

GRUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)

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

Point 1 de l'ordre du jour: Mesures donnant suite à la deuxième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/2)

(Note présentée par l'Argentine)

SOMMAIRE

La présente note soumet à l'examen de la réunion la nécessité d'incorporer dans l'ANNEXE 9 le concept d'ADMINISTRATEUR-EXPLOITANT des aéroports privatisés/mis en concession, et d'encourager aussi la participation active des Comités de facilitation aux projets d'infrastructure afin d'établir des lignes directrices quant au NIVEAU DE SERVICE.

1. INTRODUCTION

1.1 Les conditions générales en vigueur dans le monde entier mènent à une privatisation-concession accélérée des aéroports. Les nouveaux concessionnaires-exploitants de ces aéroports privatisés/mis en concession apportent la gestion et le capital nécessaires à l'exécution. Ces investissements exigent planification et conception, pour augmenter les capacités et faciliter l'absorption de l'augmentation de la demande actuelle et future. Ce nouveau concept de concessionnaire-exploitant suppose des attributions, responsabilités et obligations (émanant des contrats respectifs de concession-privatisation) dans le développement des projets d'aérogare. La gestion et la nouvelle infrastructure ont une incidence directe sur les procédures de facilitation. Sur la base de ce qui précède, les administrateurs-exploitants devraient intervenir dans les Comités de facilitation et il conviendrait de définir leur juridiction, leurs tâches et leurs attributions afin de coordonner tous les projets et procédures établis dans l'Annexe 9, avec les autorités compétentes ayant juridiction sur l'aéroport.

1.2 Les passagers, les équipages, les bagages, les marchandises et le courrier transportés par la voie aérienne sont tributaires de l'infrastructure aéronautique disponible. C'est pourquoi il conviendrait d'établir un critère unificateur des capacités statiques et dynamiques de chaque service (migration, douane, etc.) pour donner un niveau de service adéquat aux espaces destinés à l'attention des passagers, et pour qu'ils disposent d'une signalisation correcte facilitant l'orientation du passager dans les aéroports internationaux. De cette manière, on harmoniserait non seulement les formalités auxquelles est soumis le

passager, mais aussi les conditions minimales d'habitabilité des espaces et installations destinés au contrôle migratoire, douanier, de sûreté, etc.

1.3 Les Comités de facilitation nationaux disposent des connaissances, de l'expérience et de la capacité nécessaires dans tous les processus accomplis dans un aéroport, et c'est pourquoi il faudrait souligner auprès des autorités de contrôle et des concessionnaires-exploitants l'intérêt mutuel d'une intervention dans l'assistance en matière de nouveaux projets et de modifications de l'infrastructure aéronautique pour le bien de toute la communauté aéronautique.

2. SUITE À DONNER PAR LE GROUPE D'EXPERTS

Le Groupe est invité à examiner la présente note de travail afin de formuler les propositions suivantes:

- 2.1 Établir la fonction des administrateurs-exploitants des aéroports privatisés/mis en concession pour la gestion et l'application des ressources matérielles et afin que les procédures de facilitation soient coordonnées et conformes aux nécessités prévues par l'autorité compétente.
- 2.2 Effectuer une analyse conjointe de l'opportunité d'apporter les connaissances des comités aux autorités et exploitants privés lors du processus de planification et de conception des infrastructures aéronautiques.
- 2.3 Établir les besoins minimaux en matière d'infrastructure aéronautique de nature à permettre l'application des dispositions et des procédures adoptées d'un commun accord entre les pays, en vue d'une uniformité dans la documentation, mais déterminer en outre ce qui suit:
 - ❖ NIVEAU DE SERVICE optimal des espaces.
 - ❖ Identification uniforme des zones destinées au processus de facilitation.
 - ❖ Critères de calcul et de conception de ces espaces.
 - ❖ Systèmes d'information pour l'orientation du passager.
 - ❖ Installations pour les passagers handicapés.
- 2.7 Établir des cycles de consultations entre les pays pour décider d'un programme de travail concernant les questions soulevées dans la présente note.