



FALP/8

Organisation de l'aviation civile internationale

GROUPÉ D'EXPERTS DE LA FACILITATION

HUITIÈME RÉUNION

Montréal, 24 – 27 novembre 2014

RAPPORT

LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Président du Groupe d'experts de la facilitation

au

Président du Comité du transport aérien

J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint le rapport de la huitième réunion du Groupe d'experts de la facilitation, tenue au siège de l'OACI à Montréal, du 24 au 27 novembre 2014.



Président du Groupe d'experts
de la facilitation

Montréal, le 27 novembre 2014

TABLE DES MATIÈRES

Lettre d'accompagnement

Table des matières..... I-1

Introduction

Généralités II-1

Mandat II-1

Ordre du jour II-1

Participation..... II-2

Ouverture de la réunion II-2

Bureau et Secrétariat..... II-3

Langues et documentation II-3

Rapport de la réunion

Point 1 : Faits nouveaux dans le domaine de la facilitation à l'OACI 1-1

Point 2 : Amendement de l'Annexe 9 2-1

Appendice au point 2 de l'ordre du jour 2A-1

Point 3 : Rapport du Groupe de travail sur les éléments d'orientation 3-1

Appendice au point 3 de l'ordre du jour 3A-1

Point 4: Questions diverses 4-1

Appendice au point 4 de l'ordre du jour 2A-1

Appendice A : Liste des participants A-1

Appendice B : Liste des notes de travail et notes d'information B-1

— — — — —

**RAPPORT DE LA HUITIÈME RÉUNION
DU GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION**

Montréal, 24 – 27 novembre 2014

INTRODUCTION

Généralités

1. La huitième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/8) s'est tenue au siège de l'OACI à Montréal, du 24 au 27 novembre 2014.

Mandat

2. Les tâches du Groupe FAL seront les suivantes :
- a) examiner les éléments provenant des réunions régionales FAL, des agents de liaison en matière de facilitation et du Secrétariat en vue de formuler des recommandations portant sur des normes et pratiques recommandées (SARP) ou des éléments d'orientation nouveaux et amendés, en tenant compte des progrès et de l'évolution des technologies applicables, des enjeux modernes et des besoins futurs de renforcement de l'efficacité et de l'efficacité des inspections frontalières et autres processus de contrôle aux aéroports ;
 - b) fournir des renseignements qui pourraient être utilisés par le Secrétariat pour élaborer des outils de gestion (par exemple un manuel) et d'autres éléments indicatifs en vue d'aider les États à mettre en œuvre l'Annexe 9 ;
 - c) formuler des propositions qui seront examinées durant les sessions de la Division FAL ;
 - d) exécuter d'autres tâches qui lui seront attribuées par le Comité du transport aérien.

Ordre du jour

3. L'ordre du jour de la réunion, établi par le Comité du transport aérien, comprenait les points suivants (présentés dans la note FALP/8-WP/1) :

Point 1 : Faits nouveaux dans le domaine de la facilitation à l'OACI

Le Groupe d'experts sera informé des faits nouveaux survenus dans le domaine de la facilitation à l'OACI depuis la septième réunion, y compris les résultats de la 38^e session de l'Assemblée (24 septembre – 4 octobre 2013), de la vingt-cinquième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (17 – 21 mars 2014) et du Symposium sur l'innovation en matière de sûreté de l'aviation (21 – 23 octobre 2014). Selon les besoins, le Groupe d'experts passera en revue les priorités de la politique de facilitation, sur la base de l'issue de ces faits nouveaux, en vue d'adapter son programme de travail en conséquence. Il examinera également d'autres faits nouveaux pertinents.

Résultat souhaité : Recommandations concernant les priorités du programme de travail du Groupe d'experts à soumettre à l'examen du Comité du transport aérien (ATC).

Point 2 : Amendement de l'Annexe 9

Le Groupe d'experts sera invité à examiner des propositions de normes et pratiques recommandées (SARP) nouvelles ou révisées en vue de l'Amendement n° 25 de l'Annexe 9, sur des questions comprenant l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, les contrôles frontaliers automatisés (ABC), les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), la facilitation du fret, les personnes handicapées et la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD).

Résultat souhaité : Propositions d'amendement de l'Annexe 9.

Point 3 : Rapport du Groupe de travail sur les éléments d'orientation

Le Groupe d'experts sera informé des travaux actuels de son Groupe de travail sur les éléments d'orientation (WGGM), qui a été chargé d'examiner en profondeur les documents 9957, *Manuel de facilitation*, et 9636, *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, et d'élaborer un modèle de Programme national de facilitation à inclure dans le Manuel FAL, y compris des éléments d'orientation sur l'utilisation de ce modèle.

Résultat souhaité : Propositions d'éléments indicatifs nouveaux et amendés.

Point 4 : Questions diverses

Le Groupe d'experts sera invité à examiner des questions diverses concernant le Programme de facilitation de l'OACI, y compris concernant les audits de l'Annexe 9, et des révisions éventuelles du Doc 9944, *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)*.

Résultat souhaité : Recommandations relatives à des mesures visant à renforcer plus avant la facilitation du transport aérien.

Participation

4. Le nombre total de participants est réparti comme suit :

57 membres, suppléants et conseillers du Groupe d'experts provenant de 21 États membres ;
39 observateurs et conseillers de 18 États membres ;
15 observateurs et conseillers de 12 organisations internationales.

5. La liste complète des participants figure à l'**Appendice A**.

Ouverture de la réunion

6. Le Président du Comité du transport aérien, M. Mohamed Sayeh Eltay, a ouvert la réunion. Le Sous-Directeur chargé de la sûreté de l'aviation, M. J. Marriott, a souhaité la bienvenue aux participants à Montréal et présenté les membres du Secrétariat.

Bureau et Secrétariat

7. Le Groupe d'experts a élu M. Samuel Lucas, membre du Groupe d'experts désigné par l'Australie, Président de la réunion, et M. Norberto Luongo, membre du Groupe d'experts désigné par l'Argentine, Vice-Président.

8. M. J. Thaker, Expert en facilitation de la Section des politiques de sûreté de l'aviation et de facilitation (SFP), a rempli les fonctions de Secrétaire de la réunion, assisté de M. Siciliano, Chef de la Section SFP.

Langues et documentation

9. Les services d'interprétation en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe ont été coordonnés par M^{me} F. Liu, Directrice de l'administration et des services.

10. Une liste des documents de la réunion figure à l'**Appendice B**.

Point 1 : Faits nouveaux dans le domaine de la facilitation à l'OACI**1.1 DOCUMENTATION**

Dans la note IP/2, le Secrétariat a reproduit la Résolution A38-16, adoptée par l'Assemblée de l'OACI à sa trente-huitième session (29 septembre – 4 octobre 2013). Plus précisément, cette résolution couvre l'élaboration et la mise en œuvre des dispositions relatives à la facilitation, la coopération internationale en matière de protection de la sûreté et de l'intégrité des documents de voyage, et les mesures nationales et internationales et la coopération sur les questions de facilitation.

Dans la note IP/3, le Secrétariat a reproduit un diagramme indiquant les priorités du Programme de facilitation et les résultats attendus pour le triennat 2014-2016, telles qu'elles ont été entérinées par la 38^e session de l'Assemblée.

1.2 DÉLIBÉRATIONS ET RECOMMANDATIONS

1.2.1 Le Secrétariat fait un exposé sur les faits nouveaux survenus dans le domaine de la facilitation à l'OACI depuis la septième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/7) qui s'est tenue du 22 au 26 octobre 2012.

1.2.2 Le Chef de la Section de la facilitation fait un exposé sur la Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (OACI TRIP).

1.2.3 Le Groupe d'experts est invité à examiner les priorités des politiques du Programme de facilitation, énoncées dans la note IP/3 et à formuler des observations, éventuellement. Le Groupe d'experts n'a apporté aucun changement aux priorités indiquées dans la note IP/3.

Point 2 : Amendement de l'Annexe 9**2.1 DOCUMENTATION**

La note WP/2, comme l'a demandé la 38^e session de l'Assemblée, expose une proposition concernant l'insertion dans l'Annexe 9 d'une nouvelle disposition recommandant que les États établissent des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles.

La note WP/3, comme l'a demandé la 38^e session de l'Assemblée, énonce des propositions concernant l'insertion dans l'Annexe 9 de nouvelles dispositions sur les systèmes automatisés de contrôle d'immigration.

Dans la note WP/5, l'Observateur du Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) propose d'inclure dans l'Annexe 9 une nouvelle norme exigeant que les documents émis au titre de la Convention le soient conformément au Doc 9303 de l'OACI. L'Observateur du HCR fait un exposé sur l'historique des titres de voyage prévus par la Convention et la justification de l'inclusion dans l'Annexe 9 d'une nouvelle norme.

Dans la note WP/6, le Canada, au nom du Groupe technique consultatif de l'OACI sur les documents de voyage lisibles à la machine (TAG/MRTD), propose, entre autres, que soit insérée dans l'Annexe 9 une nouvelle pratique recommandée visant à encourager les États membres à participer plus activement au Répertoire de clés publiques de l'OACI, ainsi qu'une nouvelle norme exigeant des États qu'ils communiquent à la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage perdus ou volés (SLTD) des renseignements précis sur les documents de voyage perdus, volés et révoqués. Le Canada fait un exposé sur les propositions énoncées dans la note WP/6.

Dans la note WP/7, le Secrétariat propose l'insertion dans l'Annexe 9 d'une nouvelle pratique recommandée invitant les États à vérifier les passeports des voyageurs internationaux par référence à la base de données SLTD d'INTERPOL. Afin de faciliter l'examen de cette question par le Groupe d'experts, l'Observateur d'INTERPOL fait un exposé sur la base de données de son organisation sur les documents de voyage perdus ou volés.

Dans la note WP/8, la République tchèque, au nom de la CEAC, propose des amendements des normes 3.33 et 5.14 de l'Annexe 9 afin d'assurer l'uniformité de la terminologie dans les deux normes et elle propose également l'inclusion d'une définition de l'expression "précautions nécessaires".

Dans la note WP/10, Révision, l'Observateur des Pays-Bas présente plusieurs propositions visant à amender les dispositions de l'Annexe 9 relatives au fret aérien, afin de les actualiser de façon à ce qu'elles prennent en compte les progrès récents qui, en matière douanière, ont contribué à la facilitation des processus logistiques, plus précisément pour ce qui est des procédures et pratiques douanières.

La note WP/13, qui devait être présentée par les Observateurs de la FIATA, de la GEA, de l'IATA et de TIACA, est retirée à la suite de modifications apportées par les Pays-Bas à la note WP/10, Révision, qui obvient à la nécessité des propositions formulées dans la note WP/13.

2.2 DÉLIBÉRATIONS ET RECOMMANDATIONS

2.2.1 Le Groupe d'experts accepte la proposition présentée dans la note WP/2 portant sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, amendée par le remplacement de "pour venir en aide" par "pour appuyer l'assistance".

2.2.2 Comme l'ont demandé l'Assemblée et le Conseil, le Groupe d'experts examine les propositions formulées dans la note WP/3. Toutefois, le Groupe d'experts convient que ces dispositions reproduisent des définitions existantes, sont inutilement restrictives et pourraient limiter non seulement les processus, la portée et les avantages des pratiques de contrôle frontalier automatisé déjà en place dans plusieurs États, mais qu'elles restreignent également l'utilisation des technologies futures. En conséquence, les propositions ne sont pas adoptées.

2.2.3 Dans son examen de la note WP/5, le Groupe d'experts convient que la proposition visant à inclure une norme sur les "titres de voyage prévus par la Convention" devrait être adoptée, mais le texte devrait être amendé pour imposer expressément aux États l'obligation qui en résulte. Le Groupe d'experts convient également que soit ajoutée, en appendice à la norme, une "Note" contenant une explication de l'expression "les titres de voyage prévus par la Convention", en renvoyant aux conventions internationales pertinentes portant sur les réfugiés et les personnes apatrides. Répondant à une question sur les interactions de la norme proposée avec la pratique recommandée 3.11, le Groupe d'experts estime que cette pratique recommandée est générale de par sa nature et qu'elle s'applique aux documents utilisés aux fins de voyage, mais qu'ils ne sont pas spécifiquement visés, de manière séparée, dans l'Annexe, comme les passeports lisibles à la machine (visés dans la norme 3.10) ou la disposition nouvellement proposée sur les titres de voyage prévus par la Convention.

2.2.4 Après un débat sur la distinction entre les obligations de télécharger les données dans la base de données SLTD d'INTERPOL et les obligations de vérifier par rapport à la base de données SLTD, le Groupe d'experts adopte les propositions figurant dans la note WP/6 sur les dispositions relatives au document de voyage dans l'Annexe 9.

2.2.5 Lors de l'examen de la note WP/7, le Groupe d'experts appuie l'adoption de la pratique recommandée proposée sur la base de données SLTD d'INTERPOL. Ce faisant, le Groupe élargit la portée de la disposition afin d'y inclure tous les documents de voyage, et non seulement les passeports. En outre, le Groupe d'experts insère du texte pour indiquer que la base de données devrait être interrogée "dans la mesure du possible", afin de tenir compte des cas où ces contrôles ne sont pas normalement effectués.

2.2.6 En ce qui concerne la note WP/8, le Groupe d'experts appuie l'inclusion dans l'Annexe 9 d'une nouvelle définition sur les "précautions nécessaires" ainsi que d'amendements corrélatifs de la norme 3.3 et de la norme 5.14, afin de protéger les exploitants d'aéronefs contre une responsabilité excessive, en précisant que les exploitants d'aéronefs, leurs employés et leurs agents ne sont pas censés être des experts en matière d'examen et d'authentification des documents de voyage. Toutefois, le Groupe d'experts convient qu'il serait plus indiqué d'insérer dans le Manuel de facilitation des exemples précis concernant les irrégularités dans les documents de voyage, auxquels on pourrait ajouter également des explications détaillées. Une décision analogue a été prise en ce qui concerne le texte proposé sur l'examen des documents de voyage au paragraphe 5.14. À cet égard, le Groupe d'experts convient qu'il faudrait ajouter à la norme 5.14 une "Note" afin d'appeler l'attention sur les explications (prévues) dans le Manuel

de facilitation, qui illustreraient les méthodes acceptables de conformité. À la suite d'une reformulation de la définition proposée et du texte du paragraphe 5.14, le Groupe d'experts adopte le texte figurant en Appendice. L'amendement proposé de la norme 3.33 est adopté tel quel.

2.2.7 La note WP/10, Révision, qui expose des propositions d'amendements des dispositions relatives à la facilitation du fret aérien afin de les aligner sur les dispositions du cadre SAFE de l'OMD est largement appuyée, avec une proposition de remaniement du texte présentée par les États-Unis et appuyée par le Groupe d'experts, apportant les changements ci-après au texte proposé dans la note WP/10, Révision : a) au paragraphe 4.11.1, le mot "préalables" serait maintenu et ne serait pas supprimé du texte proposé ; b) au paragraphe 4.30, on remplace "dont des antécédents satisfaisants" par "pouvant comprendre des antécédents adéquats" ; et au paragraphe 4.30.1, on insère à la fin de la phrase liminaire "sans s'y limiter" et une "Note" sera ajoutée afin de donner des détails sur l'expression "personne agréée".

2.2.8 Le texte convenu par le Groupe d'experts est reproduit dans l'**Appendice** au rapport sur le point 2 de l'ordre du jour.

APPENDICE

1. **Amender le Chapitre 8 de l'Annexe 9, en insérant une nouvelle pratique recommandée, comme suit : [réf. : WP/2]**

8.45 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants établissent 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.*

2. **Amender le Chapitre 3 de l'Annexe 9, en insérant une nouvelle norme, comme suit : [réf. : WP/5]**

3.X1 Les États contractants veilleront à ce que les documents de voyage des réfugiés et des personnes apatrides (les "titres de voyage prévus par la Convention") soient lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303.

Note.— *Ces titres de voyage sont prévus par la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés et par la Convention de 1954 relative au statut des apatrides (voir l'article 28 de chacune des Conventions).*

3. **Amender le Chapitre 3 de l'Annexe 9, comme suit : [réf. : WP/6]**

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

3.9.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants ~~a~~ qui émettent ou ont l'intention d'émettre des DVLM électroniques ~~passports électroniques; et/ou b~~ qui appliquent des mesures de vérification automatisées aux postes de contrôle frontaliers, adhèrent au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et y téléchargent leurs informations.*

3.9.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui appliquent des mesures de vérification des DVLM électroniques aux points de contrôle frontalier adhèrent au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et utilisent les informations qu'il contient pour valider les DVLM électroniques à ces points de contrôle.*

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

3.X2 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 sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).

4. Amender le Chapitre 3 de l'Annexe 9, comme suit : [réf. : WP/7]

3.X3 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 d'INTERPOL sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).*

5. Amender les Chapitres 1, 3 et 5 de l'Annexe 9, comme suit : [réf. : WP/8]**Chapitre 1 :**

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 destination. Ces vérifications visent à assurer la détection de toute irrégularité manifeste (p. ex. une altération évidente d'un document).

Chapitre 3 :

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

Chapitre 5 :

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 ~~des~~ les précautions ~~suffisantes~~ 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 9957, Manuel de facilitation, dans lequel sont expliquées les irrégularités des documents de voyage ainsi que la vérification et l'authentification de ces derniers.*

6. Amender les Chapitres 1 et 4 de l'Annexe 9, comme suit : [réf. : WP/10]**Chapitre 1 :**

Opérateur économique agréé (OEA). Partie intervenant dans le mouvement international des marchandises à quelque titre que ce soit et dont il a été reconnu par une administration nationale des douanes ou en son nom qu'elle respecte 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 ~~groupeurs~~, 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.

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.

Chapitre 4 :

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.*

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.*

4.17.1 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.*

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

~~4.30 Pratique recommandée.— Il est recommandé que, pour les importateurs autorisés qui répondent à des critères précis, dont des antécédents satisfaisants en matière de conformité aux exigences officielles et un système satisfaisant de gestion de leurs archives commerciales, les États contractants établissent des procédures spéciales basées sur la fourniture de renseignements à l'avance et prévoyant la mainlevée immédiate des marchandises à l'arrivée.~~

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 de marchandises finale ;*
- 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'OMD pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, révisée en 1999, entrée en vigueur en 2006 (Convention de Kyoto révisée).

Dans la Section **D. Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'importation**, dans la pratique recommandée 4.31 :

"4.27 à 4.30" est remplacé par "4.27 à 4.30.1"

~~D. Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'importation~~

Point 3 : Rapport du Groupe de travail sur les éléments d'orientation**3.1 DOCUMENTATION**

Dans la note WP/9, Singapour, en qualité de Rapporteur du Groupe de travail sur les éléments indicatifs du Groupe d'experts de la facilitation (FALP WGGM), présente une mise à jour sur l'avancement des travaux du FALP WGGM, qui avait été chargé par la septième réunion FALP/7 de procéder à un examen approfondit du Doc 9957, *Manuel de facilitation*, et du Doc 9636, *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, et d'élaborer un modèle de Programme national de facilitation, incluant des éléments indicatifs sur l'utilisation du modèle.

La note WP/9, dans son appendice, contient un projet de *Modèle de programme national de facilitation du transport aérien*.

Le membre suppléant du Groupe de la République tchèque fait un exposé sur le Comité national de facilitation de la République tchèque.

3.2 DÉLIBÉRATIONS ET RECOMMANDATIONS

3.2.1 Lors de l'examen de la note WP/9, Appendice, le Groupe d'experts entérine le projet de Modèle de programme de facilitation du transport aérien, à la suite de l'ajout d'un texte portant sur l'examen des personnes en vue de leur entrée dans les États ou de leur départ de ceux-ci. Le Secrétariat note que le Modèle sera publié en tant que nouveau manuel, distinct du Manuel de facilitation, afin d'en accélérer la publication.

3.2.2 Lors du débat sur les progrès réalisés dans l'examen du Manuel de facilitation (Doc 9957) et des Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes (Doc 9636), le Groupe d'experts prend note du fait que ces travaux progressent et que les versions finales des projets des deux documents seront soumises à la neuvième réunion du Groupe d'experts de la facilitation.

3.2.3 Le texte du *Modèle de programme national de facilitation du transport aérien*, convenu par le Groupe d'experts, est reproduit dans l'Appendice au rapport sur le point 3 de l'ordre du jour.

APPENDICE

27 novembre 2014

[PROJET]
**MODÈLE DE PROGRAMME
NATIONAL DE FACILITATION
DU TRANSPORT AÉRIEN**
[insérer la date de publication]

Table des matières

Avant-propos	4
Introduction	5
Facilitation	5
Objet du Comité national de facilitation et du PNAFTA	5
Avantages d'un PNAFTA	5
Signature et numéro de version.....	6
Définitions.....	7
Objectifs du Programme national de facilitation du transport aérien (PNAFTA)	8
Législation	9
Réglementations internationales.....	9
Législation et recommandations régionales	9
Législation nationale	10
Organisation et gestion du Programme national de facilitation du transport aérien.....	11
Comité national de facilitation du transport aérien	11
Mandats.....	11
Composition	12
Tâches et programme de travail	13
Comités de facilitation d'aéroport	15
Coordination du Programme national de facilitation du transport aérien (PNAFTA)	17
Rôles, fonctions et responsabilité des services dans la facilitation du transport aérien	18
Autorité désignée responsable du PNAFTA	18
Autorité compétente en matière de sûreté.....	19
Autorités douanières.....	20
Service d'immigration/Service de délivrance des documents de voyages/ Passeports/Visas.....	21
Autorités sanitaires	22
Autorités agricoles.....	24
Exploitants d'aéronefs.....	24
Exploitants d'aéroports	25
Prestataires de services d'escale.....	26
Services responsables de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 liées à la sûreté.....	27
Entrée et sortie des aéronefs	27
Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages	27
Identification et entrée des membres d'équipage et autres personnels de l'exploitant d'aéronefs.....	29
Entrée et sortie des marchandises et autres articles.....	29
Personnes non admissibles et personnes expulsées	29
Pièce jointe 1 Règlement intérieur du Comité national de facilitation du transport aérien .	31

Avant-propos

Le modèle de Programme national de facilitation du transport aérien (PNAFTA) contient des éléments indicatifs sur la façon dont les États peuvent se conformer aux normes 8.17, 8.18 et 8.19 de l'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, Facilitation. À cet égard, des notes explicatives sont jointes aux parties pertinentes du modèle de PNAFTA, à titre d'orientations. Il importe de noter que le modèle de PNAFTA n'est pas le seul moyen de conformité. D'autres méthodes permettant de se conformer aux normes 8.17, 8.18 et 8.19 de l'Annexe 9 peuvent être tout aussi appropriées. La modification des éléments et de la teneur proposés dans le présent modèle de PNAFTA peut s'avérer nécessaire afin de répondre aux structures juridiques diverses et administratives des États individuels.

Le PNAFTA devrait définir les rôles, fonctions et responsabilités de toutes les entités qui participent aux activités de facilitation du transport aérien. Une bonne pratique pourrait également consister à inclure les normes liées à la sûreté de l'Annexe 9 dans le PNAFTA.

Introduction

Note explicative : Un modèle de texte d'introduction du PNAFTA est présenté ci-dessous. Les États pourront souhaiter élaborer leur propre section d'introduction pour leur PNAFTA. Les États devraient veiller à ce que le PNAFTA soit signé par la personne/entité responsable de mettre en œuvre le programme.

Facilitation

On peut définir la facilitation comme étant une combinaison de mesures et de ressources humaines et matérielles destinées à améliorer et à optimiser le mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers, des marchandises et de la poste ainsi que des provisions de bord à travers les aéroports tout en veillant au respect de la législation internationale et nationale pertinente.

Objet du Comité national de facilitation et du PNAFTA

L'établissement du Comité national de facilitation du transport aérien (ci-après le Comité national FAL) et du PNAFTA font l'objet de normes de l'OACI, à savoir les normes 8.19 et 8.17 respectivement, dans l'Annexe 9 (Treizième édition, juillet 2011) à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

L'objectif du Comité et du PNAFTA consiste à maintenir un environnement sûr d'aviation civile dans lequel les services sont assurés de manière fiable et efficace.

L'objet du PNAFTA est d'offrir un cadre pour guider l'amélioration et l'optimisation des mouvements des aéronefs, des équipages, des passagers et des marchandises à travers les aéroports et d'améliorer le service aux clients, tout en maintenant les exigences appropriées de sûreté. Le Comité constitue une instance de consultation et de partage d'informations sur les questions de facilitation entre les parties prenantes du gouvernement, les représentants du gouvernement, d'autres communautés liées au transport aérien et le secteur privé.

Tout en étant déterminé à faciliter le congé efficace des aéronefs à l'arrivée et au départ, [INDIQUER L'ÉTAT] maintiendra un niveau élevé de sûreté, des services de police efficaces et un service à la clientèle compétent.

Les activités visant à la réalisation de ces tâches et de tâches connexes sont décrites dans le PNAFTA.

Avantages d'un PNAFTA

Le PNAFTA vise à prendre en compte et à harmoniser les intérêts de toutes les entités œuvrant dans le domaine de la facilitation, par exemple les autorités publiques, les exploitants d'aéronefs, les usagers du transport aérien commercial et les aéroports, etc.; afin de

promouvoir la croissance d'une industrie du transport aérien sûre, fiable et viable. Les avantages que le PNAFTA permet d'espérer sont :

- a) maintenir ou augmenter la qualité du mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers et des marchandises ;
- b) maintenir ou augmenter le niveau du service passagers et la rentabilité et l'efficacité des processus et procédures ;
- c) faciliter, intégrer et encourager la croissance du transport aérien ;
- d) contribuer à une expérience positive en répondant aux besoins des voyageurs.

Le PNAFTA de [INDIQUER L'ÉTAT] est mis en œuvre par les activités du Comité national FAL. [INDIQUER L'ENTITÉ] est l'autorité désignée par [INDIQUER L'ÉTAT] au sein de son administration et chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et du maintien du PNAFTA et de l'établissement d'un Comité national FAL.

Le Comité national FAL est présidé par [INDIQUER L'ENTITÉ].

Signature et numéro de version

Le présent document est régulièrement mis à jour, par exemple lorsque des réglementations nationales ou internationales (par exemple, les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 de l'OACI) l'exigent. L'organe de coordination des amendements est [INDIQUER L'ENTITÉ]. Les amendements seront désignés par des numéros de version.

Signé le :

Directeur général ou autre titre
Autorité de l'aviation civile/Ministère/Département

Note explicative — Statut et publication du PNAFTA – Selon, entre autres éléments, le statut juridique du PNAFTA (par exemple loi, décret, décision ministérielle, arrangements administratifs), l'État concerné peut décider de le rendre public ou d'en limiter la diffusion, par exemple en réservant celle-ci aux entités concernées. Toutefois, l'attention est appelée sur les avantages probables de veiller à une large diffusion du PNAFTA car cela favoriserait sa mise en œuvre.

Définitions

Note explicative — Les États souhaiteront peut-être définir des termes clés pour en établir le sens aux fins du PNAFTA.

Objectifs du Programme national de facilitation du transport aérien (PNAFTA)

Note explicative — Les États devraient clairement définir les objectifs de leur PNAFTA.

Les objectifs du PNAFTA consistent à assurer la coordination entre les ministères, services et secteurs pertinents de l'industrie pour :

- garantir la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) figurant dans l'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, Facilitation ;
- renforcer les processus et procédures afin de 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, en plus de renforcer l'efficacité, la productivité et la qualité du service des services de transport aérien civils ;
- appuyer résolument l'élaboration de stratégies nouvelles pour traiter les questions de facilitation dans l'industrie du transport aérien et l'environnement d'aviation civile.

Note explicative — Cela ne signifie pas que le PNAFTA assure la mise en œuvre des réglementations ou que le Comité national FAL en est responsable. Cela n'implique pas non plus un changement des responsabilités des ministères ou services participants et de leurs domaines désignés de compétence. Le but du PNAFTA est principalement d'organiser la diffusion de l'information et la coordination des tâches susmentionnées.

Législation

Note explicative — Les États pourront souhaiter établir une liste des diverses conventions internationales, législations et réglementations régionales et nationales, selon le cas, qui constituent la base de la mise en œuvre du PNAFTA.

Le PNAFTA est basé sur des lois, réglementations et recommandations internationales, *[régionales, selon le cas]* et nationales. L'établissement du PNAFTA et du Comité national FAL est exigé par les normes 8.17, 8.18 et 8.19 de l'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, Facilitation, qui en constituent la base et est mis en œuvre en application de *[insérer la référence à la législation, réglementation ou décision nationale, selon le cas]*. Les législations ci-après, aux niveaux international, *[régional, selon le cas]* et national sont prises en compte par le PNAFTA.

Réglementations internationales *[exemples énumérés ci-dessous]*

- Convention de Chicago relative à l'aviation civile, en particulier les Articles 10, 13, 14, 22, 23, 37 et 38
- l'Annexe 9 à la Convention de Chicago – Facilitation (Treizième édition, juillet 2011)
- la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (la Convention de Montréal)
- la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto)
- le cadre de normes SAFE
- l'Organisation mondiale de la santé – Règlement sanitaire international (RSI)

[Insérer d'autres instruments internationaux, s'il y a lieu]

Législation et recommandations régionales *[selon le cas]*

[Donner la liste des législations pertinentes, par secteur ou par sujets traités. Autrement, les législations peuvent être fournies sous forme d'une annexe qui pourra être régulièrement actualisée au besoin] :

- ...
- ...
- ...

Législation nationale

[Donner la liste des législations nationales pertinentes, par secteur ou par sujets traités] :

- ...
- ...
- ...

Le PNAFTA est doté d'un caractère juridique en vertu de [Mentionner la législation, la réglementation ou la décision nationale]; **OU** la force juridique réside dans les membres individuels du PNAFTA.

[Selon les arrangements réels de l'État, l'une ou l'autre des deux formules suggérées ou une différente formulation peuvent être utilisées.]

Le Comité national FAL et son mandat sont établis par [donner la référence de la législation, réglementation ou décision nationale]. Selon le cas

Organisation et gestion du Programme national de facilitation du transport aérien

Note explicative — La présente section concerne la norme 8.19 de l'Annexe 9 relative à l'établissement d'un Comité national de facilitation du transport aérien et des Comités de facilitation d'aéroport, ou d'organes de coordination analogues, aux fins de la coordination des activités de facilitation. Elle traite des responsabilités du Comité national de facilitation du transport aérien et des modalités de son interaction avec les Comités de facilitation d'aéroport.

Comité national de facilitation du transport aérien

Le Comité national FAL est institué afin de mettre en œuvre et de gérer les dispositions inscrites dans le PNAFTA dans *[INDIQUER L'ÉTAT (ou LES ÉTATS dans le cas d'un Comité national FAL commun à plusieurs États)]*.

Note — Il y a des organes/comités de sûreté qui peuvent traiter de tâches dont s'occupe également le PNAFTA. L'objectif étant de prévenir le double emploi, il faudrait une coordination régulière entre le Comité national FAL et ses homologues des Comités de sûreté, ainsi qu'entre les membres participant à ces deux groupes. Les Comités de sûreté concernés devraient soit faire partie du Comité national FAL soit être mis au courant régulièrement des travaux du Comité national FAL, qui lui, pourra également renvoyer des questions d'intérêt commun aux Comités de sûreté pour plus ample examen.

Mandats

Le Comité national FAL se réunit *[fréquence à déterminer]*, ou aussi souvent que le jugera nécessaire le Président du Comité.

Les responsabilités du Comité national FAL sont :

1. de veiller à la coordination entre les divers ministères, les services et secteurs de l'industrie pour éliminer les obstacles et retards inutiles et améliorer l'efficacité et les niveaux des services de transport aérien civils ;
2. d'élaborer et de mettre en œuvre les dispositions du PNAFTA conformément aux dispositions de l'Annexe 9 Convention relative à l'aviation civile internationale Facilitation ;
3. d'étudier des recommandations visant à augmenter la facilitation du transport aérien civil assurée par les entités pertinentes ;

Note explicative — Les recommandations visant à augmenter la facilitation du transport aérien civil peuvent être faites au Comité national FAL par des entités qui ne doivent pas nécessairement être membres du Comité.

4. d'encourager le développement de meilleures pratiques dans tous les domaines de la facilitation du transport aérien civil (par exemple l'immigration, les douanes, le traitement des personnes handicapées) ;
5. de discuter des changements qu'il est proposé d'apporter aux réglementations en matière de facilitation du transport aérien civil (par exemple des amendements de l'Annexe 9 de l'OACI) ;
6. d'informer les départements, services compétents et d'autres organisations concernées des faits nouveaux importants et pertinents en matière de facilitation dans le domaine de l'aviation civile (par exemple les résultats des travaux du Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI) et de solliciter leurs avis et formuler des recommandations à leur intention sur des questions liées au PNAFTA ;
7. d'assurer avec le Comité national de sûreté de l'aviation civile (NCASC) une coordination pour ce qui est des éléments liés à la sûreté dans le domaine de la facilitation.

Note — En bonne pratique, le président du Comité national FAL pourrait être un membre du Comité national de sûreté de l'aviation civile, travaillant en étroite coordination avec le président du Comité national de sûreté de l'aviation civile ou le représentant/membre du Comité national de sûreté de l'aviation civile pourrait être un membre titulaire du Comité national FAL.

Il y a divers groupes et forums qui traitent de plusieurs aspects de la facilitation. Par exemple (sans que cette liste soit limitative) : comité des usagers de l'aéroport (comité des exploitants d'aéroports ou d'aéronefs), comité de facilitation d'aéroport, comité de sûreté, etc. Il devrait y avoir une interaction ou une diffusion d'informations entre ces comités et les membres du Comité national FAL.

Composition

Le Comité national FAL est composé de fonctionnaires du gouvernement représentant les principaux intérêts en jeu dans les divers domaines de la facilitation, des représentants de l'industrie de l'aviation et autres représentants¹, à titre permanent ou temporaire, qui peuvent

¹ On entend par "autres représentants" d'autres entités qui peuvent jouer un rôle consultatif, notamment des institutions gouvernementales ou des organisations non gouvernementales qui promeuvent le tourisme et le commerce internationaux.

aider aux travaux du Comité. Des suppléants peuvent être désignés par leurs organisations respectives. De telles personnes devraient être investies d'une autorité suffisante pour parler au nom de leurs organisations et engager les actions nécessaires pour appuyer les travaux du Comité national FAL. Des experts peuvent être invités par le président du Comité national FAL pour avis ou pour contribution sur certains sujets spécifiques. Afin d'assurer la communication la plus efficace entre le gouvernement et l'industrie de l'aviation civile (y compris les compagnies aériennes étrangères), il convient d'encourager la représentation de l'industrie au sein du Comité national FAL.

Les départements ou services gouvernementaux ci-après peuvent être membres du Comité national FAL: *[choisir/ajouter des membres pertinents ; par ailleurs, les États peuvent souhaiter établir dans une annexe une liste des membres désignés]*

- autorité désignée responsable du PNAFTA ;
- autorité compétente en matière de sûreté ;
- autorité douanière ;
- service d'immigration/service de délivrance ;
- autorités sanitaires ;
- autorités agricoles .

Les organisations ci-après peuvent également être membres du Comité national FAL, et y être représentées soit à un niveau individuel soit par l'intermédiaire d'une organisation professionnelle :

- exploitants de compagnies aériennes ;
- prestataires de services d'escale ;
- transitaires et transporteurs express ;
- exploitants d'aéroports .

Le Comité national FAL a des procédures de travail détaillées (**Pièce jointe 1**).

Tâches et programme de travail

Note explicative — Les États peuvent souhaiter faire preuve de souplesse quant au programme de travail et aux tâches du Comité national FAL, afin de s'adapter aux changements de l'environnement de l'aviation civile. Par conséquent, les États peuvent souhaiter ne pas inclure le programme de travail dans le PNAFTA. Par ailleurs, les États peuvent souhaiter renvoyer au programme de travail dans un document distinct. Néanmoins, un exemple de programme de travail est inclus ici à titre d'orientation à l'intention des États.

Le Comité national FAL :

- examinera régulièrement le niveau de la facilitation de l'aviation civile aux aéroports internationaux du pays ;
- examinera et recommandera des solutions aux problèmes de facilitation de l'aviation civile ;
- se tiendra informé du fonctionnement du Comité de facilitation d'aéroport afin de veiller à ce que les pratiques et/ou procédures utilisées aux aéroports soient conformes à la législation applicable et aux SARP de l'OACI ;
- examinera les changements proposés de la législation internationale ou de pratiques recommandées émanant d'instances internationales afin de contribuer à la formulation de la position stratégique nationale ;
- examinera les dispositions de l'Annexe 9 de l'OACI et leur mise en œuvre sous forme de pratiques et de procédures au niveau national, afin de s'assurer que l'autorité désignée se conforme aux dispositions et/ou de notifier des différences par rapport aux SARP de l'Annexe 9 de l'OACI [Note : [Se reporter à la page x de l'Annexe 9 pour les mesures prises par les États contractants en matière de notification de différences, de promulgation de l'information, et d'utilisation du texte de l'Annexe dans les règlements nationaux](#)] ;
- reverra systématiquement les différences notifiées à l'OACI par rapport à l'Annexe 9 de l'OACI ainsi que toute législation ou tout règlement rendant obligatoires les pratiques ou procédures au sujet desquelles ont été notifiées des différences, afin d'œuvrer à l'élimination de ces différences, soit en proposant des modifications des pratiques et procédures concernées, soit, le cas échéant, en proposant des modifications de la législation ou des réglementations pertinentes ;
- identifiera et partagera les informations provenant de chaque entité participante sur les faits nouveaux dans leurs domaines de travail respectifs, qui pourraient affecter la facilitation ;
- veillera à ce que les Comités de facilitation d'aéroport se réunissent régulièrement afin de suivre et d'évaluer les progrès.

Le Comité national FAL établit les priorités de son programme de travail [[fréquence à déterminer](#)]. Le Comité national FAL définit et met en œuvre son programme de travail sur une base régulière.

Le Comité national FAL peut organiser ses travaux en réunions de sous-groupes dédiés aux fins d'efficacité. Les résultats des sous-groupes seront communiqués au Comité national FAL.

Comités de facilitation d'aéroport [ou insérer le nom d'un organe analogue]

Note explicative — Des Comités de facilitation d'aéroport, ou organes analogues devraient être institués afin de mettre en œuvre le Programme national de facilitation du transport aérien au niveau aéroportuaire.

Les Comités de facilitation d'aéroport devraient être institués à chaque aéroport civil aux fins de coordination des questions de facilitation de l'aviation civile au niveau des aéroports.

Le mandat du Comité de facilitation d'aéroport est le suivant :

- a) mettre en œuvre le Programme national de facilitation du transport aérien au niveau aéroportuaire ;
- b) examiner les problèmes que pose le congé des aéronefs, des passagers, des bagages, des marchandises, de la poste et des provisions de bord et, lorsque cela est possible, fournir et mettre en place des solutions aux problèmes qui peuvent survenir à l'aéroport concerné ;
- c) formuler des recommandations, selon le cas, à l'intention du Comité national FAL ou du ministère/service/entité concerné, en vue de la mise en œuvre de propositions qui ne peuvent être concrétisées par le Comité de facilitation d'aéroport.

Les Comités de facilitation d'aéroport (présidés par l'exploitant d'aéroport) seront composés de représentants des principales parties prenantes de la facilitation du transport aérien civil aux aéroports et pourront comprendre, sans s'y limiter : l'autorité de l'aviation civile, les services d'immigration, les douanes, les compagnies aériennes, les services de sûreté, les services postaux et de télécommunications, les prestataires de services d'escale. Les Comités de facilitation d'aéroport se réuniront à une fréquence à déterminer.

Les Comités de facilitation d'aéroport fourniront au Comité national FAL des mises à jour sur les questions de facilitation d'aéroport et/ou désigneront un représentant qui siègera comme membre du Comité national FAL et pourra soulever auprès du Comité national FAL des questions de facilitation du transport aérien civil qui ne peuvent être résolues au niveau opérationnel.

FALP/8
Appendice au rapport sur le
point 3 de l'ordre du jour

3A-16

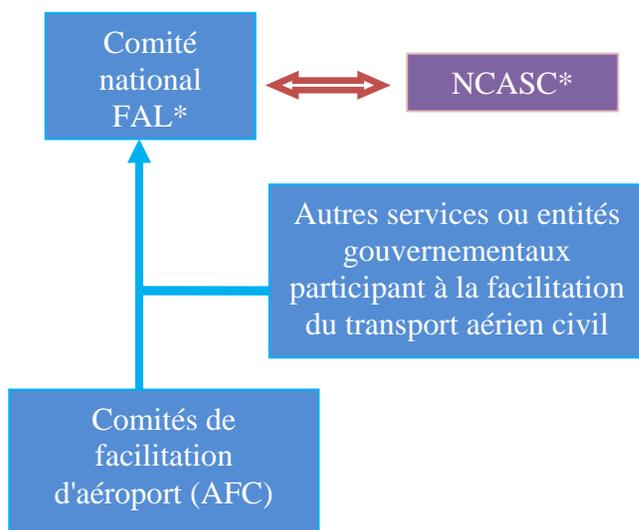
Les organisations respectives qui sont membres du Comité national FAL fourniront également aux réunions dudit Comité des mises à jour sur les questions de facilitation dont elles sont responsables et y soulèveront toute question de facilitation du transport aérien civil à laquelle leur organisation est confrontée dans la mise en œuvre du PNAFTA.

Coordination du Programme national de facilitation du transport aérien (PNAFTA)

Note explicative — La présente section fournit un exemple de la façon dont peut être coordonnée la mise en œuvre du PNAFTA.

Pour les questions qui touchent à la fois la facilitation et la sûreté de l'aviation, le PNAFTA coordonnera les activités et communiquera avec le Comité national de sûreté de l'aviation civile et vice versa afin de garantir une prompte résolution des problèmes.

Le cadre ci-après de coordination sera adopté dans la mise en œuvre du PNAFTA :



* Certains membres du Comité national FAL devraient également être membres du Comité national de sûreté de l'aviation civile.

Rôles, fonctions et responsabilité des services dans la facilitation du transport aérien

La présente section décrit la répartition des responsabilités de la mise en œuvre des questions de facilitation. Elle établit les tâches correspondant aux questions de facilitation confiées, dans leur domaine de compétence, aux autorités ou services nationaux.

Note explicative — L'organisation des services de l'État au niveau national relève de l'État concerné. En conséquence, un État peut décider d'attribuer des responsabilités en matière de facilitation conformément à l'organisation de ses services.

Note explicative — La présente section ne se veut pas une attribution obligatoire de responsabilités à adopter par les États, ni une orientation prescriptive. Les États peuvent adopter une autre approche de la gestion des tâches et cette approche peut être incluse dans la section en conséquence.

Note explicative — Les États peuvent souhaiter inclure dans le PNAFTA les rôles/fonctions des services/organisations en matière de facilitation. Ces rôles/fonctions peuvent comprendre :

- i) participation / Coordination avec le Comité national FAL ;*
- ii) communication de textes provenant du Comité national FAL et de l'OACI ;*
- iii) mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 ;*
- iv) communication en temps utile au Comité national FAL des différences prévues ;*
- v) s'assurer que tous les efforts sont faits pour garantir le respect de l'Annexe 9 et éviter la notification de différences par rapport aux SARP de l'Annexe 9 ;*
- vi) communication et coordination, s'il y a lieu, avec les représentants auprès de l'OACI.*

Autorité désignée responsable du PNAFTA [Insérer le nom exact de l'autorité]

[Insérer le nom de l'autorité, par exemple CAA, ministère des transports] est l'autorité désignée et le coordonnateur global du PNAFTA. Le Président du Comité national FAL est chargé de convoquer les réunions ordinaires et les réunions ad hoc du Comité national FAL, et de veiller à ce que les politiques et/ou réglementations proposées par le Comité national FAL soient prises en compte dans la législation nationale par l'autorité concernée. L'autorité désignée travaille en coordination avec tous les ministères concernés, qui restent pleinement responsables de leurs domaines spécifiques de compétence.

Les responsabilités de l'autorité désignée en matière de facilitation sont donc :

- a) de travailler avec le président/le représentant du Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) afin d'obtenir et de maintenir l'uniformité entre le PNAFTA et le NCASP ;
- b) d'assurer le secrétariat du Comité national FAL ;
- c) de revoir périodiquement la pleine conformité aux SARP de l'Annexe 9 à la Convention de Chicago et, au besoin, de notifier les différences et d'en informer l'OACI ;
- d) de veiller à ce que les opérations soient menées de manière à assurer un respect effectif des lois de l'État et à assurer la productivité des exploitants, des aéroports et des services gouvernementaux (inspection) en cause ;
- e) d'entreprendre l'étude de toutes autres questions liées à la facilitation du transport aérien sur instructions du Président du Comité national FAL.

Autorité compétente en matière de sûreté [Insérer le nom exact de l'autorité]

Les responsabilités spécifiques à envisager dans le domaine de la facilitation du transport aérien civil sont les suivantes :

- a) établir un programme national de sûreté de l'aviation civile pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite et en assurer la mise en œuvre ;
- b) définir et attribuer les tâches et coordonner les activités entre les départements, services et autres organisations de l'État, des exploitants d'aéroports et d'aéronefs, des prestataires de services de la circulation aérienne et autres entités qui sont concernées par la mise en œuvre de divers aspects du Programme national de sûreté de l'aviation civile ou en sont responsables ;
- c) prendre les dispositions pour que les ressources et moyens d'appui nécessaires aux services de sûreté de l'aviation soient disponibles à chaque aéroport qui dessert l'aviation civile ;
- d) coordonner les activités et travailler étroitement avec d'autres services gouvernementaux, les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, pour l'application des mesures de sûreté de l'aviation, de manière à minimiser les retards et inconvénients inutiles pour le mouvement des passagers, des bagages, des marchandises et des aéronefs ;

- e) prendre des dispositions pour que les contrôles et procédures de sûreté perturbent ou retardent le moins possible les activités de l'aviation civile, lorsque cela est possible, à condition que l'efficacité de ces contrôles et procédures de sûreté ne soit pas compromise ;
- f) veiller à l'utilisation de techniques efficaces de filtrage et d'inspection lors de l'examen des voyageurs et de leurs bagages, des marchandises et des aéronefs, lorsque cela est possible, afin de faciliter le départ des aéronefs ;
- g) permettre l'adoption de procédures, d'installations et d'initiatives pour faciliter le mouvement des voyageurs, des bagages, des marchandises et des aéronefs, pour autant que toutes les mesures nécessaires de sûreté et autres exigences de contrôle sont en place ;
- h) assurer la coordination avec le service d'immigration/l'autorité de délivrance des documents de voyage/passeports/visas pour veiller à ce que les technologies intégrées dans les documents de voyage renforcent la facilitation et la sûreté pour les voyageurs ;
- i) conseiller le Président du NATFC sur les processus ou incidences en matière de sûreté, à examiner en tant que de besoin ;
- j) participer aux réunions du Comité national FAL.

Autorités douanières [Insérer le nom exact de l'autorité]

Les responsabilités spécifiques à envisager dans le domaine de la facilitation sont :

- a) la surveillance de l'arrivée et du départ des voyageurs, des marchandises et de la poste, afin de garantir le respect de la législation nationale ;
- b) conformément aux SARP de l'Annexe 9, l'autorité douanière devrait prévoir la communication électronique des renseignements requis pour l'arrivée et le départ des marchandises ;
- c) l'introduction de procédures simplifiées pour le congé des marchandises sortant du pays ou y entrant ;
- d) la saisie de toutes les marchandises interdites et la retenue des articles interdits (en attendant la fourniture des certificats pertinents selon le cas) ;

- e) la participation aux réunions du Comité national FAL et – au besoin – à d'autres réunions liées à la facilitation ;
- f) la fourniture de services suffisants, sans frais pour les exploitants, pendant l'horaire de travail prescrit.

Service d'immigration/Service de délivrance des documents de voyages/Passeports/Visas
[Insérer le nom exact de l'autorité]

Les responsabilités spécifiques à envisager dans le domaine de la facilitation sont :

- a) délivrance des documents de voyage et vérification que les documents de voyage lisibles à la machine sont strictement conformes aux spécifications de l'OACI figurant dans le Doc. 9303 afin de garantir leur lisibilité à l'échelle mondiale dans les lecteurs des différents fabricants ;
- b) détection des personnes mal identifiées ou non munies des documents requis et refus de délivrance de documents de voyage à ces personnes, car elles peuvent constituer une menace contre l'aviation civile et l'État ;
- c) assurer la coordination avec les autorités de sûreté, selon le cas, afin de s'assurer que les techniques incorporées dans les documents de voyage renforceront la facilitation et la sûreté des voyageurs ;
- d) vérifier la validité et l'acceptabilité des documents de voyage aux points de contrôle frontalier ;
- e) inspection des personnes à l'entrée et à la sortie de l'État ;
- f) *[lorsque des cartes d'embarquement/débarquement sont exigées]* Vérifier que la carte d'embarquement/débarquement est conforme aux normes du format OACI établies dans l'Annexe 9 à la Convention de Chicago ;
- g) détection des personnes non munies des documents requis et refus de voyager à l'encontre de ces personnes car elles peuvent constituer une menace pour l'aviation civile et l'État ;
- h) si la législation internationale ou nationale le permet, élaborer et adopter une politique active de partage de l'information avec les parties prenantes pertinentes et les États régionaux afin de protéger les frontières nationales contre les incidences négatives de l'immigration illégale ;

- i) aider les exploitants d'aéronef à évaluer les documents de voyage ;
- j) informer les exploitants des exigences de l'autorité en matière d'entrée/transit et départ des voyageurs ;
- k) dans le cas d'accidents d'aviation, accepter sans retard l'entrée, à titre temporaire, des experts requis pour les opérations de recherche, de sauvetage, les enquêtes sur les accidents et la réparation ou la récupération des aéronefs, conformément aux Annexes 12 et 13 à la Convention de Chicago, sans avoir à produire tout autre document de voyage, lorsque cela est nécessaire, qu'un passeport ;
- l) lorsqu'un visa est requis pour les enquêteurs en mission à l'occasion d'un accident, les autorités devraient, lorsque cela est nécessaire et à titre exceptionnel, délivrer le visa à l'arrivée des enquêteurs ou faciliter leur admission ;
- m) veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 9 de l'OACI soient appliquées aux personnes non admissibles et aux personnes expulsées ;
- n) participer aux réunions du Comité national FAL et – au besoin – à d'autres réunions liées à la facilitation ;
- o) fournir des services suffisants aux exploitants, sans frais, pendant l'horaire de travail prescrit.

Autorités sanitaires [Insérer le nom exact de l'autorité]

Conformément à l'Article 14 de la Convention de Chicago, des mesures efficaces doivent être prises pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, de maladies contagieuses. En matière de facilitation, les autorités sanitaires [Insérer le nom exact de l'autorité] sont responsables, mais sans s'y limiter, des activités suivantes :

- a) collaborer activement avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et d'autres pays, afin de veiller à ce que le Règlement sanitaire international (RSI) soit effectivement appliqué ;
- b) détecter les circonstances dans lesquelles on note des niveaux anormalement élevés de maladies ou de décès pour la période en question dans toutes les zones de l'État ;
- c) communiquer tous les renseignements essentiels disponibles immédiatement au niveau approprié des services d'intervention sanitaire ;

-
- d) mettre en œuvre immédiatement des mesures de contrôle préliminaires (contre la propagation de la maladie) ;
 - e) réagir promptement et efficacement à tous risques de santé publique et à toute urgence de santé publique de portée internationale ;
 - f) s'assurer que la désinsectisation, la désinfection et la décontamination de l'aéronef sont réalisées conformément aux recommandations de l'OMS et en conformité avec le RSI ;
 - g) fournir des moyens adéquats pour la vaccination, la mise en quarantaine (le cas échéant) et la délivrance des certificats nécessaires ;
 - h) en collaboration avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, veiller à ce que la préparation des aliments, l'entreposage, les services d'alimentation et les réserves d'eau et autres articles destinés à être consommés à l'aéroport ou à bord des aéronefs soient hygiéniques et répondent aux normes fixées par l'OMS et l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture ;
 - i) communiquer immédiatement à l'OMS et, conformément aux exigences du RSI, tous les renseignements essentiels concernant tout risque sanitaire de nature internationale ;
 - j) garantir l'accès à un service médical approprié et notamment à des installations de diagnostic, de façon à permettre l'évaluation et le traitement rapides des voyageurs et des travailleurs aéroportuaires malades ;
 - k) établir et maintenir un plan d'urgence de santé publique afin de garantir une prompt réaction à une urgence de santé publique de portée internationale ;
 - l) garantir la mise à disposition de locaux appropriés, distincts des locaux réservés aux autres passagers, afin d'interviewer les personnes soupçonnées et/ou affectées ;
 - m) évaluer la condition sanitaire et au besoin organiser la mise en quarantaine des voyageurs suspects ;
 - n) participer aux réunions du Comité national FAL.

Autorités agricoles [Insérer le nom exact de l'autorité]

En termes de facilitation, les autorités agricoles [Insérer le nom exact de l'autorité] devrait s'assurer :

- a) que les plantes et les animaux qui sont exportés dans le pays ou importés dans celui-ci satisfont au règlement de leur transport et qu'ils sont accompagnés des certificats nécessaires émanant des services compétents ;
- b) que d'étroites consultations sont maintenues avec les organismes et institutions internationaux qui réglementent l'alimentation, l'agriculture et les animaux, afin de rester informés des derniers faits nouveaux et de tenir informé le Comité de facilitation d'aéroport et les autres parties prenantes des faits nouveaux qui ont un impact sur l'aviation civile ;
- c) que lorsque la désinfection de l'aéronef est exigée pour des raisons d'hygiène vétérinaire, seuls les désinfectants et les méthodes recommandés par l'Office international des épizooties seront utilisés ;
- d) que des mesures extraordinaires sont décrétées en cas de menace de maladies animales ;
- e) qu'elles participent au Comité national FAL.

Exploitants d'aéronefs

Les exploitants d'aéronefs devraient :

- a) traiter efficacement les passagers et les marchandises ;
- b) informer les passagers prospectifs des exigences précises des pays dans lesquels ils ont l'intention de se rendre ou de transiter ;
- c) prendre les précautions nécessaires pour s'assurer que les passagers sont munis des documents de voyage requis au moment de l'embarquement ;
- d) assumer la responsabilité 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 ;
- e) fournir une assistance adéquate aux passagers ayant des besoins spéciaux, et notamment les mineurs, les passagers à mobilité réduite ou les passagers handicapés ;

- f) informer les exploitants d'aéroports et les services gouvernementaux pertinents, en toute confidentialité commerciale, de leurs services, de leurs horaires et de leurs plans de flotte à l'aéroport, afin de permettre une planification rationnelle des installations et services par rapport au trafic prévu ;
- g) participer aux réunions du Comité national FAL et – au besoin – à d'autres réunions liées à la facilitation.

Exploitants d'aéroports

Il est attendu des exploitants d'aéroports [Insérer les noms] qu'ils consultent constamment les exploitants d'aéronefs, les services de contrôle et autres parties prenantes appropriées afin de garantir que des installations et services satisfaisants sont mis à disposition pour l'acheminement et le congé rapides des bagages, des passagers, de l'équipage, de la poste et des marchandises.

Les tâches précises des exploitants d'aéroports en matière de facilitation comprennent, mais sans s'y limiter :

- a) la conception des aéroports de manière à renforcer les dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports ;
- b) l'affichage des signes recommandés à l'échelle internationale pour faciliter le mouvement des passagers dans les aéroports ;
- c) l'installation de systèmes d'information sur les vols ;
- d) l'utilisation d'équipement de sûreté spécialisé, lorsque cela est nécessaire, pour l'inspection des passagers, de façon à réduire au minimum le nombre de voyageurs qui doivent être inspectés par d'autres moyens ;
- e) la mise à disposition de locaux pour les installations requises pour la mise en œuvre des mesures de préservation de la santé publique, ainsi que des mesures d'ordre phytosanitaire et vétérinaire ;
- f) la mise à disposition de locaux et d'installations pour les services de contrôle, à des conditions qui ne soient ni moins ni plus favorables que celles qui s'appliquent aux exploitants d'aéroports ou aux utilisateurs qui ont besoin de locaux et d'installations à une échelle comparable ;

- g) l'installation, l'entretien et l'optimisation d'installations et de services pour les passagers qui ont des besoins spéciaux, notamment les passagers à mobilité réduite ou les passagers handicapés ;
- h) l'organisation des Comités de facilitation d'aéroport et/ou des Comités des usagers de l'aéroport.
- i) La participation aux réunions du Comité national FAL et – au besoin – à d'autres réunions liées à la facilitation.

Prestataires de services d'escale

Les services d'assistance en escale devraient :

- a) coopérer étroitement avec les services gouvernementaux pour veiller à l'acheminement sans heurt des passagers, des marchandises, des bagages et de la poste dans les installations aéroportuaires ;
- b) participer aux réunions du Comité de facilitation d'aéroport, selon le cas.

Services responsables de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 liées à la sûreté

Note explicative — En bonne pratique, les États peuvent souhaiter inclure une section portant sur les dispositions de l'Annexe 9 liées à la sûreté. Ces dispositions figurent dans le Supplément à l'Annexe 17. Par ailleurs, les États peuvent souhaiter transférer cette section dans une annexe, ce qui permettrait à l'autorité compétente d'approuver l'annexe spécifique et d'actualiser les responsabilités dans le temps.

Note explicative — L'organisation des services de l'État au niveau national relève de l'État concerné. En conséquence, un État peut décider d'attribuer des responsabilités en matière de facilitation conformément à l'organisation de ses services.

Note explicative — La présente section ne se veut pas une attribution obligatoire de responsabilités à adopter par les États, ni une orientation prescriptive. Les États peuvent adopter une autre approche de la gestion des tâches et cette approche peut être incluse dans la section en conséquence.

Entrée et sortie des aéronefs

Dans l'élaboration des procédures visant à l'efficacité du congé des aéronefs à l'entrée ou à la sortie, [l'autorité ou les autorités compétente(s)] tiendront compte si nécessaire de l'application de mesures de sûreté de l'aviation et de contrôle des stupéfiants.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 2.2 de l'Annexe 9.

Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages

[L'autorité ou les autorités compétente(s)] 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.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 3.2 de l'Annexe 9.

[L'autorité ou les autorités compétente(s)] ne prolongeront pas la période de validité de leurs documents de voyage lisibles à la machine.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 3.4 de l'Annexe 9.

[L'autorité ou les autorités compétente(s)] 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.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 3.7 de l'Annexe 9.

[L'autorité ou les autorités compétente(s)] établiront des contrôles pour se prémunir contre le vol de leurs documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 3.8 de l'Annexe 9.

Il est recommandé que [l'autorité ou les autorités compétente(s)] incorporent des données biométriques dans leurs passeports, visas et autres documents de voyage officiels lisibles à la machine, en recourant à une ou à plusieurs technologies de stockage de données facultatives en supplément à la zone de lecture automatique, comme il est indiqué dans le Doc 9303 — Documents de voyage lisibles à la machine.

Note explicative — Cette disposition concerne la pratique recommandée 3.9 de l'Annexe 9.

Tous les passeports délivrés par [l'autorité ou les autorités compétente(s)] seront lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 1.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 3.10 de l'Annexe 9.

Dans le cas des passeports émis après la date du 24 novembre 2005 et qui ne sont pas lisibles à la machine, [l'autorité ou les autorités compétente(s)] veilleront à ce que la date d'expiration soit antérieure au 24 novembre 2015.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 3.10.1 de l'Annexe 9.

[L'autorité ou les autorités compétente(s)] aideront les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers afin d'empêcher la fraude et les abus.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 3.31 de l'Annexe 9.

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

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 3.33 de l'Annexe 9.

[L'autorité ou les autorités compétente(s)] 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. *[Les États qui*

recourent au système de Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) souhaiteront peut-être le mentionner.]

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 3.33 bis de l'Annexe 9.

Identification et entrée des membres d'équipage et autres personnels de l'exploitant d'aéronefs

Les CMC ne seront délivrés qu'après la vérification des antécédents par [l'autorité ou les autorités compétente(s)] ou par un tiers en leur nom. Par ailleurs, l'émission de CMC 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.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 3.67 de l'Annexe 9.

Entrée et sortie des marchandises et autres articles

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.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 4.7 de l'Annexe 9.

Personnes non admissibles et personnes expulsées

[L'autorité ou les autorités compétente (s)] 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.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 5.8 de l'Annexe 9.

[L'autorité ou les autorités compétente(s)] qui expulsent des personnes de leurs territoires assumeront toutes les obligations, responsabilités et coûts connexes.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 5.18 de l'Annexe 9.

Lorsqu'elles prennent des dispositions avec un exploitant d'aéronefs en vue d'une expulsion, [l'autorité ou les autorités compétente(s)] 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 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.

Note explicative — Cette disposition concerne la norme 5.19 de l'Annexe 9.

PIÈCE JOINTE 1

COMITÉ NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

1. Le Président du Comité national de facilitation du transport aérien (ci-après le Comité national FAL) est le *[Poste du responsable provenant de l'autorité désignée pour le Programme national FAL]*.
2. Le *[l'autorité désignée pour le Programme national FAL]* assure les services de secrétariat pour le Comité national FAL.
3. Les ministères ou services gouvernementaux et autres entités qui participent à la mise en œuvre du PNAFTA désignent leur membre respectif au Comité national FAL.
4. Les membres du Comité national FAL participeront à chaque réunion du Comité national FAL. Un membre peut être remplacé par un suppléant, qui aura la même responsabilité et jouira des mêmes droits que le membre titulaire. *[Les États peuvent souhaiter inclure dans une annexe distincte une liste des membres du Comité national FAL.]*
5. Des experts ayant des connaissances spécifiques ou présentant potentiellement un grand intérêt pour le Comité peuvent être invités par le Président à participer à une (ou plusieurs) des réunions du Comité national FAL, ou à une partie seulement de telles réunions sur une base ad hoc.
6. Les membres du Comité national FAL ainsi que les experts invités aux réunions veilleront à la confidentialité de la teneur spécifique des réunions et décisions prises, si cela est jugé nécessaire par le Président du Comité national FAL.
7. Le Comité national FAL se réunira *[insérer le nombre]* fois par an. Le Comité national FAL peut tenir des réunions ad hoc lorsque cela est nécessaire aux fins d'examiner une situation de facilitation et de tenter de résoudre des problèmes opérationnels spécifiques. Les résultats des réunions ad hoc seront communiqués au Comité national FAL.
8. Le Secrétaire du Comité national FAL est responsable :
 - de prendre toutes les dispositions administratives pour la préparation des réunions du Comité national FAL, en liaison avec le Président ;
 - de la diffusion de l'ordre du jour provisoire aux membres du Comité national FAL au moins *[insérer le nombre]* jours ouvrables à l'avance.
9. Toutes les notes seront soumises au Secrétaire au moins *[insérer le nombre]* jours ouvrables avant la réunion.
10. Le Secrétaire prépare un résumé de décisions après chaque réunion, à diffuser au Comité national FAL dans les *[insérer le nombre]* jours ouvrables après la réunion.

— — — — —

Point 4 : Questions diverses**4.1 DOCUMENTATION**

La note WP/4, comme l'a demandé la 38^e session de l'Assemblée, énonce des propositions d'amendement du Doc 9944, *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)*.

Dans la note WP/11, l'Australie note la nécessité d'aider les États à mettre en œuvre de nouveaux systèmes de données des dossiers passagers, afin de réduire la prolifération de systèmes et de types de données non normalisées, tout en aidant également les exploitants d'aéronefs à se conformer aux exigences de chaque État en matière de données des dossiers passagers, et propose donc le concept de la mise en place, pour le partage de l'information, d'un processus ou d'une base de données géré par l'OACI, dans le but d'œuvrer en vue de la normalisation et de processus uniformes pour la diffusion de l'information concernant les activités en matière de données des dossiers passagers, et d'aider l'industrie à se conformer aux exigences, et propose également la création d'un groupe de travail pour affiner la proposition en vue d'un plus ample examen.

Dans la note WP/12, le Secrétariat propose la création d'un groupe d'études du Secrétariat sur les audits de l'Annexe 9 afin d'étudier la faisabilité d'un élargissement de la portée du Programme universel OACI d'audit de la sûreté (USAP) afin d'englober toutes les normes de l'Annexe 9, comme l'a ordonné le Conseil.

Dans la note WP/14, Singapour note qu'avec la popularité de plus en plus forte des technologies visant à automatiser les processus en libre-service pour les passagers, des éléments indicatifs dans ce domaine aideraient les États, les aéroports et les compagnies aériennes à mettre en œuvre les technologies de libre-service et à moderniser le voyage aérien, et propose la création d'un groupe de travail du Groupe d'experts pour élaborer des éléments indicatifs sur la question des processus en libre-service pour les passagers.

La note IP/1, présentée par le Royaume-Uni, au nom de la Conférence de l'aviation civile européenne (CEAC), fait le point sur les discussions en cours sur les diverses questions visées par les recommandations de la CEAC sur les mineurs non accompagnés et sur les domaines dans lesquels des travaux complémentaires sont encore nécessaires et auxquels les membres du Groupe d'experts sont invités à contribuer, afin de faire avancer ces travaux. L'Appendice à la note IP/1 reproduit les recommandations de la CEAC, aux fins d'information du Groupe d'experts.

La note IP/4, présentée par le Canada au nom du Groupe de travail des services de contrôle de l'Association du transport aérien international (CAWG de l'IATA), se veut une esquisse d'une possible définition universelle d'un système électronique de voyage (ETS), comprenant les visas électroniques, les autorités en matière de voyage électronique et les autres programmes des compagnies aériennes, dans le cadre des travaux réalisés par le CAWG de l'IATA pour augmenter l'adoption de systèmes électroniques de voyage à l'échelon international. La note IP/4 invite les membres du Groupe d'experts à aider à repérer les meilleures pratiques et les SARP éventuelles de l'Annexe 9 pour examen lors d'une future réunion du Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI.

L'OMT, par vidéoconférence, fait un exposé sur le rapport 2014 sur la souplesse en matière de visa.

4.2 DÉLIBÉRATIONS ET RECOMMANDATIONS

4.2.1 Les propositions énoncées dans la note WP/4 ne sont pas appuyées par le Groupe d'experts car celui-ci considère le Doc 9944 comme acceptable et ne nécessitant pas d'amendement. Le Groupe d'experts note que les propositions présentent une approche non-normalisée des systèmes PNR existants et des usages en vigueur, et sont considérées comme étant prématurées à la lumière des discussions et négociations internationales en cours sur la question.

4.2.2 Le Groupe d'experts appuie la proposition présentée dans la note WP/11, visant à instituer un groupe de travail pour affiner la base de données proposée ou un autre processus de partage de l'information pour améliorer l'utilisation et la mise en œuvre des systèmes de données sur les passagers. Le Groupe d'experts convient d'un mandat, en vue de la création d'un groupe de travail du Groupe d'experts de la facilitation sur l'amélioration du partage de l'information sur les exigences en matière de données des dossiers passagers, qui est reproduit dans l'Appendice B.

4.2.3 Lors de l'examen de la note WP/12, le Groupe d'experts note la priorité accordée, avec l'approbation de l'Assemblée, dans le Programme de facilitation, à l'amélioration du respect des SARP de l'Annexe 9, mais exprime plusieurs préoccupations quant au concept d'un audit de toutes les normes de l'Annexe 9. Ces préoccupations comprennent : a) l'incidence financière de ces audits sur l'OACI et sur les États ; b) la question de savoir si l'audit de toutes les normes de l'Annexe 9 apporterait une quelconque valeur ajoutée ; c) la question de savoir s'il y aurait des avantages ou des problèmes à couvrir au cours du même processus d'audit les questions de sûreté et de facilitation ; d) les difficultés pratiques s'agissant des compétences et de la formation nécessaires avant que les auditeurs soient capables d'auditer les normes de l'Annexe 9, étant donné la diversité et la nature complexe des sujets traités dans l'Annexe 9 ; e) les difficultés pratiques de la réalisation d'audit portant sur des sujets relevant de la responsabilité de divers organismes gouvernementaux ; f) l'absence, dans de nombreux États, de Programmes nationaux de facilitation, dont l'achèvement peut améliorer le respect des normes de l'Annexe 9 ; g) la nécessité pour l'OACI de consacrer ses ressources à des activités qui offriront les résultats les plus souhaitables ; et h) les difficultés d'obtenir un mandat pour l'OACI en vue d'auditer des entités non-liées à l'aviation.

4.2.3.1 Certains membres du Groupe d'experts sont d'avis que, étant donné que d'autres mesures ont été mises en place afin d'améliorer le respect des normes de l'Annexe 9, pour appuyer les priorités 2014-2016, par exemple le Manuel de facilitation, le Modèle de programme national de facilitation du transport aérien ainsi que des éléments indicatifs améliorés, il est peut-être prématuré d'entamer un audit des normes de l'Annexe 9, vu les incidences potentiellement importantes en matière de ressources et la possibilité que ces mesures, entre autres, prises dans le cadre du Programme de facilitation 2014-2016, améliorent le respect de l'Annexe 9. Les membres du Groupe d'experts notent que puisque le Secrétariat a été chargé par le Conseil d'examiner la faisabilité d'un audit de toutes les normes de l'Annexe 9, le Secrétariat doit remplir ce mandat.

4.2.3.2 Un vaste consensus se dégage au sein du Groupe d'experts sur les avis exprimés ci-dessus. Le Groupe d'experts conclut que le Secrétariat devrait inclure ces avis dans l'étude de faisabilité.

4.2.4 En ce qui concerne la note WP/14, le Groupe d'experts appuie la proposition d'élaboration d'éléments indicatifs sur la question des processus en libre-service pour les passagers.

Le Groupe d'experts convient que le Groupe de travail actuel sur les éléments indicatifs devrait accomplir cette tâche, en tenant dûment compte des pratiques actuelles élaborées par l'industrie et l'IATA.

APPENDICE

Projet de mandat – Groupe de travail sur l'amélioration du partage de l'information sur les exigences en matière de données des dossiers passagers.

Un groupe de travail sera institué afin de faire avancer une proposition visant à améliorer le partage de l'information sur les exigences en matière de données des dossiers passagers, sous forme d'une base de données ou d'un mécanisme analogue de partage d'information.

Le Groupe de travail comprendra des membres désignés par les États et les groupes de l'industrie intéressés, en veillant à respecter une représentation géographique approximativement équitable. L'Australie sera le Rapporteur du Groupe de travail et la composition de celui-ci sera confirmée à la fin de la réunion FALP/8.

Le Groupe de travail étudiera et développera, en vue de l'examen par le Groupe d'experts de la facilitation, une ou des options recommandées pour la création d'une base de données ou d'un système analogue afin d'améliorer le partage de l'information sur les exigences en matière de données des dossiers passagers, y compris :

- les besoins des États et de l'industrie en matière d'information, et les éléments de données en résultant qui devront être inclus dans la base de données ;
- les modalités de fonctionnement de la base de données, sur le plan pratique et sur le plan technique ;
- les modalités de saisie et de communication de l'information par les États auprès de la base de données ;
- les modalités d'accès des États et de l'industrie à la base de données ;
- les options quant aux moyens de veiller à ce que la base de données reste à jour ;
- les rôles respectifs des parties prenantes quant à la base de données, et notamment de l'OACI, de l'OMD et de l'IATA.

Le Groupe de travail travaillera également avec le Secrétariat de l'OACI afin de procéder à une analyse du coût prévu de la mise en place et du maintien de la base de données et de l'impact attendu en matière de ressources en personnel et de ressources financières.

Le Groupe de travail soumettra un rapport à la prochaine réunion du Groupe d'experts de la facilitation, pour examen.

27 novembre 2014.

APPENDICE A**LISTE DES PARTICIPANTS : HUITIÈME RÉUNION DU
GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION****Membres, suppléants et conseillers du Groupe d'experts**

M ^{me} Mari Greyling	Membre	Afrique du Sud
M. Sami Ashi	Membre	Arabie saoudite
Dr. Norberto Ezequiel Luong	Membre	Argentine
M. Samuel Lucas	Membre	Australie
M. Glenn Smith	Conseiller	
M ^{me} Manon Lescaut	Conseiller	
M ^{me} Arundhati Gupta	Conseiller	
M ^{me} An De Lange	Membre	Belgique
M. Luis Gustavo Pinheiro Loureiro Carneiro	Membre	Brésil
M ^{me} Nancy Amélia Sanches Amikura	Conseiller	
M. Jose Ricardo Pataro Botelho de Queiroz	Représentant suppléant au Conseil	
M. Roberto da Rosa Costa	Représentant suppléant au Conseil	
M ^{me} Wenli Bai	Membre	Chine
M. Xu Wang	Conseiller	
M. Wenjiang Liu	Conseiller	
M. Weicheng Jin	Conseiller	
M. Yongli Chen	Conseiller	
M. Yancun Xie	Conseiller	
M. Hui Zhang	Conseiller	
M. Chunyu Ding	Représentant suppléant au Conseil	
M. Magdy Abd El-Malek Ibrahim	Membre	Égypte
M. Samir Shafik K.A. Malak	Membre suppléant	
Mme Wafa Abdulla Al Obaidli	Membre	Émirats arabes unis
M. Joseph Makasi Wasike	Conseiller	
M. Tariq Almarzooqi	Conseiller	

M ^{me} Esta Rosenberg	Membre	États-Unis
M ^{me} Katie Logisz	Conseiller	
M. Matt Cornelius	Conseiller	
M. Dimitri V. Shiyan	Membre	Fédération de Russie
M. Valery V. Pastukhov	Conseiller	
M. Patrick Lansman	Membre	France
Ambassadeur Olivier Caron	Représentant au Conseil	
M. Maxime Millefert	Représentant suppléant au Conseil	
M. Yu Ukawa	Membre	Japon
M. Nicholas Bodo	Membre	Kenya
M. David Machio	Conseiller	
M. Charles Owino	Conseiller	
M ^{me} Anthonia Abiola Vincent	Membre	Nigéria
M ^{me} Mary Oluwakemi Adigun	Conseiller	
M ^{me} Modupe Joana Sessi	Conseiller	
M. Luís Trindade Santos	Membre	Portugal
M ^{me} Maria Helena Faleiro de Almeida	Représentant au Conseil	
M ^{me} Marie Hauerová	Membre suppléant	République tchèque
M. Robert Block	Membre	Royaume-Uni
M. Mark Rodmell	Représentant au Conseil	
M. Jeremy Stokes	Conseiller	
M. Damien Shannon	Conseiller	
M. Sherman Koh	Membre suppléant	Singapour
M. Aiden Yeo	Conseiller	
M ^{me} Cheri Lim	Conseiller	
M ^{me} Rachel Zeng	Conseiller	
M. Aik Lim	Conseiller	
M. Urs Haldimann	Membre	Suisse
M. Frédéric Rocheray	Membre suppléant	
Dr. Roberto Perdomo Protti	Membre	Uruguay
M. Fernando Luis Mauren Ferraros	Représentant à l'OACI	
May. (Nav.) Roderick Islas	Conseiller	

Note.— Les membres ci-après du Groupe d'experts n'ont pas assisté à la réunion :

M ^{me} Susanne Schriek	Membre, Allemagne
M. Victor M. González-Calero	Membre, Cuba
M. Chris N. T. Quaye	Membre, Ghana
M. Fareed Ahmed	Membre, Pakistan
M. Moussa Ndiaye	Membre, Sénégal
M. J. Meesomboon	Membre, Thaïlande

Note.— Les membres ci-après du Groupe d'experts n'ont pas pu assister à la réunion, mais y ont été représentés :

M ^{me} Karen Plourde	Membre, Canada
M. Anil Shrivastava	Membre, Inde
M ^{me} Cinzia Mariani	Membre, Italie

Observateurs des États

M ^{me} Dana Chaulk	Observateur	Canada
M ^{me} Nicoletta Bouwman	Observateur	
M. Kees Bradley	Observateur	
M ^{me} Cheryl Burrell	Observateur	
M ^{me} Maxine Hurter	Observateur	
M. John Watts	Observateur	
M. Alberto Muñoz Gómez	Représentant à l'OACI	Colombie
M. Angel Soret Lafraya	Observateur	Espagne
Mr. Prashant Sukul	Représentant au Conseil	Inde
M. Satyajit Dutta	Conseiller	
M. Thamrin Abudi	Observateur	Indonésie
M. Zakaria	Observateur	
M. Phoe Saefulloh	Observateur	
M ^{me} Ervina Hutagalung	Observateur	
M ^{me} Inne Yuliawati	Observateur	
M ^{me} Reny Asmiyanti	Observateur	

M. Agoes Soebagio	Observateur	
M. Yosef Yudharso	Observateur	
M. Antonino Bardaro	Représentant suppléant au Conseil	Italie
M. Mohamed Sayeh Eltayf	Représentant au Conseil	Libye
M. Dionisio Mendez Mayora	Représentant au Conseil	Mexique
M ^{me} Dulce María Valle Álvarez	Représentant suppléant au Conseil	
M. Ye Htut Aung	Observateur	Myanmar
M. Wunna Tun	Observateur	
M. Lim Michael	Observateur	
M. Ram Kumar Ray	Observateur	Népal
M. Sudhir Kumar Shrestha		
M ^{me} Eveling Anabell Aráuz Betanco	Représentant au Conseil	Nicaragua
M. Knut Magne Skaar	Représentant au Conseil	Norvège
Mme Helene Jansson Saxe	Représentant suppléant au Conseil	
M. Gary Collins	Observateur	Nouvelle-Zélande
M. Nasser Al-Jasassi	Observateur	Oman
M ^{me} Diantha Raadgers	Observateur	Pays-Bas
M. Melle Koster	Observateur	
M ^{me} Janneke Nijdam	Observateur	
M ^{me} Annelie Sjölund	Observateur	Suède
M. Yildirim Kemal Yillikçi	Observateur	Turquie
M. David Alfonzo Blanco Carrero	Représentant au Conseil	Venezuela
M. Carlos José Flores Alvarez	Observateur	
Observateurs d'organisations internationales		
M. Arturo Garcia-Alonso	Observateur	Conseil international des aéroports (ACI)
M. Serge Yonke Nguewo	Observateur	
M ^{me} Patricia Reverdy	Observateur	Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)

M. Christopher Ross	Observateur	Union européenne (UE)
M. Carlos Grau Tanner	Observateur	Global Express Association (GEA)
M. Robert Davidson M. Michael Comber M. Dominique Antonini	Observateur Observateur Observateur	Association du transport aérien international (IATA)
M. Peter Ingleton	Observateur	Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)
M. Frank Hofmann	Observateur	Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)
Mme Carole Couchman	Observateur	Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)
M. Michael O'Connell	Observateur	Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL)
M. Alexander Beck	Observateur	Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR)
M. Chris Lyle	Observateur	Organisation mondiale du tourisme (OMT)
M. Georges Cantone	Observateur	Organisation mondiale des douanes (OMD)

APPENDICE B

LISTE DES NOTES DE TRAVAIL ET NOTES D'INFORMATION

FALP/8 n° de WP	Point de l'ordre du jour	Titre	Présentée par
1	—	Ordre du jour	Secrétariat
2	2	Proposition d'amendement de l'Annexe 9 : Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles	Secrétariat
3	2	Proposition d'amendement de l'Annexe 9 : Système automatisé de contrôle d'immigration	Secrétariat
4	4	Proposition d'amendement du Doc 9944, Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)	Secrétariat
5	2	Nouvelle norme relative aux documents de voyages pour les réfugiés et les apatrides (titres de voyage prévus par la Convention)	UNHCR
6	2	Propositions d'amendement aux normes et pratiques recommandées relatives aux documents de voyage	Canada, au nom du TAG/MRTD
7	2	Proposition de pratique recommandée sur l'utilisation aux points de contrôle frontaliers de la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage perdus ou volés	Secrétariat
8	2	Propositions d'amendement de l'Annexe 9 de l'OACI concernant la responsabilité des transporteurs aériens	Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
9	3	Rapport du Groupe de travail sur les éléments indicatifs du Groupe d'experts de la facilitation	Singapour, au nom du WGM
9 App.	3	Modèle de Programme national de facilitation du transport aérien (National Air Transport Facilitation Programme, en anglais seulement)	
10	2	Facilitation du fret aérien	Pays-Bas
11	4	Amélioration du partage de l'information sur les exigences en matière de données des dossiers passagers	Australie
12	4	Audits de l'Annexe 9	Secrétariat
13	5	Interopérabilité des Programmes de renseignements préalables concernant le fret	FIAT, GEA, IATA et TIACA
14	5	Processus en libre-service pour les passagers : Proposition d'élaboration d'éléments indicatifs	Singapour

FALP/8
Appendice B – Liste des notes de travail
et notes d'information

B-2

N° de IP	Point de l'ordre du jour	Titre	Présentée par
1	4	Recommandations de la CEAC sur les Mineurs non accompagnés	CEAC
2	1	Résolution A38-16, Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation	Secrétariat
3	1	Programme des travaux du Groupe d'experts de la facilitation 2014-2016	Secrétariat
4	4	Système électronique de voyage (ETS)	Canada, au nom de l'IATA/CAWG

— FIN —