

GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)

(Troisième réunion, Montréal, 12 – 16 février 2001)

**Point 4 de
l'ordre du jour: Questions diverses**

MODÈLES DE PROGRAMMES DE FACILITATION (FAL) NATIONAUX ET DE PROGRAMMES FAL D'AÉROPORT

(Note présentée par la Secrétaire)

1. La pièce jointe à la présente note contient des projets d'éléments indicatifs, demandés par les États contractants pour les aider à mettre sur pied des programmes FAL au niveau national et au niveau des aéroports. Ces éléments visent à remplacer les Appendices 11 et 12 actuels de l'Annexe 9.

2. SUITE À DONNER PAR LE GROUPE D'EXPERTS

2.1 Les membres du Groupe sont invités à prendre note de la pièce jointe et à faire part au Secrétariat de leurs observations éventuelles.

PIÈCE JOINTE

MODÈLE DE PROGRAMME DE FACILITATION (FAL) D'AÉROPORT

1. OBJET D'UN PROGRAMME FAL D'AÉROPORT

1.1 Le programme FAL d'aéroport vise à réaliser les objectifs de l'Annexe 9 au niveau opérationnel, pour faciliter l'accomplissement à l'aéroport des formalités de contrôle frontalier des aéronefs, des équipages, des passagers et du fret.

2. PORTÉE DU PROGRAMME FAL D'AÉROPORT

2.1 Le programme FAL d'aéroport englobe toutes les dispositions de l'Annexe 9 concernant les processus de contrôle frontalier à l'aéroport, ainsi que la planification et la gestion de ces processus. On trouvera dans le tableau ci-dessus une liste représentative des tâches à accomplir et de la ou des normes et pratiques recommandées (SARP) applicables à chacune de ces tâches.

Tâche du programme FAL d'aéroport	SARP de l'Annexe 9 (10 ^e édition)
Établir, réviser et amender, selon les besoins, les procédures d'entrée et de congé des vols à l'aéroport en question.	Norme 6.1
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. Apporter les ajustements nécessaires si possible.	Pratiques recommandées 6.19 et 6.29
Établir des systèmes modernes pour l'immigration et l'inspection douanière, au moyen de la technologie applicable.	Normes 6.27 et 3.17.1, et Pratique recommandée 3.14.1
Modifier, selon les besoins, les circuits de passage et les points de contrôle à l'aéroport pour faire face aux volumes de trafic croissants.	Norme 6.3
Améliorer la qualité et la quantité des panneaux indiquant les points d'inspection en vue de réduire la confusion chez les usagers.	Pratiques recommandées 6.19 et 6.12.1

Tâche du programme FAL d'aéroport	SARP de l'Annexe 9 (10 ^e édition)
Examiner la dotation en personnel des postes d'inspection — travail par roulement, heures supplémentaires, etc. — et l'ajuster éventuellement en fonction de la demande de trafic.	Pratique recommandée 6.3.1
Contribuer, au nom des exploitants résidents et des services d'inspection, à la conception des nouveaux aéroports ou des nouvelles installations d'inspection.	Normes 6.2 et 6.7
Suivre et améliorer la livraison des bagages dans la zone d'inspection douanière.	Norme 6.30
Porter à l'attention des autorités compétentes tous problèmes de service liés aux opérations de change.	Normes 6.65, 6.66 et 6.67
Coordonner les procédures de facilitation, de lutte contre les stupéfiants, de sûreté de l'aviation et de traitement des marchandises dangereuses en vue de réaliser les objectifs des quatre programmes.	Norme 8.19

3. ORGANISATION ET GESTION

3.1 Il est recommandé que ce soit le Comité de facilitation d'aéroport qui s'occupe du programme de facilitation au niveau opérationnel. Bien qu'il convienne que ces comités soient encouragés par le Comité national de facilitation à le tenir informé de leurs difficultés et de l'avancement de leurs activités, ils ne sont pas nécessairement supervisés par celui-ci. Leur principal objectif consiste à régler les problèmes au jour le jour et à mettre en œuvre l'Annexe 9.

3.2 Il est recommandé que le directeur de l'aéroport soit chargé de diriger les activités du comité et de convoquer des réunions régulières de celui-ci. Le comité devrait être composé des cadres supérieurs des différents services d'inspection de l'aéroport, par exemple les services de douane, d'immigration, de quarantaine, etc., et des chefs d'escale des compagnies assurant des vols internationaux à l'aéroport en question. La participation de toutes les parties est nécessaire au succès du programme FAL d'aéroport.

MODÈLE DE PROGRAMME FAL NATIONAL

1. OBJECTIF D'UN PROGRAMME FAL NATIONAL

1.1 Le programme FAL national a pour objectif de mettre en œuvre le mandat de la Convention de Chicago qui vise à ce que les États contractants prévoient et facilitent les formalités frontalières qui doivent être accomplies en ce qui concerne les aéronefs effectuant des vols internationaux ainsi que leurs passagers, leurs équipages et leurs marchandises.

2. PORTÉE DU PROGRAMME FAL NATIONAL

2.1 Les articles applicables de la Convention de Chicago et les tâches relatives à la mise en œuvre de chacun d'eux sont présentés dans le tableau ci-dessous. Les activités visant à accomplir ces tâches ainsi que des tâches connexes dans un État constituent le programme FAL national.¹

Mandat de la Convention de Chicago	Tâches de mise en œuvre
<p>Article 10 — <i>Atterrissage sur un aéroport douanier</i> (...) tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, si les règlements dudit État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanière et autres. En quittant le territoire d'un État contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. (...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – 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.

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

Mandat de la Convention de Chicago	Tâches de mise en œuvre
<p>Article 13 — <i>Règlements d'entrée et de congé</i> Les lois et règlements d'un État contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Appuyer les services de contrôle frontalier intéressés dans l'établissement et le maintien de systèmes d'inspection efficaces aux aéroports, et dans leurs efforts visant à rationaliser leurs procédures respectives. – Établir des programmes pour traiter des problèmes de sûreté comme la fraude de documents, la migration illégale et la contrebande. – Coordonner les préparatifs en vue du contrôle de grands nombres de visiteurs étrangers participant à des événements spéciaux, par exemple des compétitions sportives internationales.
<p>Article 14 — <i>Prévention de la propagation des maladies</i> Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner (...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – 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 et programmes de quarantaine liés à l'hygiène publique.
<p>Article 22 — <i>Simplification des formalités</i> Chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Établir, examiner et amender selon les besoins les règlements nationaux appliquant les lois de l'État sur les douanes, l'immigration et la quarantaine dans le domaine du transport aérien.

Mandat de la Convention de Chicago	Tâches de mise en œuvre
<p>Article 23 — <i>Formalités de douane et d'immigration</i> Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. (...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Établir et amender, selon les besoins, les formalités douanières et d'immigration exécutées aux aéroports, pour veiller à leur harmonisation avec les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9. – Appuyer et préconiser la publication nationale de passeports et d'autres documents de voyage conformément aux spécifications du Doc 9303 de l'OACI — <i>Documents de voyage lisibles à la machine.</i>
<p>Article 37 — <i>Adoption de normes et procédures internationales</i> Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.</p> <p>(...) j) formalités de douane et d'immigration; (...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Participer à l'élaboration par l'OACI de l'Annexe 9. – Réviser les procédures nationales périodiquement afin d'assurer l'harmonisation avec les dispositions de l'Annexe 9.
<p>Article 38 — <i>Dérogation aux normes et aux procédures internationales</i> Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. (...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Examiner périodiquement la conformité de tous les services pertinents aux dispositions de l'Annexe 9 et aviser l'OACI des différences entre les pratiques nationales et les normes pertinentes.

3. ORGANISATION ET GESTION

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

Douanes	Immigration
Affaires étrangères	Services émetteurs de passeports et visas
Agriculture/environnement	Santé publique

3.2 En outre, la participation active des autorités aéroportuaires (publiques ou privées) et des compagnies aériennes internationales résidentes ou de leurs organisations représentatives est essentielle.

3.3 Les autres entités qui peuvent jouer un rôle consultatif comprennent les services gouvernementaux ou les organisations non gouvernementales qui s'occupent de la promotion du tourisme et du commerce international.

3.4 Il est recommandé que l'exécution du programme FAL national relève du **Comité FAL national**, qui se compose des chefs des services gouvernementaux concernés et des chefs de l'exécutif des organisations nationales représentant les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires. Le président devrait être un cadre supérieur de l'AAC ou du Ministère des transports.

3.5 Pour que le comité puisse faire son travail, ses membres pourraient désigner un ou plusieurs cadres de niveau intermédiaire de leurs organismes respectifs pour les représenter à des réunions au niveau du personnel (groupes de travail). Des pouvoirs suffisants devraient leur être octroyés en vue d'agir au nom de leurs organismes respectifs et de prendre les décisions nécessaires pour appuyer les travaux du comité. Le président devrait désigner un cadre de niveau intermédiaire de son ministère ou organisme pour présider et convoquer les réunions de travail.

3.6 La décision de convoquer des réunions du Comité FAL national ou des représentants désignés des membres, ainsi que la fréquence et le lieu de ces réunions, sont des questions à la discrétion du président. Les arrangements de travail concernant l'accomplissement des diverses tâches de mise en œuvre dépendent de la nature de la tâche et de la question à l'examen.

4. INSTITUTION D'UN PROGRAMME FAL NATIONAL

4.1 Il est conseillé que la responsabilité d'un programme FAL national et la composition des membres du Comité FAL national soient établies par législation, réglementation ou décision exécutive du chef de l'État, en vue d'assurer la participation des différents organismes et groupes de l'industrie concernés et d'en garantir la continuité. Le Directeur général de l'aviation civile ou le Ministre des transports devrait déclencher le processus en vue d'obtenir ce mandat par l'intermédiaire du système politique national.