents exigés des voyageurs

3.3 Les États contractants n'exigeront des visiteurs, à l'entrée comme à la sortie, aucun document autre que ceux que prescrit le présent chapitre.

3.4 Les États contractants n'exigeront pas des visiteurs qui voyagent par la voie aérienne, qui sont détenteurs légitimes de passeports valides reconnus par l'État d'accueil et de visas valides, qu'ils présentent d'autres pièces d'identité.

Note.— La disposition ci-dessus ne vise pas à décourager les États contractants d'accepter d'autres pièces officielles d'identité aux fins des voyages, comme les cartes d'identité nationales, les pièces d'identité des gens de mer, les permis de résidence pour étrangers et d'autres pièces d'identité ou titres de voyage provisoires.

C. Sécurité des documents de voyage

3.5 Les États contractants établiront des contrôles appropriés sur l'ensemble des processus de demande, d'octroi et de délivrance des documents de voyage pour garantir un niveau élevé d'intégrité et de sûreté.

3.5.1 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants utilisent régulièrement tant le Guide de l'OACI pour l'évaluation de la sécurité du traitement et de la délivrance des documents de voyage que le ICAO TRIP Guide on Evidence of Identity (Guide de l'OACI sur les preuves d'identité) afin d'assurer l'intégrité de leur processus de délivrance des documents de voyage.*

Note.— Le Guide de l'OACI pour l'évaluation de la sécurité du traitement et de la délivrance des documents de voyage est un guide en trois parties, qui comprend des pratiques optimales, un guide d'évaluation et un guide à l'intention des experts, et qui peut être utilisé par l'État lui-même ou en coopération avec des partenaires internationaux. Le ICAO TRIP Guide on Evidence of Identity (EOI) est conçu pour permettre aux États d'évaluer leur contexte actuel concernant les preuves d'identité et de concevoir une approche globale fondée sur les risques aux fins de l'établissement et de la validation de l'identité au moyen des documents et informations disponibles. Cette approche selon la preuve d'identité est un moyen efficace d'établir en toute confiance l'identité d'une personne lors de la délivrance d'un document de voyage ou d'un visa, ou de faciliter son passage à la frontière.

3.6 Les États contractants établiront des contrôles pour se prémunir contre le vol de leurs documents de voyage vierges, leurs éléments connexes et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.

3.7 Les États contractants actualiseront régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions de leurs documents de voyage, pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection de cas dans lesquels de tels documents ont été illicitement modifiés, reproduits ou délivrés.

3.8 Les États contractants fourniront sans délai à INTERPOL des informations exactes relatives aux documents de voyage volés, perdus ou révoqués émis par leur pays, aux fins d'inclusion dans la base de données (SLTD).

Note.— La base de données SLTD d'INTERPOL contient des informations sur des documents de voyage et d'identité déclarés volés, perdus, révoqués, invalides ou volés vierges.

3.9 Les États contractants ne prolongeront pas la période de validité de leurs documents de voyage lisibles à la machine (DVLM).

Note.— Les spécifications du Doc 9303 n'autorisent pas la modification de la date d'expiration et des autres données figurant dans la zone de lecture automatique. Cette disposition concerne aussi les visas lisibles à la machine.

D. Documents de voyage

3.10 Tous les passeports délivrés par les États contractants seront lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, partie 4.

Note.— La présente disposition n'a pas pour objet d'empêcher la délivrance, en cas d'urgence, de passeports ou de documents de voyage temporaires à validité limitée non lisibles à la machine.

3.10.1 Dans le cas des passeports émis après la date du 24 novembre 2005 et qui ne sont pas lisibles à la machine, les États contractants veilleront à ce que la date d'expiration soit antérieure au 24 novembre 2015.

3.10.2 Lorsque les États contractants émettront des passeports avec un indicateur de type de document secondaire, ceux-ci seront conformes aux spécifications du Doc 9303 au plus tard le 1^{er} janvier 2026.

Note 1.— L'indicateur secondaire de type de document désigne le type de passeport lisible à la machine, par exemple un passeport ordinaire, un passeport diplomatique ou un passeport d'urgence. Les codes pour les livrets passeport s'appliquent à la fois à la zone de lecture automatique et à la zone d'inspection visuelle et sont spécifiés dans le Doc 9303, partie 4.

Note 2.— Le code de document secondaire désigné pour les passeports d'urgence émis sous forme de documents à une seule page est spécifié dans le Doc 9303, partie 8.

3.10.3 Tous les passeports émis par les États contractants le seront avec un indicateur de type de document secondaire, conformément aux spécifications du Doc 9303 au plus tard le 1^{er} janvier 2028.

3.10.4 Les États contractants veilleront à ce que les passeports émis sans indicateur de type de document secondaire harmonisé conformément aux spécifications du Doc 9303 expirent avant le 1^{er} janvier 2038.

3.11 Les États contractants veilleront à ce que les documents de voyage des réfugiés et des personnes apatrides soient lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303.

Note.— Les documents de voyage des réfugiés sont prévus à l'article 28 de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés et ceux des personnes apatrides, à l'article 28 de la Convention de 1954 relative au statut des apatrides. Dans Titres

de voyage pour les réfugiés n° 13 (XXIX – 1978), le Comité exécutif du Programme du Haut-Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés a appelé les États contractants qui n'étaient pas parties à la Convention de 1951 à fournir des documents lisibles à la machine similaires pour les réfugiés résidant légalement sur leur territoire.

3.12 Les États contractants qui utilisent des circuits intégrés (puces électroniques) ou d'autres technologies facultatives de lecture automatique pour la représentation des données personnelles, y compris les données biométriques, dans leurs documents de voyage prendront des dispositions pour que les données encodées puissent être révélées au titulaire du document sur demande.

3.13 Lorsqu'un État contractant délivre un DVLM-e, il le fera en se conformant aux spécifications du Doc 9303.

Note.— Les spécifications pour DVLM-e se trouvent dans les parties 9, 10, 11 et 12 du Doc 9303.

3.13.1 Les États contractants délivrant des DVLM-e mettront en œuvre le mécanisme d'établissement de connexion authentifié par mot de passe (PACE) à compter du 1^{er} janvier 2027.

Note.— Les spécifications du mécanisme PACE figurent dans le Doc 9303. Le mécanisme PACE assure un chiffrement renforcé de la communication entre le système d'inspection et les puces des DVLM-e, offrant ainsi une plus grande protection des données personnelles.

3.13.2 Les États contractants qui délivrent des DVLM-e ne les émettront plus avec contrôle d'accès de base (BAC) à compter du 1^{er} janvier 2028.

3.13.3 Les États contractants qui délivrent des DVLM-e veilleront à ce que tous les DVLM-e avec contrôle d'accès de base soient retirés de la circulation d'ici au 1^{er} janvier 2038.

3.13.4 Les États contractants qui délivrent des DVLM-e mettront à jour le codage de leurs images faciales au plus tard le 1^{er} janvier 2030.

Note 1.— Les spécifications pour le codage de l'image faciale et d'autres données biométriques dans les circuits intégrés sans contact des DVLM-e figurent dans le Doc 9303.

Note 2 — Entre 2026 et 2029, les États qui délivrent des DVLM-e peuvent utiliser l'un des deux types de formats différents pour coder l'image faciale, comme il est spécifié dans le Doc 9303. Pendant cette période de transition de quatre ans, les essais d'interopérabilité et de conformité seront essentiels.

3.14 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants qui émettent ou ont l'intention d'émettre des DVLM e adhèrent au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI.

3.15 Les États contractants qui participent au RCP OACI y téléchargeront les données de clés publiques nécessaires à l'authentification de tous les passeports électroniques qu'ils délivrent.

Note.— La fourniture des certificats de l'Autorité de certification signataire nationale (CACSN) de clés publiques de l'État contractant au moment de la première utilisation est considérée comme le niveau minimum requis de données à fournir pour se conformer à la présente norme. Le téléchargement de listes de révocation de certificats (CRL) est fortement recommandé.

3.16 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que, lorsqu'ils émettent des pièces d'identité ou des visas acceptés pour le voyage, les États contractants les délivrent sous une forme permettant la lecture automatique, comme le prévoit le Doc 9303.

3.16.1 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants qui délivrent des visas non lisibles à la machine veillent à ce que les données personnelles et les données sur la délivrance qui y figurent soient conformes aux spécifications relatives à la zone d'inspection visuelle du visa lisible à la machine, qui figurent dans le Doc 9303, partie 7.

3.17 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants établissent des services accessibles au public de réception des demandes de document de voyage et de délivrance des documents de voyage.*

3.18 Les États contractants établiront des procédures transparentes pour les demandes de délivrance, le renouvellement ou le remplacement des documents de voyage et mettront à la disposition des intéressés des renseignements décrivant les formalités requises.

3.18.1 **Pratique recommandée.**— *Si une redevance est perçue pour la délivrance, le renouvellement ou le remplacement d'un document de voyage, il est recommandé que son montant n'excède pas le coût de l'opération.*

3.19 Les États contractants délivreront des passeports séparés à chaque personne, quel que soit son âge.

3.20 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé, qu'en principe, les États contractants délivrent des passeports dont la durée de validité est d'au moins cinq ans pour un nombre illimité de voyages et pour tous les États et territoires.*

Note 1.— Comme les documents ont une durabilité limitée et que l'apparence du titulaire change avec le temps, il est recommandé que la période de validité de ces documents ne dépasse pas dix ans.

Note 2.— Les passeports d'urgence, diplomatiques, officiels et autres passeports émis à des fins particulières pourraient avoir une période de validité plus courte.

Note 3.— Comme l'apparence des enfants change rapidement, il est recommandé que la période de validité des passeports des enfants ne dépasse pas cinq ans.

E. Visas de sortie

3.21 Les États contractants n'exigeront pas de visa de sortie de leurs ressortissants désireux d'effectuer un voyage à l'étranger, ni des visiteurs à la fin de leur séjour.

3.22 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants n'exigent pas de visa de sortie de leurs résidents étrangers qui souhaitent voyager à l'étranger.*

F. Visas d'entrée/de retour

3.23 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants abandonnent ou suppriment l'obligation de visa d'entrée pour les nationaux d'un nombre maximal d'États, lorsque ceux-ci entrent comme visiteurs.*

3.24 Les États contractants n'exigeront aucun visa lors du retour, dans leur territoire, de leurs ressortissants.

3.25 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants n'exigent aucun visa lors du retour, dans leur territoire, des étrangers qui détiennent un permis de résidence permanente en règle.*

3.26 Les États contractants établiront des formalités de demande simples et transparentes pour la délivrance de visas d'entrée aux visiteurs éventuels et veilleront à ce qu'il soit donné suite aux demandes de visas aussitôt que possible après leur réception.

3.27 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les procédures de délivrance des visas n'exigent pas, en règle générale, que le signataire de la demande se présente en personne au bureau émetteur.*

3.28 Les États contractants qui émettent des visas d'entrée à des visiteurs éventuels veilleront normalement à ce que ces visas aient une durée de validité minimale de six mois à compter de la date de délivrance, indépendamment du nombre d'entrées, étant entendu que la durée de chaque séjour pourra être limitée.

G. Cartes d'embarquement/débarquement

3.29 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants n'exigent pas des visiteurs voyageant par la voie aérienne, ou des exploitants d'aéronefs en leur nom, des renseignements d'identification autres que ceux fournis dans la pièce d'identité. Lorsque ces renseignements sont exigés, les États contractants devraient mettre au point des systèmes permettant la saisie électronique de ces renseignements à partir des DVLM ou d'autres sources.*

3.30 Tout État contractant qui exige des visiteurs arrivant ou partant par la voie aérienne la présentation d'un formulaire de renseignements personnels limitera les renseignements demandés à ceux qui sont indiqués à l'appendice 5 – Carte d'embarquement/débarquement.

3.31 Les États contractants, s'ils exigent des cartes d'embarquement/débarquement, accepteront qu'elles soient remplies par les visiteurs et n'exigeront pas qu'elles soient remplies ou vérifiées par l'exploitant d'aéronefs.

3.32 Les États contractants qui exigent la présentation de cartes d'embarquement/débarquement fourniront ces cartes gratuitement aux exploitants d'aéronefs ou à leurs agents de voyages pour que ceux-ci les distribuent avant l'embarquement aux passagers qui partent ou pendant le vol aux passagers qui arrivent.

H. Inspection des documents de voyage

3.33 Les États contractants aideront les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers afin d'empêcher la fraude et les abus.

3.34 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants envisagent de prendre des dispositions avec d'autres États contractants pour permettre le détachement de personnel de liaison aux aéroports afin d'aider les exploitants d'aéronefs à établir la validité et l'authenticité des documents de voyage des personnes à l'embarquement.*

3.35 Les exploitants d'aéronefs prendront les précautions nécessaires au point d'embarquement pour s'assurer que les personnes sont en possession des documents prescrits par les États de transit et de destination aux fins du contrôle, décrit au présent chapitre.

3.35.1 Les pouvoirs publics de chaque État contractant saisiront les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux. Les pouvoirs publics saisiront aussi le document de voyage d'une personne non admissible qui se fait passer pour le titulaire légitime du document de voyage. Ces documents seront retirés de la circulation immédiatement et renvoyés aux autorités compétentes de l'État émetteur ou à la mission diplomatique résidente de cet État, sauf dans les cas où les pouvoirs publics conservent ces documents à des fins d'application de la loi. Les autorités compétentes de l'État émetteur ou la mission diplomatique de cet État seront notifiées lorsque les pouvoirs publics conservent les documents de voyage qu'ils ont saisis.

3.35.2 Les États contractants n'exigeront pas des exploitants d'aéronefs qu'ils saisissent les documents visés dans la norme figurant au § 3.35.1.

3.35.3 Les États contractants n'exigeront pas d'un exploitant d'aéronefs qu'il transporte un passager depuis un point de départ ou de transit jusqu'à la destination finale prévue si l'État a établi que le document de voyage présenté par ce passager est frauduleux, falsifié ou faux, ou que le passager n'est pas le titulaire légitime du document.

Note.— Aucune partie de cette disposition ne doit être interprétée d'une manière qui empêche le renvoi de passagers non admissibles dont le ou les documents de voyage sont frauduleux, falsifiés ou faux ou ont été délivrés à d'autres personnes et ont été saisis par l'État contractant en application de la norme figurant au § 3.35.1, et qui voyagent sous couvert d'une lettre explicative délivrée conformément aux dispositions du § 5.7.

3.36 Les États contractants qui effectuent des contrôles sur les DVLM-e dans les systèmes d'inspection mettront en œuvre les spécifications relatives au décodage des données de l'image faciale dans les circuits intégrés sans contact des DVLM-e au plus tard le 1^{er} janvier 2026.

Note.— Les spécifications pour le décodage de l'image faciale et d'autres données biométriques dans les circuits intégrés sans contact des DVLM-e figurent dans le Doc 9303.

3.37 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui appliquent des mesures de vérification des DVLM-e aux points de contrôle frontalier adhèrent au RCP de l'OACI et utilisent les informations qu'il contient pour valider les DVLM-e à ces points de contrôle.*

3.38 **Pratique recommandée** – *Dans la mesure du possible, il est recommandé qu'aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, les États contractants vérifient les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux en les comparant aux informations de la base de données SLTD d'INTERPOL.*

3.39 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage d'instaurer des systèmes de contrôle frontalier automatisé (CFA) pour faciliter et accélérer le contrôle des personnes qui entrent ou qui sortent par voie aérienne.*

3.39.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, conformément aux § 3.15 et 3.39, les États contractants qui utilisent des systèmes CFA se servent des informations qui figurent dans le RCP pour valider les DVLM-e, établissent des correspondances biométriques pour confirmer que le passager est le titulaire légitime du document, et consultent la base de données SLTD d'Interpol ainsi que d'autres dossiers de contrôle frontalier afin de déterminer l'admissibilité à franchir la frontière.*

3.39.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui utilisent des systèmes CFA veillent à ce que les portes d'embarquement soient dotées d'un personnel suffisant lorsqu'elles sont en service afin d'assurer la fluidité de la circulation des passagers et de répondre rapidement aux problèmes de sécurité et d'intégrité en cas d'anomalie de fonctionnement d'un système.*

I. Procédures de sortie

3.40 Les États contractants n'exigeront pas des visiteurs la présentation d'un acquit d'impôt sur le revenu.

3.41 Les États contractants dégageront les exploitants d'aéronefs de toute responsabilité en cas de non-paiement de l'impôt sur le revenu par des passagers.

3.42 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et la direction des aéroports, se fixent comme objectif une durée totale maximale de 60 minutes tout compris pour l'accomplissement des formalités de départ requises pour tous les passagers qui n'exigent qu'un traitement normal, durée calculée à partir du moment où le passager se présente au premier point de traitement à l'aéroport (c.-à-d. comptoir d'enregistrement de la compagnie aérienne, point de contrôle de sûreté ou autre point de contrôle requis, selon les dispositions prises à chaque aéroport).*

Note.— Les « formalités de départ requises » à accomplir pendant la période recommandée de 60 minutes comprendraient l'enregistrement auprès de la compagnie aérienne, les mesures de sûreté de l'aviation et, s'il y a lieu, la perception de

redevances et autres prélèvements aéroportuaires et les mesures de contrôle frontalier à la sortie, par exemple les contrôles de passeports, de quarantaine ou de douane.

3.43 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants qui exigent l'inspection par les pouvoirs publics des documents de voyage des passagers au départ utilisent, en coopération avec la direction des aéroports, les technologies applicables et adoptent un système d'inspection à circuits multiples ou d'autres moyens de répartition des passagers, afin d'accélérer ces inspections.*

3.44 Les États contractants n'exigeront pas normalement la présentation, pour inspection au titre du contrôle frontalier, des bagages des passagers au départ de leur territoire.

J. Procédures d'entrée et responsabilités

3.45 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, se fixent comme objectif d'assurer le congé de tous les passagers qui n'exigent qu'une inspection normale dans les 45 minutes qui suivent le débarquement, quelles que soient la capacité de l'aéronef et l'heure prévue d'arrivée.*

3.46 Afin d'accélérer les inspections, les États contractants, en coopération avec les exploitants d'aéroports, utiliseront la technologie applicable et adopteront un système d'inspection d'immigration à circuits multiples, ou d'autres moyens de répartir les passagers, aux aéroports internationaux où le volume du trafic de passagers justifie de telles mesures.

3.47 Sauf dans des circonstances particulières, les États contractants n'exigeront pas que les documents de voyage ou autres pièces d'identité soient enlevés aux passagers et aux membres d'équipage avant leur arrivée aux points de contrôle des passeports.

3.48 Les pouvoirs publics compétents prendront rapidement en charge les passagers et les membres d'équipage aux fins de vérification de leur admissibilité dans le territoire de l'État.

Note.— *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.*

3.49 Les États contractants veilleront à ce que l'exploitant d'aéronefs soit responsable de la garde et des soins des passagers et des membres d'équipage au débarquement à partir du moment où ils quittent l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient pris en charge pour vérification comme le prévoit le § 3.48.

3.50 Pratique recommandée.— *Après cette prise en charge, il est recommandé que les pouvoirs publics compétents assument la responsabilité de la garde et des soins des passagers et des membres d'équipage jusqu'à ce qu'ils soient admis ou jugés non admissibles.*

3.51 Les États contractants seront responsables de la garde et des soins des passagers et des membres d'équipage dès que ces personnes auront été admises sur leur territoire.

3.52 Sauf dans des circonstances spéciales, les États contractants prendront toutes dispositions utiles pour que les documents d'identité des visiteurs n'aient à être vérifiés qu'une seule fois au moment de l'entrée et au moment de la sortie.

3.53 Les États contractants n'exigeront pas des passagers et des membres d'équipage une déclaration écrite de bagages lorsqu'aucune marchandise soumise à droit de douane ou à restriction n'est transportée.

3.54 Les États contractants 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.

Note.— Voir l'appendice 6, Recommandation du Conseil de coopération douanière [devenu l'Organisation mondiale des douanes (OMD)] pour une procédure simplifiée de contrôle douanier fondée sur le système du double circuit.

3.55 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, dans les cas où le document de voyage d'un visiteur est arrivé à expiration avant la fin de la période de validité d'un visa, l'État qui a émis le visa continue à accepter ce visa jusqu'à sa date d'expiration lorsqu'il est présenté avec le nouveau document de voyage du visiteur.*

3.56 Les États contractants qui délivrent des visas pour un nombre limité d'entrées indiqueront de façon appropriée, claire et non discriminatoire, tous les cas dans lesquels le visa a déjà servi, afin que son titulaire, tout exploitant d'aéronefs ou les pouvoirs publics d'un État puissent déterminer sa validité rapidement et sans avoir recours à des moyens spéciaux.

3.57 Sauf dans certains cas d'espèce, les agents des pouvoirs publics intéressés restitueront immédiatement après examen les documents de voyage des passagers et des membres d'équipage.

3.58 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent des dispositions pour qu'un passager et ses bagages, arrivant à bord d'un vol international qui comporte deux escales ou plus à des aéroports internationaux situés sur le territoire d'un même État, ne doivent pas passer les formalités de contrôle frontalier à plus d'un aéroport situé sur le territoire de l'État en question.*

K. Procédures et règles de transit

3.59 Lorsque des installations appropriées le permettent, les États contractants feront en sorte, par la création de zones de transit direct ou au moyen d'autres dispositions, que les membres d'équipage, les passagers et leurs bagages arrivant d'un autre État et poursuivant leur voyage vers un troisième État par le même vol ou par un autre vol à partir du même aéroport le même jour soient autorisés à séjourner temporairement à l'aéroport d'arrivée sans être soumis aux formalités de contrôle frontalier d'entrée dans l'État de transit.

3.60 Les États contractants limiteront au minimum le nombre des États dont les ressortissants doivent présenter des visas de transit direct lorsqu'ils arrivent à bord d'un vol international et poursuivent leur voyage vers un troisième État par le même vol ou par un autre vol à partir du même aéroport le même jour.

L. Restitution des bagages séparés de leur propriétaire

3.61 Les États contractants permettront aux exploitants d'aéronefs de faire suivre les bagages mal acheminés à leur propriétaire et dégageront les exploitants d'aéronefs de toute responsabilité, en ce qui concerne les sanctions, amendes, droits et taxes à l'importation, du fait que les bagages ont été mal acheminés.

3.62 Les États contractants autoriseront le transfert direct 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 les autres contrôles nécessaires. Dans les cas où le transfert direct ne peut être réalisé, les États contractants veilleront à ce que les dispositions soient prises en vue de la garde temporaire de ces bagages, sous stricte surveillance et en lieu sûr.

3.63 Les États contractants autoriseront les exploitants d'aéronefs à présenter des bagages non identifiés, non réclamés ou mal acheminés en vue du dédouanement, à une destination appropriée, pour le compte de leurs propriétaires, et à livrer ces bagages à leurs propriétaires.

3.64 Les États contractants accéléreront le dédouanement des bagages non identifiés, non réclamés ou mal acheminés, et la remise de ceux-ci à l'exploitant d'aéronefs pour qu'il les restitue à leurs propriétaires. Aux conditions fixées par les pouvoirs publics, les exploitants d'aéronefs pourront être autorisés à ouvrir ces bagages s'il y a lieu afin de déterminer à qui ils appartiennent.

3.65 Les États contractants veilleront à ce que les exploitants d'aéronefs soient dégagés de l'obligation de garder les bagages qui ne sont pas encore libérés par les pouvoirs publics, et de toute responsabilité en ce qui concerne les droits et taxes à l'importation dont sont passibles ces bagages, dès que ceux-ci seront pris en charge par les douanes et qu'ils passeront sous le seul contrôle de celles-ci.

M. Identification et entrée des membres d'équipage et autre personnel de l'exploitant d'aéronefs

3.66 Les États contractants prendront, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, des mesures visant à accélérer les formalités de contrôle des membres d'équipage et la visite de leurs bagages, selon les besoins au départ et à l'arrivée.

3.67 Les États contractants faciliteront et accéléreront le processus selon lequel les exploitants d'aéronefs ayant leur siège sur leur territoire peuvent demander des certificats de membre d'équipage (CMC) pour leurs membres d'équipage.

Note.— Le CMC a été établi comme carte à utiliser aux fins de l'identification des membres d'équipage de conduite, les licences de membre d'équipage devant servir principalement à attester des qualifications professionnelles des membres des équipages de conduite.

3.68 Si les États contractants délivrent des certificats aux membres d'équipage, ces certificats seront émis uniquement sous forme de cartes lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, partie 5.

3.68.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants mettent en place des procédures qui permettront à tout membre d'équipage à qui un certificat de membre d'équipage a été délivré d'examiner et de vérifier la validité des informations qu'il contient, et de faire corriger toute erreur éventuelle, et cela sans frais pour le membre d'équipage.*

3.69 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, dans la mesure où les exploitants d'aéronefs délivrent des cartes d'identité de membres d'équipage, les États contractants exigent que ces documents soient produits selon le modèle indiqué à l'appendice 7, c'est-à-dire avec la même présentation que la zone visuelle du certificat de membre d'équipage lisible à la machine et permettant la confirmation de l'identité et la vérification de sécurité du document, assistées par machine.*

3.69.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants s'assurent que les CMC ou autres documents officiels d'identité de membre d'équipage délivrés, suspendus ou retirés sont enregistrés dans une base de données électroniques, protégée contre toute ingérence et tout accès non autorisé. Toute information stockée dans la base de données électroniques et dans le certificat de membre d'équipage devrait se limiter aux seules indications essentielles pour permettre la vérification de l'identité du membre d'équipage.*

3.70 Les CMC et les cartes d'identité de membres d'équipage ne seront délivrés qu'après la vérification des antécédents par l'autorité publique compétente ou par un tiers en son nom. Par ailleurs, l'émission de CMC et de cartes d'identité de membres d'équipage fera l'objet de mesures de contrôle adéquates, telles que la certification de l'emploi d'un candidat avant la délivrance, le contrôle des stocks de cartes vierges et les critères de responsabilité pour le personnel chargé de la délivrance.

3.71 Les États contractants accepteront les CMC émis conformément aux dispositions de la norme 3.68 aux fins d'admission sans visa des membres d'équipage s'ils arrivent en service à bord d'un vol international et s'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État d'accueil.

3.71.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États dispensent de l'exigence d'un visa les membres d'équipage qui arrivent en service à bord d'un vol international et demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État d'accueil.*

3.71.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants dispensent de l'exigence d'un visa les membres d'équipage qui présentent à l'arrivée des CMC lorsqu'ils arrivent en qualité de passagers sur un vol d'un autre exploitant d'aéronefs ou par un autre mode de transport et qu'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État d'accueil afin de rejoindre le prochain vol auquel ils auront été affectés.*

3.72 Les États contractants établiront des dispositions pour permettre l'entrée temporaire sans délai dans leur territoire du personnel technique des exploitants d'aéronefs étrangers dont les lignes aboutissent à ce territoire ou le traversent, lorsque ce personnel est nécessaire d'urgence pour remettre en état un aéronef dont le vol a dû être interrompu pour des raisons techniques. Si un État exige une garantie en ce qui concerne la subsistance et/ou le rapatriement de ce personnel, cette garantie sera négociée, sans que l'entrée des intéressés soit retardée.

N. Inspecteurs de l'aviation civile

3.73 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent les mesures nécessaires pour que les inspecteurs de l'aviation civile d'un autre État contractant qui effectuent des inspections soient traités de la même manière, lorsqu'ils accomplissent les formalités de départ ou d'arrivée, que les membres d'équipage.*

3.74 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants délivrent à leurs inspecteurs de l'aviation civile un document d'identité, compte tenu des éléments énoncés à l'appendice 8.*

3.75 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les inspecteurs de l'aviation civile soient en possession du document d'identité spécifié au § 3.74, d'un exemplaire de leur itinéraire délivré par l'État qui les emploie et d'un passeport en cours de validité.*

3.76 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants accordent aux inspecteurs de l'aviation civile d'un autre État contractant les privilèges d'entrée temporaire décrits au § 3.71 pour les membres d'équipage, pour autant qu'ils présentent les documents énumérés au § 3.75 (par exemple une pièce d'identité, l'itinéraire et un passeport valide) et qu'ils partent après une période de repos normale.*

O. Assistance d'urgence/visas d'entrée en cas de force majeure

3.77 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent les mesures nécessaires pour admettre temporairement sur leur territoire un passager ou un membre d'équipage qui, en raison du déroutement ou du retard d'un vol pour des raisons de force majeure, n'est pas en possession du visa d'entrée exigé avant son arrivée.*

3.78 Les États contractants établiront des mesures par lesquelles les passagers en transit qui sont retardés de façon inattendue, du fait d'une annulation ou d'un retard de vol, puissent être autorisés à se loger en dehors de l'aéroport.

3.79 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, dans des situations d'urgence résultant de cas de force majeure, les États contractants, les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports accordent une assistance prioritaire aux passagers ayant des besoins médicaux, aux mineurs non accompagnés et aux personnes handicapées qui ont déjà commencé leur voyage.*

3.80 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants établissent des mesures pour autoriser le départ de leurs territoires, ou le transit par leurs territoires, des passagers détenteurs de réservations valides de voyage aérien, même si les visas de ces passagers sont expirés en raison de retards de vol résultant de cas de force majeure.*

3.81 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants établissent des mesures pour faciliter l'entrée du personnel dont le déploiement est requis à bref délai pour assister les passagers dont les vols ont été perturbés pour des raisons de force majeure.*

3.82 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants établissent des mesures pour autoriser le transit par leurs territoires des passagers qui sont détenteurs de réservations valides de voyage aérien mais qui ne disposent pas des visas d'entrée requis, lorsqu'ils subissent des retards ou des déroutements de vols pour des raisons de force majeure.*

P. Mineurs

3.83 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que leurs pouvoirs publics compétents soient formés à prendre en compte le bien-être des mineurs, qu'ils soient accompagnés ou non.*

3.84 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que les exploitants d'aéronefs donnent à leur personnel au sol et de cabine une formation appropriée sur la prise en charge des mineurs.*

3.85 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs s'échangent, lorsque c'est possible, des renseignements sur leurs points de contact compétents, disponibles 24 heures sur 24, à qui adresser les préoccupations concernant le bien-être d'un mineur.*

3.86 **Pratique recommandée.**— *Lorsque la confidentialité des données et les restrictions en matière de protection le permettent, il est recommandé que les États contractants veillent à ce que les exploitants d'aéronefs fassent part de toute inquiétude concernant le bien-être d'un mineur aux pouvoirs publics compétents.*

3.87 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants envisagent de placer un mineur non accompagné sous la garde des pouvoirs publics compétents dès que possible si surgissent au cours d'un voyage des préoccupations importantes quant à son bien-être qui ne peuvent être résolues rapidement.*

3.88 Les États contractants appliqueront des mesures adéquates pour faire en sorte que les exploitants d'aéronefs ne permettent pas à des mineurs de moins de cinq (5) ans de voyager sans accompagnateur.

3.89 Les États contractants appliqueront des mesures adéquates pour faire en sorte que les exploitants d'aéronefs établissent un programme concernant la prise en charge des mineurs non accompagnés voyageant sous leur supervision.

3.90 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants s'assurent que les exploitants d'aéronefs qui transportent des mineurs non accompagnés dans le cadre d'un programme d'une entreprise de transport aérien consignent les renseignements suivants sur le formulaire d'accompagnement :*

- *Nom et prénom(s), numéro de passeport ou de document d'identification et coordonnées (pays de résidence, adresse personnelle, numéro de téléphone) du mineur, de la personne qui l'accompagne au point de départ et de la personne qui le prend en charge à destination/au point d'arrivée.*
- *Nom et prénom(s) et coordonnées (pays de résidence, adresse personnelle, numéro de téléphone) du parent ou du tuteur du mineur.*

CHAPITRE 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES

A. Généralités

4.1 Afin de faciliter et d'accélérer la mainlevée et le dédouanement de marchandises transportées par voie aérienne, les États contractants adopteront des réglementations et des procédures appropriées au fret aérien et les appliqueront de manière à éviter les retards inutiles.

4.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, en ce qui concerne le fret acheminé à la fois par transport aérien et par transport de surface dans le cadre d'une seule et même lettre de transport aérien, les États contractants appliquent les mêmes règlements et procédures, dans les conditions où ils s'appliquent au fret acheminé exclusivement par la voie aérienne.*

4.3 Lorsqu'ils introduisent ou amendent des réglementations et des procédures relatives à la mainlevée et au dédouanement de marchandises transportées par voie aérienne, les États contractants consulteront les exploitants d'aéronefs et autres parties intéressées, afin d'accomplir les actions indiquées au § 4.1.

4.4 Les États contractants établiront des procédures pour la transmission d'une déclaration de marchandises importées et exportées avant l'arrivée et le départ des marchandises pour permettre rapidement l'octroi de la mainlevée et le dédouanement des marchandises.

4.5 Lorsque la nature d'une expédition est susceptible d'attirer l'attention de différents pouvoirs publics, tels que les douanes, les contrôles vétérinaires ou sanitaires, les États contractants s'efforceront de déléguer l'autorité requise pour sa mainlevée ou son dédouanement aux douanes ou à l'un des autres services ou, si cela n'est pas possible, de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que la mainlevée et le dédouanement soient coordonnés et, dans la mesure du possible, effectués simultanément et avec un minimum de retard.

4.6 Les États contractants n'exigeront pas normalement la vérification matérielle des marchandises à importer ou à exporter et utiliseront la gestion des risques pour déterminer les marchandises qui doivent être vérifiées et la portée de cette vérification.

4.7 Dans la mesure du possible, pour plus d'efficacité, des techniques modernes de filtrage ou de vérification seront utilisées pour faciliter la vérification matérielle des marchandises à l'importation ou à l'exportation.

4.8 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants établissent, aux aéroports internationaux ou à proximité, des zones franches et/ou des entrepôts douaniers, qu'ils les développent et exploitent eux-mêmes ou permettent de le faire, et qu'ils publient un règlement détaillé sur les types d'opérations qui y sont autorisés et sur ceux qui ne le sont pas.*

4.9 Dans tous les cas où un aéroport international n'est pas doté d'une zone franche et/ou d'un entrepôt douanier mais où une telle zone et/ou un tel entrepôt existe dans le voisinage, les États contractants prendront des dispositions pour que le transport aérien puisse en bénéficier au même titre que les autres modes de transport.

4.9.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants envisagent de mettre en place des programmes relatifs aux opérateurs économiques agréés qui renforcent la sûreté, créant ainsi un environnement propice aux mesures facilitant les contrôles douaniers.*

Note.— Ces mesures peuvent inclure un niveau réduit d'inspections et de vérifications physiques, la communication d'un ensemble limité d'éléments de données, la notification d'une inspection prévue avant l'arrivée des marchandises et toute autre mesure facilitante. Les mesures de contrôle devraient être basées sur les renseignements requis fournis à l'avance aux douanes et sur des procédures d'évaluation des risques.

4.9.2 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants encouragent l'établissement d'accords ou d'arrangements concernant la reconnaissance mutuelle avec d'autres pays de leurs programmes relatifs aux opérateurs économiques agréés ou des programmes équivalents.*

B. Renseignements exigés par les pouvoirs publics

4.10 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants prennent les mesures nécessaires pour assurer la soumission électronique des renseignements concernant le fret, avant l'arrivée ou le départ des marchandises.*

4.11 Les États contractants limiteront les données exigées aux détails jugés nécessaires par les pouvoirs publics pour la mainlevée ou le dédouanement de marchandises importées ou de marchandises destinées à l'exportation.

4.11.1 Pratique recommandée.— *Il est recommandé qu'aux fins de la facilitation les États contractants envisagent, dans la mesure du possible, d'utiliser les renseignements préalables disponibles sur le fret dans les procédures douanières ultérieures relatives à l'importation, à l'exportation et/ou au transit pour la mainlevée ou le dédouanement des marchandises.*

4.12 Les États contractants organiseront la collecte de données statistiques dans des délais et dans des conditions de nature à éviter de retarder la mainlevée de marchandises importées ou de marchandises destinées à l'exportation.

4.13 Sous réserve des moyens technologiques des États contractants, les documents nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises, y compris le manifeste de marchandises et/ou les lettres de transport aérien, seront acceptés lorsqu'ils sont présentés sous forme électronique de façon à permettre la transmission à un système d'information des pouvoirs publics.

4.14 La production et la présentation du manifeste de marchandises et de la ou des lettres de transport aérien incomberont à l'exploitant d'aéronefs ou à son agent agréé. La production et la présentation des autres documents exigés pour le dédouanement des marchandises incomberont au déclarant.

4.15 Lorsqu'un État contractant exige des documents supplémentaires pour les formalités d'importation, d'exportation ou de transit, tels que factures commerciales, formulaires de déclaration, licences d'importation, etc., cet État s'abstiendra d'obliger l'exploitant d'aéronefs à veiller à ce que ces exigences soient satisfaites, de le tenir responsable des erreurs ou des omissions que comporteraient ces documents et de lui infliger des amendes ou des sanctions pour lesdites erreurs ou omissions, à moins que l'exploitant d'aéronefs ne soit lui-même le déclarant, qu'il n'agisse pour le compte de celui-ci ou qu'il n'ait des responsabilités juridiques particulières.

4.16 Lorsque les documents nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises sont présentés sur support papier, la présentation sera basée sur la formule-cadre des Nations Unies en ce qui concerne la déclaration de marchandises et sur la présentation figurant à l'appendice 3 s'il s'agit d'un manifeste de marchandises.

4.17 Pour promouvoir la facilitation du commerce et l'application de mesures de sûreté, les États contractants encourageront toutes les parties concernées, publiques ou privées, à mettre en œuvre des systèmes compatibles et à utiliser les normes et protocoles appropriés acceptés à l'échelle internationale, afin d'assurer la normalisation et l'harmonisation de l'échange de données électroniques.

4.17.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants envisagent d'établir des arrangements visant à permettre à toutes les parties qui participent aux opérations de fret aérien de soumettre à un point d'entrée unique (guichet unique) tous les renseignements exigés par les pouvoirs publics concernant l'arrivée, le séjour et le départ d'un aéronef et du fret aérien.*

4.17.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants encouragent tous les participants au transport, à la manutention et au dédouanement du fret aérien à simplifier les procédures et documents pertinents et à coopérer ou à participer directement à l'élaboration de systèmes communautaires électroniques sur le fret aérien appliquant des normes convenues à l'échelle internationale, en vue de renforcer l'échange de renseignements concernant ce trafic et d'assurer l'interopérabilité entre les systèmes de tous les participants.*

4.18 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les systèmes d'information électronique pour la mainlevée et le dédouanement des marchandises couvrent leur transfert entre le transport aérien et les autres modes de transport.*

4.19 Les États contractants qui exigent des documents comme des licences ou certificats pour l'importation ou l'exportation de certaines marchandises publieront leurs exigences et établiront des procédures commodes pour demander l'émission ou le renouvellement de ces documents.

4.20 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants suppriment, dans toute la mesure possible, la nécessité de produire manuellement des documents justificatifs, et qu'ils établissent des procédures permettant de les produire par des moyens électroniques.*

4.21 Les États contractants n'exigeront pas de formalités consulaires ni de frais ou droits consulaires en ce qui concerne les documents exigés pour la mainlevée ou le dédouanement des marchandises.

C. Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'exportation et à l'importation

4.22 Les États contractants qui exigent des documents pour le dédouanement à l'exportation limiteront normalement leurs exigences à une déclaration d'exportation simplifiée.

4.23 Les États contractants prendront des dispositions pour que la mainlevée des marchandises à l'exportation soit réalisée jusqu'au moment du départ d'un aéronef.

4.24 Les États contractants prendront des dispositions pour que les marchandises à l'exportation puissent être présentées pour dédouanement à tout bureau de douane désigné à cet effet. Le transfert de ce bureau à l'aéroport d'où les marchandises doivent être exportées sera réalisé selon les procédures établies dans les lois et règlements de l'État contractant concerné. Ces procédures seront aussi simples que possible.

4.25 Les États contractants n'exigeront pas systématiquement une preuve de l'arrivée des marchandises en pays étranger aux fins des formalités d'importation, d'exportation ou de transit.

4.26 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsque les pouvoirs publics d'un État contractant exigent que des marchandises soient vérifiées, mais que celles-ci ont déjà été chargées à bord d'un aéronef au départ, l'exploitant d'aéronefs, ou son agent agréé le cas échéant, soit normalement autorisé à fournir aux douanes une garantie pour le retour des marchandises au lieu de retarder le départ de l'aéronef.*

4.27 Lors de la planification des vérifications des marchandises, la priorité est accordée à la vérification des animaux vivants et des marchandises périssables et des autres marchandises dont le caractère urgent est accepté par les pouvoirs publics.

4.28 Les expéditions déclarées comme effets personnels et transportées comme bagages non accompagnés seront dédouanées en vertu de dispositions simplifiées.

4.29 Les États contractants prendront des dispositions pour permettre la mainlevée ou le dédouanement des marchandises en vertu de procédures douanières simplifiées, sous réserve des critères suivants :

- a) les marchandises ont une valeur estimative inférieure à un montant maximal au-dessous duquel aucun droit ou taxe à l'importation ne sera perçu ; ou
- b) les marchandises font l'objet de droits ou taxes à l'importation qui sont inférieurs au montant établi par l'État comme étant la valeur minimale soumise à imposition ; ou
- c) les marchandises ont une valeur estimative inférieure aux limites de valeur spécifiées au-dessous desquelles les marchandises peuvent recevoir la mainlevée ou être dédouanées immédiatement sur la base d'une simple déclaration et du paiement de tout droit ou taxe à l'importation applicable, ou du dépôt auprès des douanes d'une garantie à cet effet ; ou
- d) les marchandises sont importées par une personne autorisée et sont d'un type précis.

4.30 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants établissent pour les personnes agréées des procédures spéciales prévoyant la mainlevée accélérée des marchandises à l'arrivée et au départ. Ces personnes agréées devraient répondre à des critères précis, pouvant comprendre des antécédents adéquats en matière de conformité aux exigences officielles et un système satisfaisant de gestion de leurs archives commerciales.*

4.30.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les procédures spéciales pour les personnes agréées comprennent, sans s'y limiter :*

- a) *la mainlevée des marchandises pour l'importation ou l'exportation sur présentation des renseignements minimaux nécessaires pour identifier les marchandises et permettre de remplir par la suite la déclaration finale de marchandises ;*
- b) *le dédouanement des marchandises importées ou exportées dans les locaux de la personne agréée ou à un autre endroit autorisé par les douanes ;*
- c) *le dépôt d'une déclaration de marchandises pour l'importation ou l'exportation, sur la base de l'inscription dans les archives de la personne agréée ;*
- d) *le dépôt d'une seule déclaration de marchandises pour toutes les importations ou exportations dans une période donnée pendant laquelle des marchandises sont importées ou exportées fréquemment par la même personne.*

Note.— *Pour ce qui est du terme « personnes agréées » (voir les pratiques recommandées 4.30 et 4.30.1 ci-dessus), l'attention est attirée sur la norme transitoire 3.32 de la Convention internationale de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, révisée en 1999, entrée en vigueur en 2006 (Convention de Kyoto révisée).*

4.31 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les marchandises qui ne bénéficient pas des procédures simplifiées ou spéciales mentionnées dans les dispositions des § 4.27 à 4.30.1 fassent l'objet d'une mainlevée ou d'un dédouanement rapides à l'arrivée, sous réserve du respect des exigences douanières et autres. Les États contractants devraient établir comme objectif la mainlevée, dans les trois heures qui suivent leur arrivée et la soumission des documents appropriés, de toutes les marchandises qui ne nécessitent aucune vérification. Les pouvoirs publics, les exploitants d'aéronefs et les importateurs ou leurs agents agréés, devraient coordonner leurs fonctions respectives pour assurer la réalisation de cet objectif.*

4.32 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants traitent les demandes de mainlevée d'expéditions partielles lorsque tous les renseignements ont été soumis et qu'il a été satisfait aux autres exigences pour ces expéditions partielles.*

4.33 Les États contractants autoriseront le transfert des marchandises qui ont été déchargées d'un aéronef à un aéroport international, à tout bureau douanier désigné dans l'État concerné, en vue du dédouanement. Les procédures douanières concernant ce transfert seront aussi simples que possible.

4.34 Lorsque, du fait d'une erreur, d'une urgence ou d'une impossibilité d'accès à l'arrivée, des marchandises ne sont pas déchargées à leur destination prévue, les États contractants n'imposeront pas de pénalités, d'amendes ou de frais similaires, sous réserve des conditions suivantes :

- a) l'exploitant d'aéronefs, ou son agent agréé, notifie les douanes de ce fait, en respectant les délais fixés ;
- b) une raison valable, acceptable par les autorités douanières, est donnée pour expliquer le non-déchargement des marchandises ;
- c) le manifeste de marchandises est dûment amendé.

4.35 Lorsque, suite à une erreur ou à des problèmes de manutention, des marchandises ne figurant pas sur le manifeste sont déchargées à un aéroport international, les États contractants n'imposeront pas de pénalités, d'amendes ou de frais similaires, sous réserve des conditions suivantes :

- a) l'exploitant, ou son agent agréé, notifie les douanes de ce fait, en respectant les délais fixés ;
- b) une raison valable, acceptable par les douanes, est donnée pour expliquer la non-déclaration des marchandises ;
- c) le manifeste de marchandises est dûment amendé ;
- d) les marchandises font l'objet des dispositions douanières appropriées.

Le cas échéant, l'État contractant, sous réserve du respect de ses exigences, facilitera la réexpédition des marchandises à la bonne destination.

4.36 Si des marchandises sont expédiées vers une destination située dans un État contractant, mais que la mainlevée ne leur a pas été accordée pour utilisation dans cet État et qu'il est exigé par la suite qu'elles soient renvoyées au point d'origine ou réexpédiées vers une autre destination, l'État contractant autorisera la réexpédition sans exiger de licences d'importation, d'exportation ou de transit, si cela n'entraîne aucune infraction des lois et règlements en vigueur.

4.37 Un État contractant exonérera l'exploitant d'aéronefs, ou le cas échéant son agent agréé, de droits et taxes à l'importation lorsque les marchandises sont placées sous la garde des pouvoirs publics ou, avec l'accord de ceux-ci, mises en la possession d'une tierce partie qui a fourni une garantie suffisante aux douanes.

D. Pièces de rechange, équipements, provisions et autres articles importés ou exportés par des exploitants d'aéronefs dans le cadre de services internationaux

4.38 Les provisions et provisions de commissariat importées dans le territoire d'un État contractant en vue de leur utilisation à bord d'aéronefs effectuant des services internationaux seront exonérées de droits et taxes à l'importation, sous réserve du respect des règlements douaniers de cet État.

4.39 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants n'exigent pas de documentation justificative (comme les certificats d'origine et les factures consulaires ou spécialisées) pour l'importation des provisions et provisions de commissariat.*

4.40 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants autorisent la vente ou l'usage de provisions à consommer et de provisions de commissariat à bord des aéronefs, sans imposer de droits et taxes à l'importation, dans les cas où l'aéronef, effectuant des vols internationaux :*

- a) *fait escale à deux ou plusieurs aéroports internationaux à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sans atterrissage intermédiaire sur le territoire d'un autre État ;*
- b) *n'embarque pas de passagers effectuant un vol intérieur.*

4.41 **Pratique recommandée.**— *Sous réserve du respect de ses règlements et exigences, il est recommandé qu'un État contractant exonère de droits et taxes à l'importation l'équipement au sol et le matériel de sûreté et leurs composants, les éléments pédagogiques et les aides de formation, importés dans son territoire par un exploitant d'aéronefs d'un autre État contractant, ou au nom de cet exploitant, pour son propre usage ou celui de son agent agréé, dans les limites d'un aéroport international ou à une installation hors aéroport approuvée.*

4.42 Lorsque l'exploitant d'aéronefs concerné, ou son agent agréé, aura rempli les formalités simplifiées relatives aux documents, les États contractants accorderont rapidement la mainlevée ou le dédouanement de l'équipement d'aéronef et des pièces de rechange qui sont exonérés de droits à l'importation, de taxes ou d'autres frais conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago.

4.43 Lorsque l'exploitant d'aéronefs concerné, ou son agent agréé, aura rempli les formalités simplifiées relatives aux documents, les États contractants accorderont rapidement la mainlevée ou le dédouanement de l'équipement au sol et du matériel de sûreté et de leurs composants, des éléments pédagogiques et des aides de formation, importés ou exportés par un exploitant d'aéronefs d'un autre État contractant.

4.44 Les États contractants autoriseront le prêt entre exploitants d'aéronefs d'autres États contractants, ou leurs agents agréés, d'équipement d'aéronef, de pièces de rechange, ainsi que d'équipement au sol et de matériel de sûreté et de leurs pièces de rechange, importés en exonération conditionnelle de droits et taxes à l'importation.

4.45 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants exonèrent de droits et de taxes à l'importation les documents des exploitants d'aéronefs définis au chapitre 1 de la présente Annexe qui doivent être utilisés pour les services aériens internationaux.*

E. Conteneurs et palettes

4.46 Sous réserve du respect de leurs règlements et exigences, les États contractants accorderont aux exploitants d'aéronefs d'autres États contractants l'admission temporaire de conteneurs et de palettes – qu'ils appartiennent ou non à l'exploitant de l'aéronef à bord duquel ils arrivent – à condition qu'ils soient utilisés à bord d'un service international en partance ou qu'ils soient réexportés d'une autre façon.

4.47 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants n'exigent de document d'admission temporaire pour les conteneurs et les palettes que s'ils le considèrent indispensable aux fins du contrôle douanier.*

4.48 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, si une preuve de réexportation des conteneurs et des palettes est requise, les États contractants acceptent comme preuve les documents d'utilisation appropriés de l'exploitant d'aéronefs ou de son agent agréé.*

4.49 Les États contractants prendront des dispositions pour permettre aux exploitants d'aéronefs de décharger sous la surveillance des pouvoirs publics concernés le fret en transit arrivant en conteneurs et sur palettes, pour qu'ils puissent trier et réassortir les marchandises qui doivent être réexpédiées, sans devoir être dédouanées pour mise à la consommation.

4.50 Les conteneurs et les palettes importés dans un État contractant en vertu des dispositions du § 4.46 seront autorisés à sortir des limites de l'aéroport international pour la mainlevée ou le dédouanement des charges importées, ou pour le chargement à l'exportation, dans le cadre de dispositions simplifiées en matière de documentation et de contrôle.

4.51 Lorsque les circonstances l'exigent, les États contractants autoriseront l'entreposage de conteneurs et de palettes admis temporairement à l'extérieur des aéroports.

4.52 Les États contractants autoriseront le prêt, entre exploitants d'aéronefs, de conteneurs et de palettes admis en vertu des dispositions du § 4.46 sans exiger le paiement de droits et de taxes à l'importation, à condition qu'ils soient utilisés à bord d'un service international en partance ou qu'ils soient réexportés d'une autre façon.

4.53 Les États contractants autoriseront la réexportation par tout bureau de douane désigné des conteneurs et des palettes admis temporairement.

4.54 Les États contractants autoriseront l'admission temporaire des pièces de rechange nécessaires à la réparation des conteneurs et des palettes importés dans le cadre des dispositions du § 4.46.

F. Formalités et documents relatifs à la poste

4.55 Les États contractants effectueront les opérations de manutention, de réacheminement et de dédouanement de la poste aérienne et se conformeront aux formalités relatives aux documents, prescrites dans les règlements en vigueur de l'Union postale universelle.

G. Matières radioactives

4.56 Les États contractants faciliteront le dédouanement rapide des matières radioactives importées par voie aérienne, notamment les matières utilisées dans des applications médicales, sous réserve de l'application des lois et règlements applicables régissant l'importation de ces matières.

Note.— La notification préalable, sur support imprimé ou sous forme électronique, du transport de ces matières devrait en faciliter l'entrée à l'État de destination.

4.57 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants évitent d'imposer des réglementations ou restrictions douanières ou autres en matière d'entrée/sortie, supplémentaires aux dispositions du Doc 9284 – Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.*

4.58 Lorsqu'un État contractant adopte des réglementations ou restrictions douanières ou autres en matière d'entrée/sortie qui diffèrent de celles qui sont spécifiées dans le Doc 9284 – *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, il informera rapidement l'OACI de ces variations nationales, en vue de leur publication dans les Instructions techniques, en application du § 2.5 du chapitre 2 de l'Annexe 18.

CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

A. Généralités

5.1 Afin de perturber le moins possible l'exploitation ordonnée de l'aviation civile internationale, les États contractants coopéreront entre eux pour résoudre rapidement toute différence se posant dans la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre.

5.2 Les États contractants faciliteront le transit des personnes refoulées d'un autre État conformément aux dispositions du présent chapitre, et apporteront la coopération nécessaire aux exploitants d'aéronefs et aux agents d'escorte qui procèdent à ce refoulement.

5.2.1 Durant la période pendant laquelle un passager non admissible ou une personne qui doit être expulsée est sous leur garde, les agents de l'État en cause protégeront la dignité de la personne en question et ne prendront aucune mesure susceptible d'y porter atteinte.

Note.— Les personnes en question devraient être traitées conformément aux dispositions internationales pertinentes, y compris le Pacte international des Nations Unies relatif aux droits civils et politiques.

B. Personnes non admissibles

5.3 Lorsqu'une personne est jugée non admissible conformément au § 3.50, les États contractants en aviseront sans délai l'exploitant d'aéronefs, en confirmant par écrit le plus tôt possible.

Note.— La notification par écrit peut être faite sur papier ou sous forme électronique, par exemple par courrier électronique.

5.4 Les États contractants, par l'entremise de leurs pouvoirs publics, consulteront l'exploitant d'aéronefs sur le calendrier d'exécution du refoulement de la personne jugée non admissible, afin de donner à l'exploitant d'aéronefs un délai raisonnable pour procéder au refoulement de la personne sur ses propres services ou pour prendre d'autres dispositions à cet effet.

Note.— La présente disposition ne doit en aucune manière être interprétée comme une autorisation de renvoyer quiconque demande asile dans le territoire d'un État contractant vers un pays dans lequel sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un groupe social particulier ou de ses opinions politiques.

5.5 Les États contractants veilleront à ce qu'un ordre de refoulement soit donné à l'exploitant d'aéronefs à l'égard d'une personne jugée non admissible. L'ordre de refoulement comprendra des renseignements sur l'aéronef à bord duquel cette personne arrive et, s'ils sont connus, ses nom, âge, sexe et citoyenneté.

5.6 Les États contractants qui ordonnent le refoulement d'une personne non admissible ayant perdu ou détruit ses documents de voyage émettront une lettre explicative sous la forme indiquée à l'appendice 9, section 1, afin d'informer les autorités de l'État (des États) du point de transit et/ou du début du voyage. Cette lettre, l'ordre de refoulement et tout autre renseignement pertinent seront remis à l'exploitant d'aéronefs ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui aura la responsabilité de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.

5.7 Les États contractants qui ordonnent le refoulement d'une personne non admissible dont les documents de voyage ont été saisis conformément au § 3.35.1 émettront une lettre explicative sous la forme indiquée à l'appendice 9, section 2, afin d'informer les autorités de l'État (des États) du point de transit et/ou du début du voyage. Cette lettre ainsi qu'une photocopie des documents de voyage saisis et l'ordre de refoulement seront remis à l'exploitant d'aéronefs ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui aura la responsabilité de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.

5.8 Les États contractants qui ont des raisons de croire qu'une personne non admissible pourrait offrir une résistance à son refoulement en informeront l'exploitant d'aéronefs concerné dès que possible avant le départ prévu, afin qu'il puisse prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

5.9 L'exploitant d'aéronefs sera tenu responsable du coût de la garde et des soins d'une personne non munie des documents requis à partir du moment où elle est jugée non admissible et confiée à l'exploitant d'aéronefs en vue de son refoulement.

5.9.1 L'État sera tenu responsable du coût de la garde et des soins de toutes les autres catégories de personnes non admissibles, y compris les personnes non admises en raison de problèmes de documentation dépassant les compétences de l'exploitant d'aéronefs, ou pour des raisons autres que l'absence de documents requis, à partir du moment où ces personnes sont jugées non admissibles et confiées à l'exploitant d'aéronefs en vue de leur refoulement.

5.10 Lorsqu'une personne jugée non admissible est confiée de nouveau à l'exploitant d'aéronefs en vue de son transport hors du territoire de l'État, l'exploitant d'aéronefs ne sera pas empêché de recouvrer de cette personne les frais de transport découlant de son refoulement.

5.11 L'exploitant d'aéronefs refoulera la personne non admissible :

- a) au point où elle a commencé son voyage ; ou
- b) à tout autre endroit où elle peut être admise.

5.11.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé 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.*

5.11.2 Dans le cas où le refoulement d'une personne non admissible concerne un mineur non accompagné, l'État qui exige le refoulement prendra les mesures appropriées pour faire en sorte qu'un dispositif soit en place pour le mineur au point de départ, au point de transit et au point de destination, en tenant compte en particulier de l'intérêt supérieur du mineur.

5.12 Un État contractant acceptera pour 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. Un État contractant ne renverra pas cette personne dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.

5.13 Les États contractants accepteront la lettre explicative et les autres documents émis conformément aux § 5.6 ou 5.7 comme documentation suffisante pour procéder à la vérification de la personne mentionnée dans la lettre.

5.14 Les États contractants n'imposeront pas d'amende aux exploitants d'aéronefs si des personnes à l'arrivée et en transit sont jugées non munies des documents requis, lorsque les exploitants d'aéronefs peuvent démontrer qu'ils ont pris les précautions nécessaires pour vérifier que ces personnes se sont conformées aux exigences en matière de documents aux fins de l'entrée dans l'État de destination.

Note.— *L'attention est appelée sur le texte applicable du Doc 9303 et des éléments indicatifs connexes, et du Doc 9957, Manuel de facilitation, dans lequel sont expliquées les irrégularités des documents de voyage ainsi que la vérification et l'authentification de ces derniers.*

5.15 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsque les exploitants d'aéronefs ont coopéré avec les pouvoirs publics à la satisfaction de ceux-ci, par exemple en vertu de mémorandums d'entente conclus entre les parties concernées, à des mesures destinées à empêcher le transport de personnes non admissibles, les États contractants réduisent les amendes et pénalités qui pourraient autrement être applicables lorsque de telles personnes sont transportées à destination de leur territoire.*

5.16 Les États contractants n'empêcheront pas le départ de l'aéronef d'un exploitant d'aéronefs en attendant de déterminer l'admissibilité de l'un ou l'autre de ses passagers à l'arrivée.

Note.— *Une exception à cette disposition pourrait être faite dans le cas de vols peu fréquents ou si l'État contractant avait des raisons de croire qu'il pourrait y avoir un nombre exceptionnellement élevé de personnes non admissibles sur un vol particulier.*

C. Personnes expulsées

5.17 Un État contractant qui expulse une personne de son territoire lui donnera un ordre d'expulsion. Les États contractants indiqueront à la personne expulsée le nom de l'État de destination.

5.18 Les États contractants qui expulsent des personnes de leurs territoires assumeront toutes les obligations, responsabilités et tous les coûts connexes.

5.18.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs s'échangent, lorsque c'est possible, des renseignements sur leurs points de contact compétents, disponibles 24 heures sur 24, à qui adresser les demandes de renseignements concernant les personnes expulsées.*

5.18.2 Dans le cas où l'expulsion d'une personne concerne un mineur non accompagné, l'État qui exige l'expulsion prendra les mesures appropriées pour faire en sorte qu'un dispositif soit en place pour le mineur au point de départ, au point de transit et au point de destination, en tenant compte en particulier de l'intérêt supérieur du mineur.

5.19 Lorsqu'ils prennent des dispositions avec un exploitant d'aéronefs en vue d'une expulsion, les États contractants mettront à sa disposition les renseignements ci-dessous dès que possible, mais au plus tard 24 heures avant l'heure prévue de départ du vol :

- a) une copie de l'ordre d'expulsion, si la législation de l'État contractant le prévoit ;
- b) l'évaluation du risque par l'État déterminant si la personne peut être refoulée avec ou sans agent d'escorte par des services aériens commerciaux, compte tenu notamment de l'aptitude médicale, mentale et physique au transport, de la volonté ou du refus de voyager, du comportement et de tout antécédent de violence de cette personne, et/ou tout autre renseignement pertinent qui aiderait l'exploitant d'aéronefs à évaluer le risque pour la sûreté du vol ;
- c) les noms et nationalités de tous agents d'escorte.

Note.— *Afin d'assurer la coordination des normes de facilitation et de sûreté, il convient d'accorder une attention particulière aux dispositions applicables de l'Annexe 17, chapitre 4.*

5.19.1 L'exploitant d'aéronefs et/ou le pilote commandant de bord auront l'option de refuser de transporter une personne expulsée sur un vol particulier s'il y a des inquiétudes raisonnables concernant la sécurité et la sûreté du vol.

Note.— *Voir le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 – Diffusion restreinte) de l'OACI, § 12.2.1.3 et 12.2.1.6.*

5.19.2 Lorsqu'ils prennent des dispositions en vue d'une expulsion, les États contractants tiendront compte de la politique de l'exploitant d'aéronefs relative au nombre de personnes expulsées qui peuvent être transportées sur un vol donné.

Note.— Les États contractants doivent consulter l'exploitant d'aéronefs au sujet du vol le plus approprié ou d'un autre mode de transport.

5.20 Lorsqu'ils prennent des dispositions en vue d'une expulsion vers un État de destination, les États contractants utiliseront dans la mesure du possible des vols directs sans escale.

5.21 Un État contractant qui présente une personne à expulser veillera à ce que tous les documents de voyage officiels exigés par tout État de transit et/ou de destination soient fournis à l'exploitant d'aéronefs.

5.22 Un État contractant admettra dans son territoire ses nationaux qui ont été expulsés d'un autre État.

5.23 Un État contractant accordera une attention spéciale à l'admission d'une personne, expulsée d'un autre État, qui détient une preuve de résidence valide et autorisée dans son territoire.

5.24 S'ils décident qu'une personne expulsée doit être escortée et que l'itinéraire comporte une escale dans un État intermédiaire, les États contractants veilleront à ce que le ou les agents d'escorte restent auprès de la personne déportée jusqu'à sa destination finale, à moins que les autorités et l'exploitant d'aéronefs intervenant au point de transit ne conviennent à l'avance de dispositions de rechange appropriées.

D. Obtention d'un document de voyage de remplacement

5.25 Lorsqu'un document de voyage de remplacement doit être obtenu pour faciliter le refoulement et l'acceptation d'une personne non admissible à sa destination, l'État qui ordonne le refoulement fournira toute l'assistance possible pour obtenir ce document.

Note.— La norme 5.13 pourra être consultée utilement pour faciliter l'application de cette norme.

5.26 L'État contractant auquel il est demandé de fournir des documents de voyage pour faciliter le retour d'un de ses nationaux répondra dans un délai raisonnable, c'est-à-dire au plus tard 30 jours après avoir reçu la demande, soit en délivrant un document de voyage, soit en démontrant à la satisfaction de l'État requérant que l'intéressé n'est pas un de ses nationaux.

5.27 Un État contractant n'exigera pas comme condition préalable à la délivrance d'un document de voyage que l'intéressé en ait signé la demande.

5.28 Si un État contractant a déterminé qu'une personne pour laquelle un document de voyage a été demandé est l'un de ses nationaux, mais qu'il ne peut pas délivrer un passeport dans les 30 jours suivant la demande, il délivrera un document de voyage d'urgence qui certifie la nationalité de l'intéressé et qui est valide pour la réadmission dans cet État.

5.29 Un État contractant ne refusera pas de délivrer un document de voyage à un de ses nationaux ni ne contrecarrera autrement son retour en le rendant apatride.

CHAPITRE 6. AÉROPORTS INTERNATIONAUX – INSTALLATIONS ET SERVICES INTÉRESSANT LE TRAFIC

A. Généralités

6.1 En cas de privatisation d'un aéroport, chaque État contractant veillera à ce que les dispositions de l'Annexe 9 continuent d'être appliquées.

6.1.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant, en consultation avec les exploitants d'aéroports, veille à ce que la conception, le développement et la maintenance des installations des aéroports internationaux permettent d'assurer un acheminement efficace et effectif.*

6.1.2 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs assurent le traitement rapide des passagers, des membres d'équipage, des bagages, des marchandises et de la poste.

6.1.3 Chaque État contractant veillera à ce que des services efficaces de contrôle frontalier (douane, immigration, quarantaine et santé) soient assurés aux aéroports internationaux, selon les besoins.

Note.— *Des services efficaces de contrôle frontalier (douane, immigration, quarantaine et santé) comprennent notamment une communication en temps utile pour s'assurer que l'adaptation aux nouvelles exigences est raisonnable, pratique et possible dans les délais prescrits par les normes 1.2 b) et 1.2 c) du chapitre 1.*

6.1.4 Chaque État contractant, en consultation avec les exploitants d'aéroports, veillera à ce que les installations et services fournis aux aéroports internationaux soient, dans la mesure du possible, susceptibles d'être transformés et élargis pour répondre à la croissance du trafic, à un renforcement des prescriptions en matière de sûreté découlant d'une intensification des menaces ou à d'autres changements à l'appui de mesures appropriées visant à préserver l'intégrité des frontières.

Note.— *En ce qui concerne les prescriptions en matière de sûreté de l'aviation, prière de se reporter à la disposition pertinente de l'Annexe 17, chapitre 2, § 2.3*.*

6.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants évaluent régulièrement la possibilité de menaces de santé publique imminentes aux aéroports internationaux en tant que points d'entrée et veillent à ce que des efforts coordonnés soient faits pour y faire face.*

Note.— *L'attention est appelée sur les dispositions relatives au contenu du plan d'urgence d'aérodrome, énoncées à la section 9.1, chapitre 9, volume I, de l'Annexe 14, et sur la norme 10.16, chapitre 10, de la présente Annexe concernant le plan national pour l'aviation en préparation d'une flambée de maladie transmissible.*

6.3 Chaque État contractant exigera que l'organisme ou les organismes qui sont chargés de la planification de nouvelles installations ou d'importantes modifications d'installations, y compris les aérogares de fret à des aéroports

* Cette disposition se lit comme suit :

Recommandation.— *Il est recommandé que chaque État contractant prenne des dispositions, toutes les fois que cela sera possible, pour que les contrôles et procédures de sûreté entraînent le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile, à condition que ne soit pas compromise l'efficacité de ces contrôles et procédures.*

internationaux, consultent les autorités publiques, les exploitants d'aéronefs et les organismes intéressés représentant les utilisateurs de l'aéroport, dès les premières étapes de la planification.

6.4 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants encouragent les exploitants d'aéronefs à informer les exploitants d'aéroports et les agences gouvernementales compétentes, en toute confidentialité commerciale, de leurs plans en matière de service, d'horaire et de parc aérien à l'aéroport, afin qu'une planification rationnelle des installations et services soit possible.*

6.5 Pratique recommandée.— *Il est recommandé qu'aux aéroports internationaux où une redevance de services passagers, une taxe d'aéroport ou tout autre droit semblable est perçu, chaque État contractant veille à ce que la perception directe auprès des passagers soit évitée dans la mesure du possible.*

6.6 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant, sous réserve des règlements applicables et des limitations fixées par l'exploitant de l'aéroport en raison de contraintes de place ou de capacité, permette aux exploitants d'aéronefs de choisir comment et par qui leurs services d'escale seront assurés.*

B. Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports

I. Dispositions communes

6.7 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants d'aéroports fournissent des installations adéquates pour assurer l'embarquement et le débarquement rapides des passagers.

6.8 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les autorités publiques échangent en temps utile tous les renseignements opérationnels pertinents, afin d'assurer une circulation égale et rapide des passagers et une répartition efficace des ressources.*

6.9 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants, les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs mettent en œuvre, aux points appropriés et après consultation, des installations et des services automatisés pour le traitement des passagers et des bagages.*

6.10 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant fasse usage des éléments indicatifs existants sur l'orientation et la signalétique, notamment le Doc 9636 – Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes, publié conjointement par l'OACI et l'Organisation maritime internationale, dans la mesure où il reste applicable.*

Note.— Le site web de l'OACI à <https://www.icao.int/Security/FAL/ANNEX9/Pages/default.aspx> contient une liste à jour non exhaustive de ressources et d'éléments indicatifs sur les « meilleures pratiques » pour examen et utilisation par les États contractants.

6.10.1 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant, en consultation avec les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs, avise les voyageurs, par des signes, des dépliants, des vidéos, des messages audios, des sites web et autres médias, des pénalités pour toutes infractions aux règlements régissant l'entrée et le départ et pour toutes tentatives d'importer ou d'exporter tout article interdit ou restreint.*

6.11 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que les exploitants d'aéroports ou les exploitants d'aérogares installent des mécanismes d'acheminement des personnes lorsque les distances de marche et le volume du trafic à l'intérieur et à travers les bâtiments de l'aérogare le justifient.*

6.12 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que les exploitants d'aéroports et d'aéronefs installent, selon qu'il convient, des systèmes d'information de vol capables de fournir des*

renseignements exacts, adéquats et à jour sur les départs, les arrivées, les annulations, les retards et les portes de départ et d'arrivée.

6.13 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant encourage les exploitants d'aéroports, ou le fournisseur de services, selon le cas, à fournir des installations de stationnement de voitures à long et à court terme, à l'usage des passagers, des visiteurs, des équipages et du personnel aux aéroports internationaux.*

II. Dispositions relatives au stationnement et au service des aéronefs

6.14 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que des installations convenant au stationnement et au service des aéronefs soient mises à disposition, afin d'accélérer les formalités de congé et les opérations sur les aires de trafic et de réduire la durée d'immobilisation des aéronefs au sol.*

III. Passagers, équipages et bagages au départ

6.15 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que des services de transport adéquats soient assurés par le fournisseur de services compétent, entre les aérogares d'un aéroport durant les heures d'exploitation.*

6.16 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant permette aux exploitants d'aéroports et aux exploitants d'aéronefs de mettre en place des installations d'enregistrement hors aéroport, pour autant que toutes les mesures de sûreté et autres formalités de contrôle nécessaires soient observées.*

6.17 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que les exploitants d'aéroports et le personnel de sûreté et/ou de contrôle frontalier de l'État utilisent des techniques modernes de filtrage et de vérification pour les examens des passagers et de leurs bagages, afin de faciliter le départ des aéronefs.*

Note.— *Toute fouille personnelle requise devrait s'effectuer en privé, dans le respect de l'intimité du passager. Des cabines privées sont préférables, mais des paravents mobiles peuvent aussi être utilisés. Les fouilles personnelles doivent être menées par un agent du même sexe que le passager.*

6.18 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant, en concertation avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, préconise que les installations d'enregistrement des membres d'équipage et les services d'exploitation soient aisément accessibles et situés à proximité les uns des autres.*

6.19 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les exploitants d'aéroports et les autorités publiques fournissent des services efficaces aux exploitants de l'aviation générale ou à leurs agents concernant leurs besoins opérationnels et administratifs.*

6.20 Les États contractants mettront en œuvre un nombre suffisant de postes de contrôle pour qu'un congé, s'il est exigé, puisse être donné aux passagers et équipages au départ dans les délais les plus courts possible. Des postes de contrôle supplémentaires seront en outre prévus, si possible, pour les cas complexes, afin de ne pas entraver la circulation de la majorité des passagers.

IV. Passagers, équipages et bagages à l'arrivée

6.21 Les États contractants mettront en œuvre un nombre suffisant de postes de contrôle pour qu'un congé puisse être donné aux passagers et équipages à l'arrivée dans les délais les plus courts possible. Un ou plusieurs postes de contrôle supplémentaires seront en outre prévus, si possible, pour les cas complexes, afin de ne pas entraver la circulation de la majorité des passagers.

6.22 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant encourage les exploitants d'aéroports à prévoir un espace suffisant dans la zone de récupération des bagages afin que chaque passager puisse reconnaître facilement et retirer rapidement ses bagages enregistrés.*

6.23 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que, là où c'est approprié, des systèmes mécanisés de livraison des bagages soient installés aux aéroports internationaux pour faciliter le mouvement des bagages des passagers.*

6.24 Chaque État contractant veille à ce que les exploitants d'aéroports apportent aux passagers une assistance dans le transport de leurs bagages depuis les points de délivrance des bagages jusqu'à des points situés aussi près que possible des postes de stationnement des véhicules de surface qui quittent l'aéroport ou qui relient les divers aéroports.

V. Transit et transbordement des passagers et membres d'équipage

6.25 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé aux États contractants de permettre que les passagers embarquent, débarquent ou restent à bord pendant l'avitaillement en carburant, chaque fois que cela est possible et à condition que les mesures de sécurité et de sûreté nécessaires soient prises.*

6.26 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que les exploitants d'aéroports prévoient suffisamment d'espace pour les comptoirs dans les zones de transit direct, en fonction des volumes de trafic. L'espace nécessaire et les heures d'exploitation devraient être établis en consultation avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs.*

VI. Installations et services divers dans les aéroports de passagers

6.27 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant encourage les exploitants d'aéroports ou d'aéronefs à mettre à disposition, s'il y a lieu, des moyens d'entreposage côté ville pour les bagages laissés en consigne aux aéroports internationaux, sous réserve des exigences de sûreté.*

6.28 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants d'aéroports ou d'aéronefs, le cas échéant, mettent à disposition des installations où les bagages non réclamés, non identifiés ou mal acheminés seront gardés en toute sûreté pour le dédouanement en attendant qu'on les réexpédie, qu'on les réclame ou qu'on s'en défasse conformément aux lois et règlements applicables. Le personnel autorisé de l'exploitant d'aéronefs ou du fournisseur de services aura accès à ces bagages pendant les heures d'exploitation de l'aéroport.

6.29 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant, en coopération avec les exploitants d'aéroports :*

- a) *veille à ce que les installations des aéroports soient conçues et agencées de manière que les visiteurs ne gênent pas le mouvement des passagers au départ et à l'arrivée ;*
- b) *mette en place, dans des secteurs publics ou non contrôlés des zones d'arrivée ou de départ, des aménagements destinés aux organisateurs de voyages en groupe/voyagistes, afin de réduire le plus possible les encombrements dans les aéroports ;*
- c) *veille à ce que les points de vente, tout en étant commodément situés, ne gênent pas le mouvement des passagers.*

VII. Aménagements intéressant l'acheminement et le congé des marchandises et de la poste

6.30 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant encourage les exploitants d'aéroports à prendre les dispositions qui conviennent en vue du congé des aéronefs tout-cargo.*

6.31 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant, en coopération avec les exploitants d'aéroports, veille à ce que les aérogares de fret et leurs routes d'accès côté ville soient conçues et utilisées comme il convient de manière à en faciliter l'accès.*

6.32 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant, en coopération avec les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs :*

- a) *veille à ce que les aérogares de fret soient conçues pour faciliter le traitement et l'entreposage du fret dans de bonnes conditions de sûreté, d'hygiène, d'efficacité et de sécurité, conformément aux lois et règlements applicables ;*
- b) *prévoit des installations adéquates pour le traitement et l'entreposage, dans de bonnes conditions de sécurité, d'efficacité et de sûreté, des envois postaux, en conformité avec les lois et règlements applicables.*

**C. Installations nécessaires aux services de contrôle
et fonctionnement de ces services**

6.33 Chaque État contractant fournira gratuitement aux exploitants des services de contrôle des pouvoirs publics compétents pendant les heures de service fixées par ces pouvoirs publics.

Note 1.— Aux termes de l'Annexe 15 – Services d'information aéronautique, les États sont tenus de publier, en ce qui concerne leurs aéroports internationaux, la nature et les heures de vacation des services d'entrée et de sortie (douane, immigration, santé).

Note 2.— Outre les services mentionnés plus haut, les États contractants, les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs sont invités à envisager des services améliorés aux usagers (passagers, exploitants d'aéronefs, et autres parties qui bénéficieraient de ces services supérieurs), soit gratuitement, soit contre paiement volontaire de droits.

6.34 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage de prendre des dispositions avec d'autres États afin de poster sur son territoire des agents des pouvoirs publics compétents pour effectuer un examen préalable des aéronefs, passagers, bagages, membres d'équipage et marchandises, aux fins des formalités de douane, d'immigration, de santé publique et de contrôle vétérinaire et phytosanitaire, avant le départ, si un tel examen facilite le congé à l'arrivée dans ces États.*

D. Passagers indisciplinés

6.35 Chaque État contractant, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, encouragera la sensibilisation des passagers à l'inadmissibilité et aux conséquences juridiques possibles d'un comportement indiscipliné ou perturbateur aux aéroports et à bord des aéronefs afin de dissuader et de prévenir de tels comportements.

6.36 Chaque État contractant, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, prendra des mesures pour garantir que les membres intéressés de son personnel sont formés à la détection et à la gestion des situations concernant des passagers indisciplinés ou perturbateurs.

Note.— On trouvera des éléments indicatifs sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés et perturbateurs dans le Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs (Doc 10117).

E. Commodités pour les passagers

6.37 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant veille, si le trafic le justifie, à ce que les exploitants d'aéroports prévoient des installations appropriées pour les soins des enfants dans les aéroports publics et les zones de transit direct, à ce que ces installations soient faciles d'accès et à ce que leur emplacement soit clairement indiqué.*

6.38 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce qu'un exploitant d'aéroports ou un ou plusieurs fournisseurs de services, selon qu'il convient, fournissent aux passagers des informations sur les transports de surface disponibles à l'aéroport.*

6.39 Les États contractants prendront les dispositions nécessaires pour qu'aux heures correspondant aux besoins des voyageurs un service de change légal des devises étrangères soit assuré aux aéroports internationaux par un organisme d'État ou par un organisme privé qu'ils auront habilité à cet effet. Ce service sera offert aux passagers à l'arrivée et au départ.

Note.— L'emploi, aux aéroports internationaux, de changeurs automatiques qui permettent au passager en partance d'obtenir, à n'importe quel moment du jour ou de la nuit, des devises étrangères, s'est révélé être une aide précieuse et devrait être envisagé par les États contractants comme une solution possible.

CHAPITRE 7. ATTERRISSAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

A. Généralités

7.1 Chaque État contractant fera le nécessaire pour que ses pouvoirs publics prêtent 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 l'un de ses aéroports internationaux et, à cette fin, veillera à ce que les formalités et modalités de contrôle soient en pareil cas réduites au minimum.

7.2 Le pilote commandant de bord, ou à défaut le membre d'équipage que son rang désigne pour le remplacer, fera en sorte que l'atterrissage soit signalé le plus tôt possible aux pouvoirs publics compétents.

B. Arrêt de courte durée

7.3 S'il est manifeste que l'aéronef pourra poursuivre son vol assez peu de temps après son arrivée, il sera fait application des procédures suivantes :

7.3.1 Les mesures de contrôle seront limitées à celles qui suffiront à assurer que l'aéronef reparte avec le chargement qu'il avait à bord à son arrivée. Au cas où, à cause des contingences de l'exploitation ou pour d'autres raisons, le chargement ou une partie du chargement ne peut repartir sur l'aéronef en cause, les pouvoirs publics accéléreront les formalités de congé et faciliteront l'acheminement rapide du chargement à sa destination.

7.3.2 Les pouvoirs publics désigneront, au besoin, un espace suffisant placé sous leur surveillance générale, où les passagers et l'équipage pourront circuler pendant leur arrêt.

7.3.3 Le pilote commandant de bord ne sera pas tenu 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).

C. Interruption du vol

7.4 S'il est manifeste que l'aéronef sera retardé assez longtemps ou qu'il ne peut poursuivre son vol, il sera fait application des dispositions suivantes :

7.4.1 Pendant qu'il attend les instructions des pouvoirs publics compétents, ou si ni lui ni son équipage ne sont en mesure d'entrer en rapport avec eux, le pilote commandant de bord aura le droit de prendre les mesures d'urgence qu'il jugera nécessaires à la santé et à la sécurité des passagers et de l'équipage et à la protection de l'aéronef et de son chargement contre les pertes ou la destruction.

7.4.2 Si les formalités nécessaires ne peuvent être accomplies rapidement, les passagers et l'équipage seront autorisés à se procurer un abri convenable en attendant qu'elles soient terminées.

7.4.3 Si leur déchargement s'impose pour des raisons de sécurité, les marchandises, les provisions de bord et les bagages non accompagnés seront déposés dans un espace voisin et y resteront jusqu'à ce que les formalités nécessaires soient terminées.

7.4.4 En ce qui concerne la poste, il sera fait application des règlements en vigueur de l'Union postale universelle.

CHAPITRE 8. DISPOSITIONS DE FACILITATION RELATIVES À DES SUJETS SPÉCIFIQUES

A. Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie

8.1 **Pratique recommandée.**— *Dans le cas où un État contractant exige d'un exploitant d'aéronefs des cautions pour garantir ses obligations en vertu des lois de douane, d'immigration, de santé publique, de contrôle vétérinaire ou phytosanitaire ou d'autres lois analogues de l'État, il est recommandé que ledit État autorise, autant que possible, l'usage d'une seule caution globale.*

8.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les aéronefs, l'équipement au sol, le matériel de sûreté, les rechanges et les fournitures techniques d'un exploitant d'aéronefs, situés sur le territoire d'un État contractant (autre que l'État contractant où est établie cette entreprise) et destinés à être utilisés pour l'exploitation d'un service aérien international desservant ledit État contractant, soient exemptés de l'application des lois dudit État contractant autorisant la réquisition ou la saisie d'aéronefs, de matériel, de rechanges ou de fournitures pour usage public, sans préjudice du droit de saisie pour infractions aux lois de l'État contractant intéressé.*

B. Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents

8.3 Sous réserve des conditions que peuvent imposer l'Annexe 12 – *Recherches et sauvetage* – et l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, les États contractants prendront les dispositions nécessaires pour permettre l'entrée sans délai sur leur territoire, à titre temporaire, du personnel qualifié nécessaire aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération en ce qui concerne un aéronef perdu ou endommagé.

8.3.1 Les États n'exigeront aucun autre document de voyage qu'un passeport dans le cadre des dispositions qu'ils prendront pour permettre l'entrée du personnel visé au § 8.3.

8.3.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants exigeant un visa d'entrée pour le personnel mentionné au § 8.3 délivrent, lorsque cela est nécessaire, le visa à l'arrivée de ces personnes ou facilitent leur admission d'une autre manière si elles sont en possession d'un ordre de mission de leurs autorités nationales compétentes.*

8.3.3 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants fassent en sorte que leurs autorités compétentes soient bien au courant des dispositions des Annexes 9 et 13 relatives à la facilitation des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. À cet égard, les États devraient reconnaître la nécessité pour les enquêteurs concernés de pouvoir se rendre sans délai sur le lieu de l'accident ou de l'incident, et au besoin les aider à cette fin.*

8.4 Chaque État contractant facilitera :

- a) l'entrée temporaire dans son territoire de tous aéronefs, outillage, rechanges et matériel nécessaires aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération en ce qui concerne un aéronef endommagé d'un autre État ;
- b) l'entrée de ces articles en franchise de droits de douane et autres taxes ou redevances et seront exemptés de l'application de toute réglementation limitant l'importation des marchandises ;

- c) la sortie de son territoire de l'aéronef endommagé et de tout aéronef de secours, ainsi que de l'outillage, des rechanges et du matériel entrés dans son territoire aux fins de recherches, de sauvetage, d'enquêtes sur les accidents, de réparation ou de récupération.

Note.— Il est entendu que les dispositions du présent paragraphe n'empêchent pas l'application des mesures sanitaires, vétérinaires ou phytosanitaires nécessaires.

8.5 Chaque État contractant appliquera les dispositions de ses lois applicables à l'aéronef endommagé ou aux parties d'aéronef et à toutes provisions de bord ou marchandises à bord de cet aéronef, ainsi qu'à tous aéronefs, outillage, rechanges ou matériel entrés dans le territoire d'un État contractant pour être employés temporairement aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération et qui ne sont pas retirés du territoire de cet État contractant dans les délais fixés par lui.

8.6 Si, à l'occasion d'une enquête sur un accident d'aviation, il se révèle nécessaire d'envoyer des éléments d'un aéronef endommagé dans un autre État contractant en vue d'un examen technique ou d'un essai, chaque État contractant intéressé veillera à ce que le mouvement de ces éléments s'effectue sans délai. De même, les États contractants intéressés faciliteront le retour de ces éléments dans l'État qui a ouvert l'enquête sur l'accident si ce dernier en a besoin pour achever cette enquête.

C. Missions de secours et vols de rapatriement

8.7 Les États contractants faciliteront sur leur territoire l'entrée, la sortie et le transit des aéronefs qui effectuent des missions de secours accomplies par des organisations internationales reconnues par les Nations Unies ou pour le compte de ces organisations, ou par les États eux-mêmes ou pour leur compte, et prendront toutes les mesures possibles pour assurer la sécurité de l'exploitation des vols en question. Ces missions sont entreprises 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. Ces vols seront entrepris aussi rapidement que possible lorsque l'accord de l'État bénéficiaire aura été obtenu.

Note 1.— Conformément à son Glossaire international multilingue agréé de termes relatifs à la gestion des catastrophes, le Département des affaires humanitaires des Nations Unies considère qu'une urgence est un « événement brusque et généralement imprévu qui requiert des mesures immédiates pour minimiser ses conséquences néfastes » et qu'une catastrophe est une « grave interruption de fonctionnement d'une société, causant des pertes humaines, matérielles ou environnementales que la société affectée ne peut surmonter avec ses seules ressources propres ».

Note 2.— En ce qui concerne l'application des mesures visant à assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs qui effectuent des missions de secours, l'attention est attirée sur l'Annexe 11 – Services de la circulation aérienne, sur le Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils (Doc 9554) et sur le Manuel concernant l'interception des aéronefs civils (Doc 9433).

8.8 Les États contractants feront le nécessaire pour que le personnel et les bagages à main, bagages de soute, marchandises et autres articles arrivant dans le cadre d'une mission de secours visée au § 8.7 soient admis sans délai.

8.9 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants facilitent les opérations des aéronefs effectuant des vols de rapatriement qui arrivent sur leur territoire, en partent ou y transitent et prennent toutes les dispositions possibles pour en garantir la sécurité. Ces vols devraient commencer dès que possible après l'obtention de l'accord des États intéressés.*

8.10 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que le personnel et les bagages à main, bagages de soute, marchandises et autres articles arrivant sur des vols de rapatriement soient admis sans délai.*

Note.— En ce qui concerne le rapatriement des dépouilles infectées par une maladie transmissible, l'attention est appelée sur les éléments indicatifs pertinents figurant dans le Doc 9957, Manuel de facilitation.

D. Opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité

8.11 En cas d'urgence, les États contractants faciliteront l'entrée, le transit et le départ des aéronefs utilisés pour combattre ou prévenir la pollution des mers ou pour effectuer d'autres opérations nécessaires en vue de garantir la sécurité en mer, la sécurité de la population ou la protection du milieu marin.

8.12 En cas d'urgence, les États contractants faciliteront, dans toute la mesure possible, l'entrée, le transit et le départ des personnes, des cargaisons, du matériel et de l'équipement requis pour les opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité, décrites au § 8.11.

E. Établissement de programmes nationaux de facilitation

8.13 Chaque État contractant établira un programme national écrit de facilitation du transport aérien fondé sur les dispositions de facilitation de la Convention et de la présente Annexe.

8.14 Chaque État contractant veillera à ce que l'objectif de son programme national de facilitation du transport aérien soit d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers, des marchandises, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

8.14.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États se servent des éléments indicatifs présentés à l'appendice 12 et dans le Doc 10042, Modèle de programme national de facilitation du transport aérien, pour l'institution d'un programme national de facilitation du transport aérien.*

8.15 Chaque État contractant instituera un comité national de facilitation du transport aérien et, selon les besoins, des comités de facilitation d'aéroport, ou des organes de coordination analogues, en vue de coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects de l'aviation civile internationale, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs.

8.16 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants s'efforcent d'instaurer une étroite coordination, adaptée aux circonstances, entre les programmes de facilitation et de sûreté de l'aviation civile. À cette fin, certains membres des comités de facilitation devraient également être membres des comités de sûreté.*

8.17 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États se servent des éléments indicatifs présentés aux appendices 11 et 12 pour l'institution et le fonctionnement de comités nationaux de facilitation du transport aérien et de comités de facilitation d'aéroport.*

F. Facilitation du transport des personnes handicapées

I. Généralités

8.18 Les États contractants veilleront à ce que, les personnes handicapées reçoivent une assistance spéciale garantissant qu'elles bénéficient des services qui sont habituellement offerts au public en général. Cette assistance sera fournie d'une manière qui respecte la dignité de la personne.

Note.— L'attention est appelée sur le Doc 9984, Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien, élaboré pour apporter des précisions sur les Normes et pratiques recommandées liées à la facilitation du transport des personnes handicapées, et aider la communauté de l'aviation civile dans leur mise en œuvre.

8.19 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants coopèrent en vue de prendre les mesures nécessaires pour rendre accessibles aux personnes handicapées tous les éléments de la chaîne de déplacement de la personne, depuis l'arrivée à l'aéroport de départ jusqu'au moment de quitter l'aéroport de destination.*

8.20 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants prennent les mesures nécessaires auprès des exploitants d'aéronefs, d'aéroports et de services d'assistance en escale pour établir et publier des normes minimales et uniformes d'accessibilité qui viseront les services de transport offerts aux personnes handicapées, depuis l'arrivée à l'aéroport de départ jusqu'au moment de quitter l'aéroport de destination.*

8.21 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants prennent les mesures nécessaires auprès des exploitants d'aéronefs, d'aéroports et de services d'assistance en escale et des agences de voyages pour que les personnes handicapées reçoivent de leur part les informations qui leur sont nécessaires, sous des formes accessibles aux personnes ayant des difficultés d'ordre cognitif ou sensoriel, et qu'ils prennent les mesures nécessaires pour que les compagnies aériennes, les aéroports et les services d'assistance en escale soient en mesure d'apporter à ces passagers l'assistance nécessaire, selon leurs besoins, afin de faciliter leur voyage.*

8.22 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants prennent toutes les mesures nécessaires pour obtenir l'appui des exploitants d'aéronefs, d'aéroports et de services d'assistance en escale afin d'établir et de coordonner des programmes de formation visant à garantir la présence de personnel pouvant assister les personnes handicapées.*

II. Accès aux aéroports

8.23 Les États contractants prendront les mesures nécessaires pour que les installations et services d'aéroport soient adaptés aux besoins des personnes handicapées.

8.24 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que des mécanismes de levage ou tous autres dispositifs appropriés soient disponibles pour faciliter en cas de besoin les déplacements des personnes handicapées entre l'aéronef et l'aérogare à l'arrivée et au départ, lorsqu'il n'est pas fait usage de passerelles télescopiques. Il convient d'éviter le levage manuel.*

8.25 Les États contractants veilleront à ce que des mesures soient prises pour que les malentendants et les malvoyants puissent obtenir les renseignements sur les services à bord sous des formes qui leur sont accessibles.

8.26 Les États contractants prendront des mesures pour faire en sorte que les emplacements désignés pour la prise en charge et le débarquement des personnes handicapées à l'aérogare soient situés aussi près que possible des entrées et/ou sorties principales. Pour faciliter les déplacements à l'intérieur de l'aéroport, les trajets d'accès seront être libres d'obstacles et accessibles.

8.27 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que, lorsque l'accès au transport public est limité, tous les efforts soient faits pour offrir des services de transport de surface accessibles, à des prix raisonnables, en adaptant le système de transport urbain public existant ou prévu ou en offrant des services de transport spéciaux aux personnes ayant des besoins en matière de mobilité.*

8.28 Les États contractants prendront des mesures pour faire en sorte que des emplacements de stationnement automobile adéquats soient réservés pour les personnes ayant des besoins en matière de mobilité et de prendre les mesures appropriées pour faciliter leurs déplacements entre les zones de stationnement et les aérogares.

8.29 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que l'assistance pour le transfert bord à bord de personnes handicapées soit fournie aussi efficacement que possible, en tenant dûment compte des vols de correspondance.*

III. Accès aux services de transport aérien

8.30 Les États contractants prendront les mesures nécessaires pour s'assurer que les personnes handicapées ont un accès équivalent aux services de transport aérien.

8.31 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants introduisent des dispositions selon lesquelles les aéronefs mis en service nouvellement ou après une rénovation majeure devraient, si leur type, leur taille et leur configuration le permettent, être conformes à des normes minimales et uniformes d'accessibilité en ce qui concerne l'équipement de bord, qui devrait comprendre des accoudoirs amovibles, des fauteuils roulants de bord, des toilettes accessibles, ainsi que l'éclairage et les signes appropriés.*

8.32 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les aides à la mobilité dont ont besoin des personnes handicapées soient transportées gratuitement en cabine si l'espace, les contraintes de poids et la sécurité le permettent, ou qu'elles soient transportées gratuitement et désignées comme bagages prioritaires.*

8.33 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les animaux d'assistance accompagnant des personnes handicapées soient transportés gratuitement en cabine, sur le plancher près du siège de la personne, sous réserve des règlements pertinents de l'État ou de l'exploitant de l'aéronef.*

8.34 Les États contractants qui imposent des restrictions sur le transport de dispositifs alimentés par accumulateurs, incluant les aides à la mobilité contenant des accumulateurs versables, en aviseront promptement l'OACI pour que de telles restrictions puissent être incluses dans le Doc 9284, *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* et pour assurer que les exploitants d'aéronefs rendent publiques de telles informations, et en conformité avec les dispositions du § 2.5 du chapitre 2 de l'Annexe 18.

8.35 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, en principe, les personnes handicapées soient autorisées à voyager sans avoir à présenter une autorisation médicale. Les exploitants d'aéronefs ne devraient être autorisés à exiger des personnes handicapées qu'elles obtiennent une autorisation médicale que dans les cas où il n'est pas clair que leur condition médicale leur permette de voyager et où elles risquent de compromettre leur sécurité ou leur bien-être ou ceux des autres passagers.*

8.36 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, en principe, les personnes handicapées soient autorisées à déterminer elles-mêmes si elles ont besoin d'un accompagnateur. Si la présence d'un accompagnateur est requise, il est recommandé que les États contractants encouragent les exploitants d'aéronefs à offrir des tarifs réduits pour le transport de l'accompagnateur. Les exploitants d'aéronefs ne devraient exiger un accompagnateur que lorsqu'il est clair que la personne handicapée n'est pas autonome et que cela risque de compromettre sa sécurité ou son bien-être ou ceux des autres passagers.*

8.37 Les États contractants encourageront la notification préalable dans les cas où une assistance ou un levage sont nécessaires.

G. Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

8.38 L'État d'occurrence d'un accident d'aviation et les États adjacents prendront des dispositions pour faciliter l'entrée dans leur territoire, à titre temporaire, des membres de la famille des victimes d'un accident d'aviation.

8.39 L'État d'occurrence et les États adjacents prendront également des dispositions pour faciliter l'entrée sur leur territoire, à titre temporaire, de représentants autorisés de l'exploitant de l'aéronef accidenté, ou du partenaire de l'alliance à

laquelle appartient l'exploitant, afin de lui permettre de prêter assistance aux survivants et aux membres de leurs familles, aux membres de la famille des victimes décédées des suites de l'accident et aux autorités pertinentes de ces États.

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

8.40 Pratique recommandée.— *Dans le cadre des dispositions à prendre pour permettre l'entrée sans délai des personnes mentionnées au § 8.38, il est recommandé que l'État d'occurrence et les États adjacents n'exigent aucun autre document de voyage qu'un passeport, ou un document de voyage d'urgence délivré expressément à ces personnes, pour leur permettre de se rendre dans ces États. Dans le cas où l'État d'occurrence de l'accident ou un État adjacent exige un visa d'entrée pour les personnes mentionnées aux § 8.38 et 8.39, cet État devrait accélérer la délivrance de ces visas.*

8.41 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.

8.42 Les États contractants accorderont toute l'assistance nécessaire, par exemple en prenant des dispositions pour assurer le transport et le dédouanement, afin d'aider au rapatriement des dépouilles mortelles vers leur pays d'origine, à la demande des familles des victimes ou de l'exploitant de l'aéronef accidenté.

8.43 Les États contractants établiront des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

Note.— L'attention est appelée sur le Doc 9998, Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et sur le Doc 9973, Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

8.44 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport, selon qu'il convient, élabore des plans appropriés afin d'offrir une assistance opportune et efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.*

Note.— Les plans des exploitants d'aéroport concernant l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles peuvent faire partie du plan d'urgence d'aéroport exigé en vertu de l'Annexe 14 – Aérodrômes.

H. Traite de personnes

8.45 Les États contractants prendront des mesures pour s'assurer que les procédures mises en place pour lutter contre la traite de personnes se fondent sur une stratégie globale, et qu'elles comprennent des systèmes de signalement clairs et des points de contact pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs auprès d'autorités compétentes.

Note.— Les principaux éléments à prendre en compte dans une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes sont notamment : la législation, la volonté politique, les politiques, les protocoles de signalement et les mécanismes d'intervention, les partenariats, la formation, la sensibilisation du public, la collecte de données, l'échange d'informations et l'aide aux victimes et aux rescapés. Ces éléments clés devraient se fonder, dans la mesure du possible, sur une approche centrée sur les victimes et éclairée en ce qui concerne les traumatismes. D'autres orientations utiles à la mise au point d'une stratégie globale, notamment des exemples, figurent dans le Doc 10171.

8.46 Les États contractants prendront des mesures pour assurer que le personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs qui est en contact direct avec le public voyageur reçoit une formation de sensibilisation à la traite de personnes.

I Trafic d'espèces sauvages

8.47 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que des procédures soient en place pour lutter contre le trafic d'espèces sauvages, notamment des systèmes de signalement clairs et des points de contact pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs auprès des autorités compétentes.*

CHAPITRE 9. SYSTÈMES DE DONNÉES SUR LES PASSAGERS

A. Généralités

9.1 Les États contractants exigeant des exploitants d'aéronefs la transmission des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), des RPCV interactifs (RPCVi) et/ou des dossiers passagers (PNR) mettront en place un système de guichet unique pour les données passagers pour chaque catégorie de données, ou pour les deux catégories de données combinées, permettant aux parties concernées de communiquer des informations normalisées par un point d'entrée commun en vue de la transmission des données, de manière à satisfaire à toutes les obligations relatives aux données des passagers et de l'équipage dans les limites de leur juridiction.

9.1.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants exigeant des exploitants d'aéronefs la transmission des données sur les passagers et l'équipage envisagent de mettre en place un système de guichet unique pour les deux catégories de données combinées.*

9.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs assurent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, le niveau approprié d'appui opérationnel et technique pour l'analyse de toute panne ou défaillance de système et les mesures d'intervention visant à rétablir le fonctionnement normal dès que possible.*

9.3 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs établissent et mettent en œuvre des procédures appropriées de notification et de remise en service à la fois pour l'entretien programmé des systèmes d'information et en cas de panne ou de défaillance de ces systèmes.*

9.4 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs assurent un niveau d'assistance approprié (dans la mesure du possible, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7).*

9.5 Les États contractants n'exigeront pas des exploitants d'aéronefs qu'ils fournissent des éléments de données non standard dans leurs dispositions relatives aux RPCV, aux RPCVi et/ou aux PNR.

9.6 S'ils envisagent d'exiger des éléments qui s'écartent de la norme, les États contractants présenteront une demande au Comité de contact OMD/IATA/OACI parallèlement au processus de demande de maintenance de données de l'OMD, dans le cadre d'un processus d'examen et d'approbation visant l'inclusion des éléments de données dans les Lignes directrices.

B. Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)

9.7 Chaque État contractant mettra en place un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV).

Note 1.— Les RPCV permettent à l'exploitant de l'aéronef de saisir les données personnelles sur les passagers ou les membres d'équipage ainsi que les détails de leurs documents de voyage et de leurs vols avant leur départ. Ces renseignements sont communiqués par voie électronique selon un mode de traitement par lots aux services de contrôle frontalier du pays de destination ou de départ. Des informations détaillées sur les passagers et/ou membres d'équipage sont ainsi reçues préalablement au départ ou à l'arrivée du vol.

Note 2.— Un système RPCVi permet de saisir les mêmes données sur les passagers que le mode de traitement par lots, mais celles-ci sont transmises dans le cadre d'un système de communication bilatérale, permettant aux services de contrôle frontalier de répondre en temps réel aux exploitants d'aéronefs pendant les formalités d'enregistrement de chaque passager. Il permet aussi au pays de destination et/ou de départ de réaliser des procédures de contrôle aux frontières et de contrôle de sûreté de l'aviation et de faire parvenir à l'exploitant d'aéronefs des instructions d'embarquement, ce qui lui donne la possibilité d'empêcher une personne d'entrer et/ou de quitter le territoire.

Note 3.— Par sa Résolution 2178 (2014), paragraphe 9, le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies, « Invite les États membres à exiger des compagnies aériennes opérant sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance aux autorités nationales compétentes des informations sur les passagers afin de détecter le départ de leur territoire, ou la tentative d'entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, à bord d'appareils civils, de personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999) et 1989 (2011) (« le Comité »), et les invite également à signaler au Comité tout départ de leur territoire, ou toute tentative d'entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, de telles personnes et à communiquer ces informations à l'État de résidence ou de nationalité de la personne, selon qu'il conviendra et conformément au droit interne et aux obligations internationales ».

9.8 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage d'introduire un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi)*

9.9 Le système RPCV de chaque État contractant :

- a) sera appuyé par les instruments juridiques adaptés (législation, règlement ou décret, par exemple) ;
- b) sera conforme aux normes de RPCV internationalement reconnues.

Note 1.— Les messages EDIFACT/ONU PAXLST et CUSRES sont des messages électroniques normalisés établis expressément, dans le cadre du programme EDIFACT/ONU, pour la transmission du manifeste (électronique) de passagers. EDIFACT/ONU signifie « Règles des Nations Unies pour l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport ». Ces règles comprennent une série de normes, directives et lignes directrices convenues internationalement aux fins de l'échange électronique de données structurées, relatives notamment au commerce de biens et de services, entre des systèmes indépendants d'informations informatisées. L'OMD, l'IATA et l'OACI sont convenues conjointement d'une série maximale de données RPCV qui devraient être incorporées dans le message PAXLST à utiliser pour la transmission de ces données par les exploitants d'aéronefs aux services de contrôle frontalier du pays de destination ou de départ. Il se peut que la norme EDIFACT/ONU soit remplacée ou complétée par des techniques modernes de messages, telles que le XML ou des applications web.

Note 2.— Sous leur structure de format actuelle, les messages EDIFACT/ONU PAXLST et CUSRES ne se prêtent pas à une utilisation par l'aviation générale.

Note 3.— Le message EDIFACT/ONU PAXLST et CUSRES sont actuellement définis dans les lignes directrices OMD/IATA/OACI relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et reconnues internationalement.

9.10 Lorsqu'ils spécifient les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, les États contractants n'exigeront que les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine dans les documents de voyage conformes aux spécifications contenues dans le Doc 9303. Tous les renseignements exigés seront conformes aux spécifications relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLST figurant dans les lignes directrices de l'OMD/IATA/OACI relatives aux renseignements préalables concernant les passagers (RPCV).

9.11 Les États contractants ne pénaliseront pas un exploitant d'aéronefs ou ne le tiendront pas d'une autre manière pour responsable si l'exploitant d'aéronefs a collecté et fourni des RPCV exacts basés sur un document de voyage valide pour le voyage présenté au départ, et si le passager a présenté un second document de voyage valide à l'arrivée.

9.12 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants s'efforcent de réduire au minimum le nombre de fois où les données RPCV sont transmises pour un vol donné.*

9.13 Les États contractants mettant en œuvre un système RPCV, limiteront dans la mesure du possible, les fardeaux opérationnels et administratifs qu'une telle exigence impose sur les exploitants d'aéronefs tout en améliorant la facilitation des passagers.

9.14 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États s'abstiennent d'imposer des amendes et des pénalités aux exploitants d'aéronefs pour toute erreur due à une défaillance des systèmes pouvant se traduire par la non transmission de données ou la transmission de données altérées aux pouvoirs publics conformément aux systèmes RPCV.*

9.15 Les États contractants mettant en œuvre un système RPCV n'exigeront pas en plus des manifestes de passagers sur support papier ou dans tout format électronique non normalisé.

9.16 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants mettant en œuvre un système RPCVi :*

- a) *réduisent autant que possible son incidence sur les systèmes et l'infrastructure technique des exploitants d'aéronefs en consultant ceux-ci avant l'élaboration et la mise en œuvre du système RPCVi ;*
- b) *collaborent avec les exploitants d'aéronefs à l'élaboration de systèmes RPCVi qui pourront être intégrés aux interfaces de contrôle des départs des exploitants.*

C. Systèmes électroniques de voyage (ETS)

9.17 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants cherchant à établir un système électronique de voyage (ETS) intègrent dans le système de vérification préalable au voyage un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs.*

Note.— *Cette pratique permettra aux États de s'intégrer aux systèmes de contrôle des départs des compagnies aériennes utilisant des normes de transmission de données conformes aux directives internationales afin de fournir auxdites compagnies aériennes une réponse en temps réel visant à vérifier l'authenticité de l'autorisation d'un voyageur donné au moment de l'enregistrement.*

9.18 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui cherchent à mettre en place un ETS :*

- a) *veillent à disposer d'une plate-forme de soumission électronique solide où peuvent être déposées les demandes d'autorisation de voyage en ligne. Ils devraient indiquer clairement que cette plate-forme est le moyen à privilégier pour déposer une demande en ligne, afin de limiter le champ d'action de vendeurs tiers non officiels qui pourraient facturer des frais supplémentaires à la soumission d'une demande ;*
- b) *incluent des outils intégrés à la demande pour aider les intéressés à éviter les erreurs au moment de remplir le formulaire de demande, notamment des instructions claires sur les nationalités pour lesquelles un ETS est nécessaire, et ne permettent pas le traitement des demandes présentées par des passagers non éligibles (par exemple en raison de leur nationalité ou du type de document qu'ils détiennent) ;*
- c) *mettent en place un processus de vérification automatisé et continu des listes d'alerte pertinentes ;*
- d) *fournissent au passager une notification électronique qui remplace la preuve sur papier de l'approbation de sa demande de voyage ;*

- e) veillent à ce que les informations demandées au passager soient faciles à comprendre, conformément à leurs lois et règlements nationaux.

9.19 Pratique recommandée.— Il est recommandé que les États contractants prévoient un calendrier de mise en œuvre qui fasse connaître les changements qui s'annoncent et qui mette au point des stratégies de communication en plusieurs langues en coopération avec d'autres gouvernements, l'industrie du voyage, les exploitants d'aéronefs et les organisations afin de diffuser la mise en œuvre prévue d'un ETS.

9.20 Pratique recommandée.— Il est recommandé que les États contractants prévoient une période de transition après le délai initial de mise en œuvre, pendant laquelle les passagers auront le droit d'entrer dans le pays mais seront informés des nouvelles obligations, par exemple en leur distribuant une fiche explicative.

9.21 Pratique recommandée.— Il est recommandé que chaque État contractant qui impose la mise en place d'un ETS adopte des politiques garantissant que les passagers soient informés des exigences en ce qui concerne l'ETS au moment de la réservation, et qu'il encourage les exploitants d'aéronefs à élargir la vérification ETS de façon qu'elle englobe le point de départ du voyage plutôt que le point d'embarquement pour la dernière étape avant l'entrée dans le pays pour lequel le mandat d'ETS s'applique.

Note.— Cela dépendra des capacités d'enregistrement intercompagnies des autres exploitants d'aéronefs et des liens entre exploitants d'aéronefs.

D. Données des dossiers passagers (PNR)

9.22 Chaque État contractant :

- a) mettra en place une capacité de collecter, d'utiliser, de traiter et de protéger les données des dossiers passagers (PNR) pour les vols à destination et en provenance de son territoire en s'appuyant sur un cadre juridique et administratif approprié (législation, règlement ou décret, par exemple) et conforme à toutes les normes contenues dans la section D du chapitre 9 de l'Annexe 9 ;
- b) alignera ses besoins en matière de données PNR et le traitement de ces données sur les lignes directrices figurant dans le Doc 9944 – *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)* de l'OACI et dans les éléments indicatifs sur la mise en œuvre des messages PRNGOV publiés et mis à jour par l'OMD et approuvés par l'OACI et l'IATA ;
- c) adoptera et mettra en œuvre le message PRNGOV comme moyen de transfert des données PNR des compagnies aériennes aux gouvernements pour assurer l'interopérabilité mondiale.

Note 1.— Par sa Résolution 2396 (2017), paragraphe 12, le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies a décidé que les États membres, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, mettront en place une capacité de collecter, de traiter et d'analyser les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes.

Note 2.— Le message PRNGOV est un message électronique normalisé approuvé conjointement par l'OMD, l'OACI et l'IATA. Selon le système de contrôle des réservations et des départs de l'exploitant d'aéronefs, des éléments de données précis recueillis et stockés par ce dernier peuvent être transmis efficacement au moyen de cette structure de messages normalisés.

9.23 Les États contractants dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales :

- a) identifieront clairement dans leur cadre juridique et administratif les données PNR qu'ils utiliseront ;
- b) établiront clairement les fins auxquelles les données PNR pourront être utilisées par les autorités, qui ne seront pas plus étendues que le nécessiteront les buts visés, notamment en particulier les objectifs de sécurité aux frontières visant à lutter contre le terrorisme et les crimes graves ;
- c) limiteront la divulgation des données PNR à d'autres autorités de l'État ou d'autres États contractants exerçant des fonctions liées aux fins pour lesquelles les données sont traitées, en particulier la sécurité aux frontières, et veilleront à ce que soient accordées des protections comparables à celles qui sont offertes par l'autorité qui les divulgue.

9.24 Les États contractants :

- a) empêcheront l'accès non autorisé à des données PNR ainsi que leur divulgation et leur utilisation non autorisées ; leur cadre juridique prévoira des sanctions en cas d'utilisation malavisée, d'accès non autorisé et de divulgation non autorisée ;
- b) veilleront à ce que les mesures de protection appliquées à la collecte, à l'utilisation, au traitement et à la protection des données PNR s'appliquent à toutes les personnes sans différenciation arbitraire ;
- c) prendront des mesures pour veiller à ce que les personnes soient informées relativement à la collecte, à l'utilisation, au traitement et à la protection des données PNR et aux normes de confidentialité connexes utilisées ;
- d) veilleront à ce que les exploitants d'aéronefs informent leurs clients sur le transfert des données PNR ;
- e) prévoiront des mécanismes de recours administratif et judiciaire pour permettre aux personnes de demander réparation en cas de traitement illicite de leurs données PNR par des autorités publiques ;
- f) prévoiront des mécanismes appropriés, prévus par leur cadre juridique et administratif, pour permettre aux personnes d'obtenir l'accès à leurs données PNR et de demander d'y apporter, au besoin, des corrections ou des annotations ou d'y faire des suppressions.

9.25 Pratique recommandée.— *Sous réserve des restrictions nécessaires et proportionnées, il est recommandé que les États contractants informent les personnes du traitement de leurs données PNR ainsi que de leurs droits et des recours qui leur sont ouverts par leur cadre juridique et administratif.*

9.26 Les États contractants :

- a) baseront le traitement automatique des données PNR sur des critères objectifs, précis et fiables qui indiquent effectivement l'existence d'un risque, sans entraîner de différenciation illicite ;
- b) ne prendront pas de décisions qui auront des effets préjudiciables importants pour les intérêts juridiques des personnes sur la seule base du traitement automatique des données PNR.

9.27 Les États contractants désigneront une ou plusieurs autorités nationales compétentes ayant, selon leur cadre juridique et administratif, le pouvoir de superviser indépendamment la protection des données PNR et de déterminer si ces données sont collectées, utilisées, traitées et protégées dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

9.28 Les États contractants :

- a) n'exigeront pas des exploitants d'aéronefs qu'ils collectent des données PNR dont ils n'ont pas besoin dans le cadre de leurs procédures opérationnelles normales ni qu'ils filtrent les données avant leur transmission ;
- b) n'utiliseront pas de données PNR qui révéleront l'origine raciale ou ethnique d'une personne, ses opinions politiques, ses croyances religieuses ou philosophiques, son affiliation syndicale ou de données sur sa santé, sa vie sexuelle ou son orientation sexuelle sauf dans des circonstances exceptionnelles et immédiates pour protéger les intérêts vitaux du sujet des données ou d'une autre personne physique. Dans les cas où de tels renseignements sont transférés, les États contractants supprimeront ces données dès que possible.

9.29 Les États contractants :

- a) conserveront les données PNR pendant une période déterminée, définie dans leur cadre juridique et administratif, qui sera la période nécessaire et proportionnée aux fins pour lesquelles les données PNR sont utilisées ;
- b) dépersonnaliseront les données PNR conservées qui permettent l'identification directe du sujet des données après des périodes données, qui ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire, tel que cela est défini dans leurs politiques et leurs lois nationales, sauf lorsque ces données sont utilisées pour une affaire, une menace ou un risque en cours identifiables liés aux fins indiquées dans la norme 9.23, alinéa b) ;
- c) ne personnalisent à nouveau ou ne dévoileront les données PNR que lorsqu'elles seront utilisées relativement à une affaire, à une menace ou à un risque identifiables pour les fins indiquées dans la norme 9.23, alinéa b) ;
- d) supprimeront ou rendront anonymes les données PNR à l'expiration de la période de conservation, sauf lorsque ces données sont utilisées pour une affaire, une menace ou un risque en cours identifiables liés aux fins indiquées dans la norme 9.23, alinéa b).

Note 1.— La dépersonnalisation des données PNR consiste à masquer les renseignements qui permettent d'identifier directement une personne, sans entraver l'utilisation des données PNR à des fins de maintien de l'ordre, tandis que l'anonymisation de ces données est le retrait permanent des renseignements relatifs à l'identité d'une personne du dossier PNR.

Note 2.— La présente norme n'a pas pour objet de limiter les procédures pénales dans les États contractants comme une enquête, une poursuite et un procès pénal, liés aux fins indiquées dans la norme 9.23, alinéa b).

9.30 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants conservent les données PNR pour une période maximale de cinq ans après leur transfert, sauf lorsque ces données sont exigées dans le cadre d'une enquête, d'une poursuite ou d'une procédure judiciaire.*

9.31 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants dépersonnalisent les données PNR dans les six mois du transfert de ces données et au plus tard dans les deux ans après ce transfert.*

9.32 Les États contractants :

- a) obtiendront en règle générale les données PNR au moyen de la méthode « push » afin de protéger les données personnelles contenues dans les systèmes des exploitants et de faire en sorte que ceux-ci conservent la maîtrise de leurs systèmes ;
- b) chercheront, autant que possible, à limiter les contraintes opérationnelles et administratives pesant sur les exploitants d'aéronefs, tout en améliorant la facilitation des passagers ;

- c) n'imposeront pas d'amendes ou de sanctions aux exploitants d'aéronefs pour toute erreur inévitable causée par une panne des systèmes qui peut avoir empêché la transmission de données PNR ou entraîné la transmission de données PNR corrompues ;
- d) réduiront au minimum le nombre de fois où les mêmes données PNR sont transmises pour un vol en particulier.

Note 1.— Le terme « push » désigne la méthode utilisée par les exploitants d'aéronefs pour transmettre des messages PNRGOV au Guichet unique pour les données passagers.

Note 2.— Dans des cas exceptionnels et lorsqu'il n'est pas possible d'employer la méthode « push » de transfert des données PNR, par exemple lorsqu'un aéronef fait un atterrissage d'urgence, les États contractants peuvent utiliser d'autres moyens d'acquisition des données PNR pour maintenir la continuité de l'exploitation.

9.33 Les États contractants :

- a) n'entraveront ou n'empêcheront pas le transfert de données PNR par un exploitant d'aéronefs ou par une autre partie intéressée et n'imposeront pas d'amendes ou de sanctions ni ne créeront d'obstacles déraisonnables à l'encontre des exploitants d'aéronefs ou d'autres parties intéressées qui transfèrent des données PNR à un autre État contractant, à condition que le système de données PNR de cet État contractant soit conforme aux normes énoncées dans la section D du chapitre 9 de l'Annexe 9 ;
- b) conserveront également la possibilité d'introduire ou de maintenir des niveaux de protection plus élevés des données PNR, selon leur cadre juridique et administratif, et de négocier des arrangements supplémentaires avec d'autres États contractants, en particulier pour promouvoir la sécurité collective, assurer un niveau supérieur de protection des données PNR, notamment en ce qui concerne la conservation des données, ou établir des dispositions plus détaillées relatives au transfert des données PNR, à condition que ces mesures n'entrent pas par ailleurs en conflit avec les normes figurant dans la section D du chapitre 9 de l'Annexe 9.

Note.— Le terme « autres parties intéressées » renvoie aux entités qui transfèrent des données PNR à des États contractants, comme les voyagistes et les agences de voyages.

9.34 Les États contractants démontreront, à tout État contractant qui en fait la demande, qu'ils se conforment aux normes énoncées dans la section D du chapitre 9 de l'Annexe 9. La démonstration de la conformité aux normes PNR, lorsqu'elle est demandée, sera faite dès que possible. Les États contractants effectueront ce processus de bonne foi et dans un délai convenable.

Note.— La démonstration de la conformité peut, entre autres, être fondée sur des consultations bilatérales et/ou sur l'information figurant dans la liste de vérification de conformité en ligne de l'OACI pour l'Annexe 9 – Facilitation du Système de notification électronique des différences (EFOD).

9.34.1 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants permettent à d'autres États contractants qui se conforment aux normes PNR de recevoir des données PNR, du moins provisoirement, pendant qu'ils mènent des consultations, au besoin.*

9.35 Lorsque les États contractants auront déterminé qu'ils doivent interdire, empêcher ou entraver d'une autre manière le transfert des données PNR ou qu'ils doivent sanctionner un exploitant d'aéronefs, ils agiront avec transparence et avec l'intention de résoudre la situation à l'origine de cette décision.

9.36 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants qui mettent en place un programme PNR ou qui apportent des changements importants à un programme déjà en place, conformément aux présentes normes et pratiques recommandées, en informent de façon proactive les autres États contractants qui assurent des services aériens entre eux avant de recevoir des données, notamment sur le respect ou non des présentes normes et pratiques recommandées par ces États, pour encourager ou faciliter une consultation rapide en cas de besoin.*

9.37 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants ne pénalisent pas les exploitants d'aéronefs pendant qu'ils essaient de résoudre les différends relatifs au transfert de données PNR.*

CHAPITRE 10. DISPOSITIONS RELATIVES À LA SANTÉ

A. Règlement sanitaire international et mesures correspondantes

10.1 Les États contractants respecteront les dispositions pertinentes du *Règlement sanitaire international* (2005) de l'Organisation mondiale de la Santé (« le Règlement »).

10.2 Les États contractants n'empêcheront pas un aéronef de faire escale à un aéroport international pour des raisons de santé publique, à moins qu'une telle mesure ne soit prise conformément au Règlement.

10.2.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants, lorsqu'ils envisagent une suspension exceptionnelle des services de transport aérien pour des motifs de santé publique, consultent au préalable l'OMS ainsi que les autorités sanitaires de l'État où s'est déclarée la maladie, avant de prendre toute décision concernant la suspension des services en question.*

10.3 Les États contractants envisagent d'appliquer des mesures sanitaires en sus de celles qui sont recommandées par l'Organisation mondiale de la Santé le feront conformément au Règlement, y compris mais sans s'y limiter à l'article 43 qui prévoit entre autres que lorsqu'ils décident d'appliquer des mesures supplémentaires, les États parties fondent leur décision sur : a) des principes scientifiques ; b) les éléments scientifiques disponibles indiquant un risque pour la santé humaine ou, si ces éléments sont insuffisants, les informations disponibles, émanant de l'OMS et d'autres organisations intergouvernementales et organismes internationaux compétents ; c) tout conseil ou avis spécifique disponible émis par l'OMS.

Note 1.— La norme 10.3 ne s'applique qu'aux situations où est en vigueur une recommandation temporaire (par exemple, dans le cas d'une urgence de santé publique déclarée de portée internationale) ou une recommandation permanente rendue en vertu du Règlement. Les exigences énoncées à l'article 43 peuvent également s'appliquer à d'autres situations où sont prises des mesures supplémentaires qui touchent le trafic international (y compris aérien), comme dans le cas des mesures additionnelles prévues par les articles 23 2), 27 1), et 28 du Règlement.

Note 2.— L'article 43 du Règlement prévoit également que l'État contractant qui applique des mesures sanitaires supplémentaires qui entravent de manière importante le trafic aérien international fournit à l'Organisation mondiale de la Santé les raisons de santé publique et les informations scientifiques qui les justifient.

10.3.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants touchés par une mesure prise en vertu de la norme 10.2 ou par une suspension des services aériens telle que décrite dans la pratique recommandée 10.2.1, demandent, s'il y a lieu, à l'État qui applique cette mesure de les consulter. L'objet d'une telle consultation est de clarifier les informations scientifiques et les raisons de santé publique justifiant une telle mesure et de trouver une solution mutuellement acceptable.*

10.4 Les États contractants, lorsqu'ils exigeront une preuve de vaccination ou de prophylaxie, accepteront le certificat international de vaccination ou autre prophylaxie prescrit dans le Règlement.

10.5 Les États contractants prendront toutes les mesures possibles pour veiller à ce que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent le Modèle de certificat international de vaccination ou de certificat attestant l'administration d'une prophylaxie, conforme aux dispositions de l'article 36 et de l'Annexe 6 du Règlement, afin d'assurer une acceptation uniforme.

10.6 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants appuient la délivrance de certificats de vaccination sous forme numérique conformément aux recommandations de l'OMS et que ces certificats soient interopérables avec les spécifications du cachet numérique visible pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC) du Rapport technique de l'OACI.*

10.7 Chaque État contractant prendra des dispositions pour que tous les exploitants d'aéronefs et tous les organismes intéressés puissent fournir aux passagers, assez longtemps avant leur départ, des renseignements sur les vaccinations exigées par les pays destination.

B. Inspection des documents sanitaires

10.8 Les États contractants aideront les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents sanitaires normalisés présentés par les passagers, afin d'empêcher la fraude et les abus.

Note. — *À mesure qu'ils examineront des solutions numériques, les États pourront aussi aider les exploitants d'aéronefs à évaluer ces solutions.*

10.9 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui demandent des documents sanitaires pour l'entrée ou le transit encouragent les exploitants d'aéronefs à avoir des procédures en place pour s'assurer que les passagers et les membres de l'équipage sont en possession des documents sanitaires requis et pour évaluer le cas échéant les documents sanitaires normalisés aux fins du transport vers leur territoire.*

10.10 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui demandent des documents sanitaires normalisés et/ou des documents sanitaires envisagent de mettre en place une plate-forme numérique de contrôle sanitaire où les passagers peuvent demander une notification d'approbation de voyage aux États de destination et de transit.*

10.11 **Pratique recommandée.**— *Lorsque les États contractants mettent en place une plate-forme numérique de contrôle sanitaire, il est recommandé que les exploitants d'aéronefs soient tenus, lorsque cela est requis, d'effectuer au point d'embarquement les vérifications nécessaires pour s'assurer que chaque passager a reçu l'approbation de voyage des États de transit et de destination.*

Note.— *Les États dotés d'un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi) pourraient relier le portail à leur message de réponse RPCVi (CUSRES) à la compagnie aérienne, pour envoyer un message d'autorisation/non-autorisation d'embarquement.*

10.12 Les États contractants n'imposeront pas d'amende aux exploitants d'aéronefs si des passagers à l'arrivée sont jugés non admissibles ou si des passagers en transit ne remplissent pas les conditions de correspondance en raison de documents sanitaires normalisés et/ou de documents sanitaires, lorsque les exploitants d'aéronefs peuvent démontrer qu'ils ont effectué les vérifications requises.

10.13 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants envisagent d'automatiser l'inspection des documents sanitaires ou d'utiliser à cette fin des procédures sans contact.*

10.14 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants envisagent des mesures à l'arrivée pour atténuer les conséquences auxquelles sont confrontés les passagers pouvant être jugés non admissibles ou ne remplissant pas leurs exigences sanitaires.*

Note.— *Des mesures de vaccination, revaccination, dépistage et/ou quarantaine peuvent être mises en place pour éviter au passager d'être jugé non admissible.*

10.15 Les États contractants exigeant la présentation de documents sanitaires pour entrer sur leur territoire prendront des dispositions pour s'assurer que ces exigences sont communiquées clairement et efficacement aux passagers et aux exploitants d'aéronefs afin qu'ils en soient informés dans un délai raisonnable.

Note 1.— Le caractère raisonnable du délai peut être établi en tenant compte, dans le cas d'exigences de dépistage, de la disponibilité des tests de dépistage et du temps nécessaire pour en obtenir les résultats pour un voyageur aérien.

Note 2.— La communication en temps utile des modifications aux exigences relatives aux documents sanitaires signifie que l'adaptation aux nouvelles exigences est raisonnable dans les circonstances, pratique et possible pour les passagers et les exploitants d'aéronefs dans le délai prescrit, selon les normes 1.2 b) et 1.2 c) du chapitre 1.

Note 3.— La communication en temps utile par les États aux exploitants d'aéronefs et aux passagers signifie que tous sont informés des formalités d'entrée des États de transit et de destination et réduit le risque d'embarquement de passagers qui seraient non admissibles en raison de modifications aux exigences d'entrée des États de transit et d'arrivée.

C. Prévention et atténuation des maladies transmissibles

10.16 Chaque État contractant établira 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.

Note 1.— Des orientations pour l'établissement d'un plan national pour l'aviation sont affichées sur le site web de l'OACI à la page de la médecine de l'aviation.

Note 2.— Le Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19 (Doc 10152) de l'OACI fournit aux États des outils pour évaluer et mettre en œuvre des mesures dans le cadre de leur processus de prise de décisions.

Note 3.— Une coordination doit être assurée entre le plan national et le plan d'urgence d'aérodrome en ce qui concerne les procédures et mesures appliquées et la réponse aux situations ou flambées liées à des problèmes de santé.

10.16.1 Chaque État contractant veillera à ce que des plans d'urgence de santé publique soient intégrés au plan d'urgence d'aérodrome pour chaque aéroport international afin de s'assurer que les aéroports sont prêts à répondre à une flambée de maladie transmissible.

Note 1.— L'Annexe 11 – Services de la circulation aérienne et l'Annexe 14 – Aéroports, volume I – Conception et exploitation technique des aéroports exigent des services de la circulation aérienne et des aéroports qu'ils établissent respectivement des plans de mesures d'exception ou des plans d'urgence d'aérodrome en prévision d'urgences de santé publique de portée internationale.

Note 2.— Des orientations concernant l'élaboration d'un plan d'urgence de santé publique d'aérodrome sont affichées sur le site web de l'OACI à la page <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/default.aspx>.

10.17 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants qui prévoient de prendre des mesures sanitaires pour prévenir et/ou atténuer la propagation d'une maladie transmissible envisagent d'adopter une approche à niveaux multiples fondée sur les risques.

Note.— Le Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19 (Doc 10152) de l'OACI contient des exemples d'approches à niveaux multiples fondées sur les risques qui peuvent être utilisées pour créer des couloirs sanitaires. Ce type d'approche peut comprendre, en fonction de la maladie transmissible, des mesures de dépistage [tests d'amplification en chaîne par polymérase (PCR), tests antigéniques ou autres tests acceptables], l'imposition du port du masque aux passagers et au personnel, la distanciation sociale, la facilitation de l'hygiène des mains, la lutte antivectorielle, la quarantaine, la conscientisation des passagers, la recherche des contacts des personnes exposées et le contrôle sanitaire.

10.18 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants envisagent d'accorder, pour la vaccination et la prophylaxie, la priorité aux travailleurs essentiels de l'aviation, notamment les équipages.*

10.19 Les États contractants veilleront à ce que le pilote commandant de bord notifie promptement tout cas présumé de maladie transmissible aux autorités de contrôle de la circulation aérienne, afin de leur permettre de prévoir plus facilement le personnel et l'équipement médical nécessaires à la gestion des risques pour la santé publique à l'arrivée.

Note 1.— Il y a lieu de suspecter la présence d'une maladie transmissible et d'en faire une évaluation approfondie lorsqu'une personne présente certains signes et symptômes combinés : par exemple de la fièvre [température égale ou supérieure à 38 °C (100 °F)], malaise évident, toux persistante, respiration pénible, diarrhée continue, vomissement continu, éruptions cutanées, ecchymose ou saignement sans antécédent traumatique, confusion mentale apparue nouvellement.

Note 2.— En présence d'un cas suspect de maladie transmissible à bord d'un aéronef, le pilote commandant de bord est tenu de 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) ou dans les avis aux aviateurs (NOTAM) des États intéressés.

Note 3.— L'Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs – décrit les fournitures médicales « de bord » qui doivent être transportées à bord d'un aéronef. Les Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien (PANS-ATM) (Doc 4444) expliquent en détail les procédures à suivre par le pilote commandant de bord dans ses communications avec le contrôle de la circulation aérienne.

10.19.1 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants exigent des renseignements sur les passagers et/ou les équipages dans le but de rechercher les contacts envisagent de recueillir ces renseignements sous forme numérique directement auprès des personnes aux fins de la gestion d'une pandémie recueillent le « Formulaire de localisation de passager pour la santé publique » reproduit à l'appendice 13, aux fins de la gestion d'un incident isolé.*

Note.— Pour gérer un incident sanitaire isolé exigeant l'utilisation du « Formulaire de localisation de passager pour la santé publique » sous forme d'imprimé, les États devraient mettre à disposition à leurs aéroports internationaux des quantités adéquates de ce formulaire en distribuer aux exploitants d'aéronefs.

10.20 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États contractants exigent des renseignements sur la santé des passagers envisagent de recueillir ces renseignements sous forme numérique directement auprès des personnes aux fins de la gestion d'une pandémie ou recueillent, aux fins de la gestion d'un incident isolé, le « Formulaire de déclaration des passagers pour la santé publique » élaboré pour cette menace sanitaire.*

Note 1.— Pour gérer un incident sanitaire isolé exigeant l'utilisation du « Formulaire de déclaration des passagers pour la santé publique » sous forme d'imprimé, les États devraient mettre à disposition à leurs aéroports internationaux des quantités adéquates de ce formulaire et en distribuer aux exploitants d'aéronefs.

Note 2.— Le « Formulaire de déclaration des passagers pour la santé publique » devrait être imprimé au dos de l'actuel « Formulaire de localisation de passager pour la santé publique » lorsque les deux formulaires sont requis.

10.21 Les États contractants veilleront à ce que les procédures de manipulation et de distribution des produits destinés à être consommés (à savoir aliments, boissons et réserves d'eau) à bord des aéronefs et dans les aéroports soient conformes au Règlement et aux lignes directrices applicables de l'OMS et de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO).

10.22 Les États contractants veilleront à ce que les personnes et les entités participant à la manipulation et à la distribution des produits destinés à être consommés (à savoir aliments, boissons et réserves d'eau) à bord des aéronefs et dans les aéroports soient adéquatement formées pour fournir ces services conformément aux lignes directrices applicables de l'OMS et de la FAO.

10.23 Les États contractants, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, veilleront à ce qu'un système approprié de gestion des déchets, comprenant la séparation, le suivi et l'élimination de tous les déchets, soit mis en place en conformité avec le Règlement et les lignes directrices applicables de l'OMS et de la FAO.

D. Installations nécessaires à l'exécution des mesures concernant l'hygiène publique, les soins médicaux d'urgence et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire

10.24 Chaque État contractant, en collaboration avec les exploitants d'aéroports, veillera au maintien de l'hygiène publique, notamment par l'application de mesures d'ordre sanitaire, phytosanitaire et vétérinaire aux aéroports internationaux.

10.25 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent, lorsque cela est possible, à ce que des installations et services de santé soient disponibles pour les passagers, l'équipage et le personnel au sol à leurs aéroports internationaux importants ou à proximité de ces aéroports.*

Note 1.— Les installations et services de santé peuvent inclure les services nécessaires à l'évaluation et au dépistage, à la vaccination ou revaccination ainsi qu'à l'émission des certificats correspondants. La présente pratique recommandée ne devrait pas être interprétée comme donnant aux passagers, à l'équipage et au personnel au sol le droit d'être testés, vaccinés ou revaccinés à l'aéroport.

Note 2.— L'attention est appelée sur la partie IV et l'Annexe 1 du Règlement concernant les principales caractéristiques requises des aéroports désignés comme points d'entrée sur leur territoire par les États contractants.

10.26 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants, en consultation avec les exploitants d'aéroports et en fonction des circonstances locales, veillent à ce que les aéroports internationaux offrent des installations adéquates pour l'exécution des mesures d'ordre sanitaire, phytosanitaire ou vétérinaire applicables aux aéronefs, aux membres d'équipage, aux passagers, aux bagages, aux marchandises, à la poste et aux provisions de bord.*

10.27 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que les passagers et les membres d'équipage en transit puissent disposer de locaux exempts de tout risque de contamination et d'insectes vecteurs de maladies, et qu'en cas de nécessité des moyens soient fournis pour transporter les passagers et les membres d'équipage à une autre aérogare ou à un autre aéroport voisins sans risque de contamination. Des modalités et des moyens analogues devraient aussi être prévus pour les animaux.*

10.28 Les États contractants, en coopération avec les exploitants d'aéroports, veilleront à ce que les aéroports internationaux maintiennent et évaluent régulièrement des installations et des services sanitaires permettant notamment de dispenser des premiers soins sur place et à ce que des dispositions appropriées soient prévues pour l'évacuation rapide des cas plus graves occasionnels vers des services médicaux compétents, selon les arrangements préétablis.

Note.— Il est conseillé de consulter l'OMS pour toutes questions relatives à la santé des passagers.

APPENDICE 1. 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**
		<i>Lieu de départ :</i>
		Embarqués.....
		En transit même vol.....
		<i>Lieu d'arrivée :</i>
		Débarqués
		En transit même vol.....

Déclaration de santé

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.

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

Signature, s'il y a lieu, avec date et heure _____

Membre d'équipage intéressé

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 2. MANIFESTE DE PASSAGERS

[illegible]

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)

Note.— Dans le cas où le passager a plus d'une nationalité, il suffit d'en indiquer une seule, tant qu'elle est conforme au document de voyage valide qu'il présente.

APPENDICE 3. MANIFESTE DE MARCHANDISES

[illegible]

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. 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
(numéro d'immatriculation)
désinsectisation à effet rémanent approuvé le conformément aux recommandations de l'Organisation mondiale de
(date)
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 :

APPENDICE 5. CARTE D'EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT

CARTE INTERNATIONALE D'EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT		
(En caractères d'imprimerie*)		
1. Nom : <i>Nom principal</i> <i>Nom(s) secondaire(s)</i>		
2. Date de naissance : <i>année</i> <i>mois</i> <i>jour</i>		
3. Nationalité :		
4. Document de voyage : <i>État</i> <i>Type de</i> <i>Numéro</i> <i>d'émission</i> <i>document</i>		
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.

APPENDICE 6. RECOMMANDATION DU CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE*

**Pour une procédure simplifiée de contrôle douanier des voyageurs arrivant
par la voie aérienne, fondée sur le système du double circuit (8 juin 1971)**

« LE CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE,

Vu la Recommandation n° B-3 formulée à la septième session de la Division de facilitation de l'Organisation de l'aviation civile internationale et adoptée par le Conseil de cette organisation en décembre 1968, relative à la création, dans les aéroports internationaux, de systèmes de double circuit pour le dédouanement rapide des bagages à l'arrivée ;

Vu la Recommandation n° 11 adoptée à la deuxième session intermédiaire de la Commission européenne de l'aviation civile en juillet 1969 sur le système du double circuit ou système rouge/vert ;

Désirant contribuer aux efforts visant à améliorer l'écoulement des voyageurs dans les aéroports internationaux ;

Considérant que ce but peut être atteint par l'adoption d'une procédure simplifiée de contrôle douanier des voyageurs et de leurs bagages fondée sur le système du double circuit ;

Considérant qu'un tel système peut être mis en place sans nuire à l'efficacité du contrôle et qu'il permet aux autorités douanières de faire face, dans des conditions satisfaisantes, à l'accroissement du nombre des voyageurs sans qu'elles aient à renforcer corrélativement leur personnel ;

Considérant que l'harmonisation des caractéristiques de ce système dans les différents pays est une condition essentielle de son bon fonctionnement ;

Recommande que les États membres mettent en place, dans leurs principaux aéroports internationaux, en étroite collaboration avec les autorités aéroportuaires et les autres services intéressés, le système du double circuit pour le contrôle à l'entrée des voyageurs et de leurs bagages selon les indications ci-après :

- 1) Le système permettra aux voyageurs de choisir entre deux types de circuits :
 - a) l'un (circuit vert) pour les voyageurs n'ayant pas de marchandises ou n'ayant que des marchandises admissibles en franchise des droits et taxes et ne faisant pas l'objet de prohibitions ou de restrictions à l'importation ;
 - b) l'autre (circuit rouge) pour les voyageurs ne se trouvant pas dans cette situation.
- 2) Chaque circuit sera clairement et distinctement signalé afin de permettre aux voyageurs de choisir, facilement et en connaissance de cause, le circuit qu'ils doivent emprunter. Les principales caractéristiques de cette signalisation seront les suivantes :
 - a) pour le circuit mentionné au paragraphe 1 a), symbole de couleur verte, ayant la forme d'un octogone régulier, et l'inscription : « RIEN À DÉCLARER » (« NOTHING TO DECLARE ») ;

* Maintenant l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

- b) pour le circuit mentionné au paragraphe 1 b), symbole de couleur rouge, de forme carrée, et l'inscription : « MARCHANDISES À DÉCLARER » (« GOODS TO DECLARE »).

En outre, les circuits devraient être signalés par une inscription comportant le mot « DOUANE » (« CUSTOMS »).

- 3) Les inscriptions visées au paragraphe 2 seront rédigées en français et/ou en anglais ainsi que dans toute autre langue jugée utile dans l'aéroport considéré.
- 4) Les voyageurs doivent être suffisamment informés pour être en mesure de choisir entre les deux circuits. Il importe à cet effet que :
 - a) les voyageurs soient renseignés sur le fonctionnement du système et sur les espèces et les quantités de marchandises qu'ils peuvent détenir lorsqu'ils empruntent le circuit vert. Ces indications pourront être données soit au moyen d'affiches ou de panneaux disposés dans les locaux aéroportuaires, soit à l'aide de dépliants mis à la disposition du public dans ces mêmes locaux ou bien diffusés par les agences de tourisme, les compagnies aériennes et autres organismes intéressés ;
 - b) l'itinéraire menant vers les circuits fasse l'objet d'une signalisation apparente.
- 5) Les circuits seront situés au-delà de l'aire de livraison des bagages afin que les voyageurs soient en possession de tous leurs bagages au moment de choisir le circuit qu'ils désirent emprunter. De plus, ces circuits seront aménagés de telle sorte que l'écoulement des voyageurs entre l'aire de livraison des bagages et la sortie de l'aéroport soit aussi direct que possible.
- 6) La distance entre l'aire de livraison des bagages et l'entrée des circuits devra être suffisante pour permettre aux voyageurs de choisir un circuit et de s'y engager sans créer des encombrements.
- 7) Dans le circuit vert, les voyageurs n'auront à accomplir aucune formalité douanière, mais la douane pourra y procéder à des contrôles par sondages. Dans le circuit rouge, les voyageurs accompliront les formalités requises par la douane ;

Précise que le système du double circuit n'est pas nécessairement incompatible avec l'application d'autres contrôles, tel que le contrôle des changes, à moins que les réglementations y afférentes n'exigent le contrôle complet des voyageurs et de leurs bagages ;

Demande aux États membres qui accepteraient la présente recommandation de faire part au Secrétaire général :

- a) de leur acceptation et de la date de mise en application de la recommandation ;
- b) du nom des aéroports où le système du double circuit est appliqué.

Le Secrétaire général transmettra ces renseignements aux administrations douanières des États membres, ainsi qu'au Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et au Directeur général de l'Association du transport aérien international (IATA). »

APPENDICE 7. CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE (CMC)

État émetteur Autorité émettrice compétente	CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE		
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

Note.— On trouvera des spécifications détaillées sur le certificat de membre d'équipage lisible à la machine dans le Doc 9303, partie 5.

APPENDICE 8. CERTIFICAT D'INSPECTEUR DE L'AVIATION CIVILE

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

Note.— On trouvera des spécifications détaillées sur le certificat lisible à la machine dans le Doc 9303, partie 5.

APPENDICE 9. PRÉSENTATIONS PROPOSÉES POUR LES DOCUMENTS RELATIFS AU RETOUR DES PERSONNES NON ADMISSIBLES

1. ATTESTATION RELATIVE À LA PERTE OU À LA DESTRUCTION DE DOCUMENTS (voir § 5.6)

Expéditeur : Service d'immigration ou
autre service compétent : (Nom)
Aéroport : (Nom)
État : (Nom)
Téléphone :
Télex :
Télécopieur :

Destinataire : Service d'immigration ou
autre service compétent : (Nom)
Aéroport : (Nom)
État : (Nom)

La personne à qui le présent document a été délivré est arrivée le (date) à l'aéroport de (nom) par le vol (numéro du vol) en provenance de (ville et État).

Cette personne, qui a été déclarée non admissible, a perdu ou détruit ses documents de voyage et déclare être/est considérée être (rayer la mention inutile et ajouter tout renseignement pertinent à l'appui).

Nom de famille :

Prénom(s) :

Date de naissance :

Lieu de naissance :

Nationalité :

Résidence :

Photographie
(si elle est
disponible)

Le transporteur qui l'avait transportée a été chargé de l'emmener du territoire de cet État sur le vol (numéro du vol) partant le (date) à (heure) de (nom de l'aéroport).

En application des dispositions de l'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, le dernier État dans lequel un passager a séjourné précédemment et à partir duquel il a commencé son voyage le plus récent est invité à l'accepter aux fins d'un nouveau contrôle si un autre pays lui a refusé l'entrée.

Date :

Nom du fonctionnaire :

Titre :

Signature :

Nom du service d'immigration ou autre service compétent :

(N.B. : Le présent document ne constitue PAS une pièce d'identité.)

**2. LETTRE RELATIVE À DES DOCUMENTS DE VOYAGE FRAUDULEUX,
FALSIFIÉS OU FAUX OU À DES DOCUMENTS AUTHENTIQUES
PRÉSENTÉS PAR DES IMPOSTEURS (voir § 5.7)**

Expéditeur : Service d'immigration ou
autre service compétent : (Nom)
Aéroport : (Nom)
État : (Nom)
Téléphone :
Télex :
Télécopieur :

Destinataire : Service d'immigration ou
autre service compétent : (Nom)
Aéroport : (Nom)
État : (Nom)

Veuillez trouver ci-joint photocopie d'une pièce d'identité (document de voyage/carte) frauduleuse/falsifiée/contrefaite/un document authentique présenté par un imposteur.

Numéro du document :

État au nom duquel le document a été délivré :

Le document susmentionné était utilisé par une personne qui a déclaré se nommer :

Nom de famille :

Prénom(s) :

Date de naissance :

Lieu de naissance :

Nationalité :

Résidence :

Photographie
(si elle est
disponible)

Ladite personne est arrivée le (date) à l'aéroport de (nom) par le vol (numéro du vol) en provenance de (ville et État).

Il lui a été refusé l'entrée à (nom de l'État) et l'entreprise de transport aérien qui l'avait transportée a été chargée de l'emmener du territoire de cet État sur le vol (numéro du vol) partant à (heure et date) de (nom de l'aéroport).

Le document susmentionné sera exigé comme preuve dans les poursuites engagées contre son détenteur et il a été confisqué. Ce document étant la propriété de l'État au nom duquel il a été délivré, il sera rendu, à l'issue des poursuites, aux autorités compétentes.

En application des dispositions de l'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, le dernier État dans lequel un passager a séjourné précédemment et à partir duquel il a commencé son voyage le plus récent est invité à l'accepter aux fins d'un nouveau contrôle si un autre pays lui a refusé l'entrée.

Date :

Nom et signature du fonctionnaire :

Titre :

Nom du service d'immigration ou autre service compétent :

(N.B. : Le présent document ne constitue PAS une pièce d'identité.)

APPENDICE 10. FORMULE-CADRE DES NATIONS UNIES RELATIVE AUX DOCUMENTS COMMERCIAUX

Expéditeur (Exportateur)	Date, n° de référence, etc.												
Destinataire	Autre adresse (par exemple acheteur s'il diffère du destinataire)												
Adresse de notification ou de livraison	Indications relatives aux pays												
Indications relatives au transport	Modalités de la vente et conditions de paiement												
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 55%;">Marques et n^{os} ; nombre et nature des colis ; désignation des marchandises</td><td style="width: 15%; text-align: center;">N° statistique</td><td style="width: 15%; text-align: center;">Quantité nette</td><td style="width: 15%; text-align: center;">Valeur</td></tr> <tr> <td></td><td style="text-align: center;">.....</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td></td><td style="text-align: center;">Poids brut</td><td></td><td style="text-align: center;">Cubage</td></tr> </table>		Marques et n ^{os} ; nombre et nature des colis ; désignation des marchandises	N° statistique	Quantité nette	Valeur						Poids brut		Cubage
Marques et n ^{os} ; nombre et nature des colis ; désignation des marchandises	N° statistique	Quantité nette	Valeur										
													
	Poids brut		Cubage										
Espace d'utilisation facultative													

APPENDICE 11. MODÈLE DE PROGRAMME DE FACILITATION (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 (17^e 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 8.13
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 3.42 et 3.45
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 3.46, 3.54, 4.7, 6.20 et 6.21

<i>Tâche du programme FAL d'aéroport</i>	<i>SARP de l'Annexe 9 (17^e édition)</i>
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.	Pratique recommandée 6.10
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 6.4
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 6.3
Suivre et améliorer la livraison des bagages dans la zone d'inspection douanière.	Pratiques recommandées 6.9 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 8.15
Ne pas oublier le fret ! Coordonner les activités et les besoins des divers services d'inspection pour assurer le dédouanement et la livraison rapides des expéditions de fret aérien. Fournir des installations adéquates pour le chargement/déchargement et pour un entreposage sécurisé du fret en attente de dédouanement.	Norme 4.27 ; pratiques recommandées 4.30, 4.30.1, 4.31 et 6.30 à 6.32 inclusivement
Établir et maintenir des systèmes électroniques pour les manifestes de marchandises, le dédouanement et la livraison.	Normes 4.5 et 4.17
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 4.30, 4.30.1 et 4.31
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 6.33

APPENDICE 12. 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 national¹.

3. ORGANISATION ET GESTION

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

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

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

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>
Article 10 – Atterrissage sur un aéroport douanier [...] tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, si les règlements dudit État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanière et autres. En quittant le territoire d'un État contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. [...]	— Établir des aéroports douaniers et en ouvrir de nouveaux selon les besoins. — Établir des procédures permettant aux exploitants de services réguliers et non réguliers de demander l'autorisation d'atterrir à des aéroports douaniers ou d'en partir. — Organiser des services d'inspection frontalière aux aéroports douaniers.
Article 13 – Règlements d'entrée et de congé Les lois et règlements d'un État contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.	— Appuyer les services de contrôle frontalier intéressés dans l'établissement et le maintien de systèmes d'inspection efficaces aux aéroports, et dans leurs efforts de rationalisation de leurs procédures respectives. — Établir des programmes pour traiter des problèmes de sûreté comme la fraude de documents, la migration illégale et la contrebande. — Coordonner les préparatifs en vue du contrôle de grands nombres de visiteurs étrangers participant à des événements spéciaux, par exemple des compétitions sportives internationales.
Article 14 – 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 [...]	— Établir, examiner et amender, selon les besoins, les politiques nationales concernant la prévention de la propagation des maladies contagieuses par la voie aérienne, par exemple : désinsectisation des aéronefs, désinfection, programmes de quarantaine liés à l'hygiène publique, et mesures de filtrage à appliquer en cas d'urgence sanitaire.

<i>Mandat de la Convention de Chicago</i>	<i>Tâches de mise en œuvre</i>
Article 22 – Simplification des formalités Chaque État contractant convient d’adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l’application des lois relatives à l’immigration, à la santé, à la douane et au congé.	— Établir, examiner et amender, selon les besoins, les règlements nationaux appliquant les lois de l’État sur les douanes, l’immigration et la quarantaine en ce qui concerne les mouvements internationaux par la voie aérienne.
Article 23 – Formalités de douane et d’immigration Chaque État contractant s’engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d’immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. [...]	— Établir et amender, selon les besoins, les formalités douanières et d’immigration exécutées aux aéroports, pour les harmoniser avec les normes et pratiques recommandées de l’Annexe 9. — Appuyer et préconiser la délivrance nationale de documents de voyage conformément aux spécifications du Doc 9303 de l’OACI – <i>Documents de voyage lisibles à la machine</i>.
Article 37 – Adoption de normes et procédures internationales Chaque État contractant s’engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d’uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l’organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne. [...] j) formalités de douane et d’immigration ; [...]	— Participer à l’élaboration par l’OACI de l’Annexe 9. — Réviser périodiquement les procédures nationales afin d’en assurer l’harmonisation avec les dispositions de l’Annexe 9.
Article 38 – Dérogation aux normes et aux procédures internationales Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l’une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d’adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l’Organisation de l’aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. [...]	— Examiner périodiquement la conformité de tous les services pertinents aux dispositions de l’Annexe 9 et notifier à l’OACI les différences entre les pratiques nationales et les normes pertinentes.

APPENDICE 13. FORMULAIRE DE LOCALISATION DE PASSAGER POUR LA SANTÉ PUBLIQUE

Formulaire de localisation de passager pour la santé publique : Pour protéger votre santé, lorsque les agents de santé publique soupçonnent la présence d'une maladie contagieuse à bord d'un vol, vous devez remplir le présent formulaire. Les renseignements que vous donnez aideront les agents de santé publique à communiquer avec vous si vous avez été exposé à une maladie contagieuse. Il est important que vous remplissiez le formulaire au complet et que vous donniez des renseignements exacts. **Les renseignements recueillis sont destinés à être conservés conformément aux lois applicables et ne serviront qu'aux fins de la protection de la santé publique.**

Nous vous remercions de nous aider à protéger votre santé.

Un formulaire par famille, à remplir par un adulte. Veuillez écrire en caractères d'imprimerie (MAJUSCULES). Pour indiquer un espace, laissez la case vierge.

RENSEIGNEMENTS SUR LE VOL :	1. Compagnie aérienne	2. Numéro de vol	3. Numéro de siège	4. Date d'arrivée (aaaa/mm/jj)
				2 0

RENSEIGNEMENTS PERSONNELS :	5. Nom de famille	6. Prénom	7. Initiale

8. Sexe Masculin ☐ Féminin ☐ Autre ☐	9. Nationalité	10. Date de naissance (aaaa/mm/jj)

NUMÉRO(S) DE TÉLÉPHONE où vous pouvez être rejoint au besoin. Indiquez le code de pays et le code de ville.

11. Portable	12. Travail
13. Domicile	14. Autre
15. Adresse électronique	

ADRESSE PERMANENTE :	16. Numéro et rue (<i>Laissez une case vierge entre le numéro et la rue.</i>)	17. Numéro d'appartement

18. Ville	19. État/Province

20. Pays	21. Code postal

ADRESSE TEMPORAIRE : Pour les visiteurs, indiquez uniquement la première étape de votre séjour.

22. Nom de l'hôtel (le cas échéant)	23. Numéro et rue (<i>Laissez une case vierge entre le numéro et la rue.</i>)	24. Numéro d'appartement

25. Ville	26. État/Province

27. Pays	28. Code postal

CONTACT D'URGENCE : Coordonnées d'une personne qui pourra vous rejoindre au cours des 21 prochains jours.

29. Nom de famille	30. Prénom	31. Ville

32. Pays	33. Adresse électronique

34. Portable	35. Autre numéro de téléphone

36. COMPAGNONS DE VOYAGE – MEMBRES DE LA FAMILLE : Indiquez l'âge des personnes de moins de 18 ans seulement.

	Nom de famille	Prénom	Numéro de siège	Âge < 18
(1)				
(2)				
(3)				
(4)				

37. COMPAGNONS DE VOYAGE – AUTRES QUE DES MEMBRES DE LA FAMILLE : Indiquez le nom du groupe (le cas échéant).

	Nom de famille	Prénom	Groupe (voyage organisé, équipe, entreprise, autre)
(1)			
(2)			

Note – Le formulaire de localisation de passager pour la santé publique peut être téléchargé aux adresses suivantes :
<http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx> ou <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/ICAO-References.aspx>

— FIN —

ISBN 978-92-9275-671-0

