

Doc 10042



Modèle de programme national de facilitation du transport aérien

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Première édition — 2015

Organisation de l'aviation civile internationale

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

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

Première édition, 2015

Doc 10042, *Modèle de programme national de facilitation du transport aérien*

N° de commande : 10042
ISBN 978-92-9249-757-6

© OACI 2015

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

Avant-propos

Ce modèle de programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA) a été élaboré par le groupe de travail du Groupe d'experts de la facilitation (FAL) sur les éléments indicatifs. Le groupe de travail a présenté ses résultats à la huitième réunion du Groupe d'experts FAL, tenue à Montréal en novembre 2014. Le Groupe d'experts a entériné le modèle de PNFTA qui est présenté dans ce manuel.

Le PNFTA donne des indications sur la façon dont les États peuvent se conformer aux normes 8.17, 8.18 et 8.19 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, à la Convention relative à l'aviation civile internationale. À cet égard, des notes explicatives (en italiques de couleur rouge) sont jointes aux parties pertinentes du modèle de PNFTA. Il est important de noter que le modèle de PNFTA n'est pas le seul moyen de conformité. D'autres méthodes pour respecter les normes 8.17, 8.18 et 8.19 de l'Annexe 9 peuvent être également appropriées. Des modifications des éléments et du contenu proposés dans ce modèle de PNFTA peuvent être nécessaires pour respecter les diverses structures légales et administratives dans les divers États.

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

Table des matières

MODÈLE DE PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN

	<i>Page</i>
Inscription des amendements.....	III
[Modèle] Inscription des amendements.....	XI
Chapitre 1. Introduction	1-1
Facilitation	1-1
Objectifs du Comité FAL national et du PNFTA	1-1
Bénéfices d'un PNFTA	1-1
Signature et numéro de version	1-2
Chapitre 2. Définitions	2-1
Chapitre 3. Objectifs du Programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA)	3-1
Chapitre 4. Législation	4-1
Réglementations internationales	4-1
Législation régionale et recommandations	4-2
Législation nationale.....	4-2
Chapitre 5. Organisation et management du Programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA).....	5-1
Comité national de facilitation du transport aérien.....	5-1
Mandat	5-1
Composition	5-2
Tâches et programme de travail.....	5-3
Comité de facilitation d'aéroport	5-4
Coordination du Programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA)	5-5
Chapitre 6. Rôles, fonctions et responsabilités des services participant à la facilitation du transport aérien	6-1
Autorité désignée responsable du PNFTA	6-1
Autorité appropriée en matière de sûreté	6-2
Autorité des douanes	6-3
Autorité d'immigration/autorité émettrice de documents de voyage/passeports/visas.....	6-3
Autorité sanitaire	6-4
Autorité de l'alimentation et de l'agriculture	6-5
Exploitants d'aéronefs	6-6

	<i>Page</i>
Exploitants d'aéroports	6-6
Agents de manutention au sol	6-7
Chapitre 7. Services responsables de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 liées à la sûreté	7-1
Entrée et départ des aéronefs	7-1
Entrée et départ des personnes et de leurs bagages	7-1
Identification et entrée de membres d'équipage et d'autres personnels des exploitants d'aéronefs	7-2
Entrée et départ de marchandises et d'autres articles	7-3
Personnes inadmissibles ou expulsées	7-3
Supplément 1. Comité national de facilitation du transport aérien (Règlement intérieur)	SUP 1-1

MODÈLE

**PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION
DU TRANSPORT AÉRIEN**

Chapitre 1

INTRODUCTION

Note explicative.— *Un modèle pour une introduction du document PNFTA est présenté ci-dessous. Les États pourraient souhaiter rédiger leur propre section de leur PNFTA. Les États devraient veiller à ce que le PNFTA soit signé par une personne/entité responsable de la mise en œuvre du programme.*

FACILITATION

La facilitation peut se définir comme une combinaison de mesures ainsi que de ressources humaines et matérielles pour améliorer et optimiser les mouvements d'aéronefs, de membres d'équipage, de passagers, de marchandises, de bagages, de poste et de provisions de bord à travers les aéroports tout en assurant la conformité avec la législation internationale et nationale pertinente.

OBJECTIFS DU COMITÉ FAL NATIONAL ET DU PNFTA

L'établissement du Comité national de facilitation du transport aérien (dénommé ci-après Comité FAL national) et du PNFTA est prescrit par une norme OACI ; voir normes 8.19 et 8.17, respectivement, de l'Annexe 9 — *Facilitation* (treizième édition, juillet 2011), à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Les objectifs du Comité et du PNFTA sont d'entretenir un environnement sécuritaire et sûr de l'aviation civile, dans lequel les services sont accomplis d'une façon fiable et efficace.

L'objectif du PNFTA est de fournir un cadre pour guider l'amélioration et l'optimisation des mouvements d'aéronefs, de membres d'équipage, de passagers et de marchandises à travers les aéroports et d'améliorer le service à la clientèle, tout en maintenant des exigences appropriées de sûreté. Le Comité constitue un forum pour la consultation et le partage d'informations au sujet des questions de facilitation entre parties prenantes gouvernementales, représentants gouvernementaux, d'autres communautés liées au transport aérien et le secteur privé.

Tout en s'engageant à faciliter le congé efficace des aéronefs à l'arrivée et au départ, [nom de l'État] maintiendra une sûreté de haute qualité, une application efficace de la législation et un bon service à la clientèle.

Les activités visant à accomplir ces tâches et des tâches apparentées sont décrites dans le PNFTA.

BÉNÉFICES D'UN PNFTA

Le PNFTA vise à analyser et harmoniser les intérêts de toutes les entités qui participent à la facilitation, p. ex. autorités publiques, exploitants d'aéronefs, utilisateurs du transport aérien commercial et aéroports, etc., pour promouvoir la croissance d'une industrie du transport aérien sécuritaire, fiable et viable. Les bénéfices potentiels qu'il espère réaliser sont les suivants :

- a) maintenir ou rehausser la qualité des mouvements d'aéronefs, de membres d'équipages, de passagers et de marchandises ;
- b) maintenir ou rehausser le niveau de service aux passagers ainsi que l'efficacité économique et l'efficacité des processus et procédures ;
- c) faciliter, accompagner et encourager la croissance du transport aérien ;
- d) contribuer à une expérience positive vis-à-vis des besoins des voyageurs.

Le PNFTA de [nom de l'État] est mis en œuvre à travers les activités du Comité FAL national. [nom de l'entité] est l'autorité désignée par [nom de l'État] dans son administration pour être responsable du développement, de la mise en œuvre et l'entretien du PNFTA ainsi que l'établissement d'un Comité FAL national.

Le Comité FAL national est présidé par [nom de l'entité].

SIGNATURE ET NUMÉRO DE VERSION

Le présent document est régulièrement actualisé, par exemple lorsque des réglementations nationales ou internationales (p. ex. normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 de l'OACI) le rendent nécessaire. L'organisme coordonnateur pour les amendements est [nom de l'entité]. Les amendements seront identifiables par des numéros de version.

Signé le (date)

Directeur général ou autre titre

Autorité de l'aviation civile/Ministère/Département

Note explicative.— *Le statut et la publication du PNFTA : selon notamment le statut juridique du PNFTA (p. ex. loi, décret, décision ministérielle, arrangements administratifs), l'État concerné pourra décider de le rendre public ou de limiter sa diffusion, par exemple, seulement aux entités concernées. Il faut cependant prendre en compte les bénéfices probables d'une large diffusion du PNFTA, car cela stimulerait sa mise en œuvre.*

Chapitre 2

DÉFINITIONS

Note explicative.— *Les États pourraient souhaiter définir les termes essentiels afin d'établir leur signification aux fins du PNFTA.*

Chapitre 3

OBJECTIFS DU PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN (PNFTA)

Note explicative.— *Les États devraient définir clairement les objectifs de leurs PNFTA.*

Les objectifs du PNFTA sont de coordonner entre ministères appropriés, organismes et l'industrie afin :

- d'assurer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) figurant dans l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
- de rehausser les processus et procédures pour faciliter le mouvement des aéronefs, membres d'équipage, passagers, marchandises, bagages, articles postaux et provisions de bord en éliminant les obstacles et délais non nécessaires, en plus de rehausser l'efficacité, la productivité et la qualité des services de transport aérien civil ;
- d'accompagner proactivement l'élaboration de stratégies novatrices pour traiter des problèmes de facilitation dans l'industrie du transport aérien et l'environnement de l'aviation civile.

Note explicative.— *Cela ne veut pas dire que le PNFTA assure la mise en œuvre des réglementations, ni que le Comité FAL national en soit responsable. Cela n'implique pas non plus un changement dans les responsabilités des ministères ou organismes participants et dans leurs domaines de compétence désignés. Le but du PNFTA est surtout d'organiser la diffusion des informations et la coordination des tâches mentionnées ci-dessus.*

Chapitre 4

LÉGISLATION

Note explicative.— *Les États pourraient souhaiter énumérer les conventions internationales, ainsi que les législations et réglementations régionales et nationales, s'il y a lieu, qui constituent la base de la mise en œuvre du PNFTA.*

Le PNFTA est basé sur des législations, réglementations et recommandations internationales [régionales, s'il y a lieu] et nationales. L'établissement du PNFTA et du Comité FAL national est prescrit par les normes 8.17, 8.18 et 8.19 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et mis en œuvre en application de [insérer référence à législation nationale, réglementation ou décision comme il convient].

Les législations ci-après, au niveau international [régional, s'il y a lieu] et national sont prises en compte par le PNFTA.

RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES [EXEMPLES ÉNUMÉRÉS CI-DESSOUS]

- OACI — *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), en particulier les articles 10, 13, 14, 22, 23, 37 et 38 (Convention de Chicago)
- OACI — Annexe 9 à la Convention de Chicago — *Facilitation* (treizième édition, juillet 2011)
- OACI — *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (Doc 9740) (Convention de Montréal)
- OMD (Organisation mondiale des douanes) — *Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers* (Convention de Kyoto)
- OMD — Cadre de normes SAFE
- Organisation mondiale de la Santé (OMS) — *Règlement sanitaire international (RSI)*
- [Insérer autres instruments internationaux, comme il convient]

LÉGISLATION RÉGIONALE ET RECOMMANDATIONS [S'IL Y A LIEU]

[Énumérer la législation régionale pertinente, par secteur, ou sujet traité. Ou encore, la législation peut être fournie sous la forme d'une annexe qui pourra être périodiquement actualisée selon le besoin] :

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

LÉGISLATION NATIONALE

[Énumérer la législation nationale pertinente, par secteur ou sujets traités] :

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

Le PNFTA a force de loi en vertu de [mentionner législation nationale, réglementation ou décision] ; ou bien la force de loi est détenue par les membres individuels du PNFTA.

Note explicative.— Selon les arrangements de l'État, l'une ou l'autre des deux phrases suggérées, ou une formulation différente, peut être utilisée.

Le Comité FAL national et son mandat sont établis par [fournir référence de législation nationale, réglementation ou décision].

Chapitre 5

ORGANISATION ET MANAGEMENT DU PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN (PNFTA)

Note explicative.— Cette section se rapporte à l'Annexe 9, norme 8.19, sur l'établissement d'un comité national de facilitation du transport aérien et de comités de facilitation d'aéroport, ou d'organismes de coordination similaires, en vue de coordonner les activités de facilitation. Elle traite des responsabilités du Comité national de facilitation du transport aérien et de la façon dont il peut avoir une interaction avec les comités de facilitation d'aéroport.

COMITÉ NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN

Le Comité FAL national est constitué pour mettre en œuvre et gérer les dispositions du PNFTA en [nommer État (ou États en cas de Comité FAL national commun à plusieurs États)].

Note.— Il y a des organismes/comités de sûreté qui peuvent accomplir des tâches aussi traitées dans le PNFTA. Comme il s'agit de prévenir les doubles emplois, une coordination régulière devrait être effectuée avec le Comité FAL national et les contreparties dans des comités de sûreté, et par la participation de membres dans les deux groupes. Les comités de sûreté concernés devraient ou bien faire partie du Comité FAL national ou bien être actualisés sur le travail du Comité FAL national, qui lui-même pourrait renvoyer des questions d'intérêt commun à des comités de sûreté pour complément d'étude.

MANDAT

Le Comité FAL national se réunit [fréquence à déterminer], ou aussi souvent que la présidence pourrait le juger nécessaire.

Les responsabilités du Comité FAL national sont les suivantes :

- 1) assurer la coordination entre ministères pertinents, agences et organismes de l'industrie pour éliminer les obstacles et délais non nécessaires et améliorer l'efficacité et les niveaux de service des services du transport aérien civil ;
- 2) élaborer et mettre en œuvre les dispositions du PNFTA conformément aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
- 3) envisager des recommandations présentées par les entités pertinentes pour rehausser la facilitation du transport aérien civil ;

Note explicative.— Des recommandations pour rehausser la facilitation du transport aérien civil peuvent être adressées au Comité FAL national par des entités qui ne sont pas nécessairement membres du Comité.

- 4) encourager l'élaboration de meilleures pratiques dans tous les domaines de la facilitation du transport aérien civil (p. ex. immigration, douanes, acheminement des personnes handicapées) ;
- 5) discuter des changements proposés à la réglementation concernant la facilitation du transport aérien civil (p. ex. amendements à l'Annexe 9) ;
- 6) informer des départements, agences compétentes et autres organismes concernés au sujet de développements de facilitation significatifs dans le domaine de l'aviation civile (p. ex. résultats du Groupe d'experts OACI de la facilitation) et demander leur examen et des recommandations au sujet de questions liées au PNFTA ;
- 7) coordonner avec le Comité national de sûreté de l'aviation civile (NCASC) sur les aspects de facilitation liés à la sûreté.

Note.— Une bonne pratique serait que le président du Comité FAL national soit membre du NCASC et coordonne étroitement avec la présidence du NCASC, ou encore le représentant/membre du NCASC pourrait être un membre du Comité FAL national.

Il y a divers groupes et forums qui traitent de plusieurs aspects de la facilitation. Exemples (notamment) : Comité des utilisateurs de l'aéroport (Comité d'aéroport ou d'exploitants d'aéronefs), Comité de facilitation d'aéroport, Comité de sûreté d'aéroport, etc. Il devrait y avoir une interaction ou des échanges d'informations entre ces comités et les membres du Comité FAL national.

COMPOSITION

Le Comité FAL national est composé d'officiels gouvernementaux représentant les principaux intérêts en cause dans les divers domaines de la facilitation, de représentants de l'industrie de l'aviation et d'autres représentants¹, permanents ou temporaires, qui peuvent contribuer aux travaux du Comité. Des suppléants peuvent être désignés par leurs organismes respectifs. Ces personnes devraient avoir une autorité suffisante pour s'exprimer pour le compte de leurs organisations et initier des mesures nécessaires à l'appui des travaux du Comité FAL national. Des experts peuvent être invités par la présidence du Comité FAL national pour conseiller ou contribuer sur les sujets spécifiques. Pour assurer la communication la plus efficace entre le gouvernement et l'industrie de l'aviation civile (y compris des compagnies aériennes étrangères), la représentation de l'industrie au Comité FAL national doit être encouragée.

Les services ou organismes gouvernementaux ci-après peuvent être membres du Comité FAL national : [\[choisir/ajouter des membres pertinents ; ou encore les États pourraient souhaiter énumérer les membres désignés dans une annexe\]](#)

- [autorité désignée responsable du PNFTA ;](#)
- [autorité compétente en matière de sûreté ;](#)
- [autorité des douanes ;](#)
- [autorité d'immigration/autorité émettrice ;](#)
- [autorité sanitaire ;](#)
- [autorité d'agriculture.](#)

1. « Autres représentants » désigne d'autres entités qui peuvent jouer un rôle consultatif, y compris des organismes gouvernementaux ou organisations non gouvernementales qui font la promotion du tourisme et du commerce internationaux.

Les organismes ci-après peuvent aussi être membres du Comité FAL national, représentés soit à titre individuel soit à travers une organisation commerciale :

- entreprises de transport aérien ;
- manutentionnaires au sol ;
- transitaires et transporteurs express ;
- exploitants d'aéroports.

Voir dans le Supplément 1 des détails des méthodes de travail du Comité FAL national.

TÂCHES ET PROGRAMME DE TRAVAIL

Note explicative.— *Les États pourraient souhaiter une flexibilité dans leurs programmes de travail et les tâches du Comité FAL national afin de s'adapter à l'environnement changeant de l'aviation civile. Ainsi, les États pourraient préférer ne pas inclure le programme de travail dans le PNFTA. Ou bien, les États pourraient souhaiter faire référence au programme de travail dans un document distinct. Néanmoins, un exemple d'un programme de travail est inclus ici pour guider les États.*

Le Comité FAL national accomplira ce qui suit :

- revoir régulièrement le niveau de la facilitation de l'aviation civile aux aéroports internationaux du pays ;
- examiner et recommander des solutions de problèmes de facilitation de l'aviation civile ;
- se tenir informé des opérations des comités de facilitation d'aéroport pour assurer que les pratiques et procédures employées aux aéroports sont conformes à la législation applicable et aux SARP de l'OACI ;
- examiner des changements proposés dans la législation internationale ou dans des pratiques recommandées émises par des forums internationaux et fournir des données pour formuler la position de politique nationale ;
- examiner les dispositions de l'Annexe 9 et leur mise en œuvre par le moyen de pratiques et procédures au niveau national afin d'établir la conformité et/ou de notifier des différences par rapport aux SARP de l'Annexe 9 par l'autorité désignée ;
- **Note explicative :** Voir page X de l'Annexe 9 sur les mesures prises par les États contractants en relation avec la notification de différences, la promulgation d'informations et l'utilisation du texte de l'Annexe dans les réglementations nationales.
- examiner systématiquement les différences notifiées auprès de l'OACI à l'égard de l'Annexe 9 ainsi que toutes législations ou réglementations prescrivant les pratiques et procédures qui donnent lieu à pareilles différences en vue de s'efforcer de les éliminer, soit en proposant des changements dans les pratiques et procédures concernées, soit lorsque nécessaire en proposant des changements dans les législations ou réglementations en cause ;
- identifier et échanger des informations venant de chaque entité participante sur les développements dans leurs domaines de travail respectifs qui pourraient affecter la facilitation ;

- assurer que les comités de facilitation d'aéroport se réunissent régulièrement pour suivre et évaluer les progrès.

Le Comité FAL national fixe ses priorités et son agenda de travail dans un programme de travail [fréquence à déterminer]. Le Comité FAL national définit et met en œuvre son programme de travail sur une base régulière.

Le Comité FAL national peut organiser ses travaux dans des réunions de sous-groupes dédiés, à des fins d'efficacité et d'efficience. Les résultats de sous-groupes sont soumis au Comité FAL national.

COMITÉS DE FACILITATION D'AÉROPORT [OU INSÉRER NOM D'ORGANISME SIMILAIRE]

Note explicative.— *Des comités de facilitation d'aéroport, ou des organismes similaires, devraient être établis pour mettre en œuvre le Programme national de facilitation du transport aérien au niveau de l'aéroport.*

Des comités de facilitation d'aéroport devraient être établis à chaque aéroport civil en vue de coordonner les questions de facilitation de l'aviation civile au niveau de l'aéroport.

Le mandat du Comité de facilitation d'aéroport consiste à :

- a) mettre en œuvre le Programme national de facilitation du transport aérien au niveau de l'aéroport ;
- b) examiner les problèmes qui se posent en relation avec le congé des aéronefs, membres d'équipages, passagers, marchandises, bagages, poste et provisions de bord et, si possible, fournir et accomplir des solutions aux problèmes qui peuvent se poser à l'aéroport dont il s'agit ;
- c) présenter des recommandations comme il convient au Comité FAL national ou ministère/service concerné, pour la mise en œuvre de propositions qui ne peuvent pas être accomplies par le Comité de facilitation d'aéroport.

Les comités de facilitation d'aéroport (présidés par les exploitants de l'aéroport) seront composés de représentants des principales parties prenantes de la facilitation du transport aérien civil aux aéroports, ce qui peut inclure, sans s'y limiter, les autorités de l'aviation civile, les services d'immigration, les douanes, les compagnies aériennes, les organismes de sûreté, les services de poste et de télécommunications et les services de manutention au sol. Les comités de facilitation d'aéroport se réuniront à une fréquence [à déterminer].

Les comités de facilitation d'aéroport fourniront des actualisations des questions de facilitation d'aéroport au Comité FAL national et/ou désigneront un représentant qui agira comme membre du Comité FAL national, qui pourra soulever des questions de facilitation du transport aérien civil qui ne peuvent pas être résolues à un niveau opérationnel.

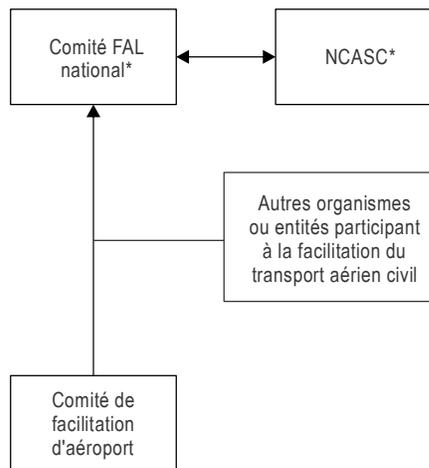
Les organismes respectifs qui sont membres du Comité FAL national fourniront aussi des actualisations des questions de facilitation dont ils ont la responsabilité aux réunions du Comité FAL national et soulèveront tous problèmes de facilitation du transport aérien civil rencontrés par leurs organismes dans la mise en œuvre du PNFTA.

COORDINATION DU PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN (PNFTA)

Note explicative.— Cette section présente un exemple de la façon dont la mise en œuvre du PNFTA peut être coordonnée.

Pour les questions qui touchent à la fois à la facilitation et à la sûreté de l'aviation, le PNFTA coordonnera et communiquera avec le NCASC et vice versa pour assurer une prompte résolution des problèmes.

La figure ci-dessous illustre le cadre de coordination qui sera adopté dans la mise en œuvre du PNFTA :



*Certains membres du Comité FAL devraient aussi être membres du Comité de sûreté.

Figure 5-1. Cadre de coordination du PNFTA

Chapitre 6

RÔLES, FONCTIONS ET RESPONSABILITÉS DES SERVICES PARTICIPANT À LA FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN

Cette section décrit la répartition des responsabilités en matière de mise en œuvre des aspects de facilitation. Elle expose les tâches relatives aux questions de facilitation attribuées, dans leur secteur de compétence, aux autorités et administrations nationales.

Note explicative 1.— *L'organisation des services d'État au niveau national relève de l'État concerné. En conséquence, un État pourrait décider d'attribuer des responsabilités en matière de facilitation selon l'organisation de ses services.*

Note explicative 2.— *Cette section n'est pas censée être une répartition obligatoire des responsabilités que les États adopteraient, ni comme une ligne directrice prescriptive. Les États peuvent adopter une autre approche pour le management des tâches et l'approche peut être traduite en conséquence dans la section.*

Note explicative 3.— *Les États pourraient souhaiter inclure les rôles/fonctions liés à la facilitation des services/organismes dans le cadre du PNFTA. Ces rôles/fonctions pourraient inclure :*

- 1) *participation/coordination avec le Comité FAL national ;*
- 2) *communication de textes du Comité FAL national et de l'OACI ;*
- 3) *mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 ;*
- 4) *communication opportune au Comité FAL national de différences envisagées ;*
- 5) *veiller à ce que tous les efforts soient déployés pour assurer la conformité avec l'Annexe 9 et éviter le dépôt de différences par rapport aux SARP de l'Annexe 9 ;*
- 6) *communication et coordination selon le besoin avec les représentants de l'OACI.*

AUTORITÉ DÉSIGNÉE RESPONSABLE DU PNFTA [INSÉRER NOM EXACT DE L'AUTORITÉ]

[Insérer nom de l'autorité, p. ex. AAC, Ministère des transports] est l'autorité désignée et le co-coordonnateur global du PNFTA. La présidence du Comité FAL national a la responsabilité de convoquer les réunions ordinaires et ad hoc du Comité FAL national et d'assurer que les politiques et/ou réglementations proposées par le Comité FAL national soient prises en compte dans la législation nationale par l'autorité concernée. L'autorité désignée coordonne avec tous les ministères responsables, qui gardent l'entière responsabilité de leurs domaines spécifiques de compétence.

Les responsabilités de l'autorité désignée consistent par conséquent à :

- a) travailler avec la présidence/le représentant du Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) pour réaliser et maintenir la cohérence entre le PNFTA et le NCASP ;

- b) fournir des services de secrétariat au Comité FAL national ;
- c) examiner périodiquement l'entière conformité avec les SARP de l'Annexe 9 et, si nécessaire, communiquer des différences et notifier à l'OACI ;
- d) assurer que les opérations soient effectuées de manière à accomplir une conformité effective avec les lois de l'État tout en maintenant un niveau élevé de productivité pour les exploitants, aéroports et services (inspection) gouvernementaux en cause ;
- e) entreprendre tous autres aspects liés à la facilitation du transport aérien, selon les indications de la présidence du Comité FAL national.

AUTORITÉ APPROPRIÉE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

[INSÉRER NOM EXACT DE L'AUTORITÉ]

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

- a) établir et faire mettre en œuvre un Programme national de sûreté de l'aviation civile pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ;
- b) définir et répartir des tâches ainsi que coordonner les activités entre les départements, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de circulation aérienne et autres entités concernées par ou responsables de la mise en œuvre de divers aspects du Programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- c) faire en sorte que les ressources de soutien et les installations requises par les services de sûreté de l'aviation civile soient disponibles à chaque aéroport desservant l'aviation civile ;
- d) coordonner et travailler étroitement avec d'autres services gouvernementaux et des exploitants d'aéronefs et d'aéroports dans l'application de mesures de sûreté de l'aviation de façon à minimiser les retards non nécessaires et les inconvénients dans le mouvement des passagers, des bagages, des marchandises et des aéronefs ;
- e) faire en sorte que les contrôles de sûreté et les procédures entraînent le minimum de gêne ou de retards dans les activités de l'aviation civile, dans toute la mesure du possible, pourvu que l'efficacité de ces contrôles de sûreté et procédures ne soit pas compromise ;
- f) garantir l'utilisation de techniques efficaces de filtrage et d'examen dans l'inspection des voyageurs et de leurs bagages, des marchandises et des aéronefs, dans toute la mesure du possible, afin de faciliter le départ des aéronefs ;
- e) permettre l'adoption de procédures, moyens et initiatives pour faciliter le mouvement des voyageurs, des bagages, des marchandises et des aéronefs, pourvu que toutes les mesures de sûreté nécessaires et autres exigences de contrôle soient respectées ;
- h) coordonner avec l'autorité d'immigration/l'autorité émettrice des documents de voyage/passeports/visas pour assurer que les technologies incorporées dans le document de voyage rehaussent la facilitation et la sûreté du voyageur ;

- i) conseiller la présidence du PNFTA sur les implications ou procédures de sûreté pour analyse toutes les fois que c'est nécessaire ;
- j) participer aux réunions du Comité FAL national.

AUTORITÉ DES DOUANES [INSÉRER NOM EXACT DE L'AUTORITÉ]

Les responsabilités spécifiques à prendre en compte dans le domaine de facilitation sont les suivantes :

- a) surveillance de l'arrivée/du départ des voyageurs, des marchandises et de la poste afin d'assurer le respect de la législation nationale ;
- b) en application des SARP de l'Annexe 9, l'autorité des douanes devrait prendre des dispositions pour la fourniture électronique des informations requises pour l'arrivée et le départ des marchandises ;
- c) introduction des procédures simplifiées pour le congé des marchandises pour la sortie du pays ou l'entrée dans le pays ;
- d) saisie de toutes marchandises interdites et détention de marchandises réglementées (en attendant s'il y a lieu la remise de certificats pertinents) ;
- e) participation aux réunions du Comité FAL national et, si nécessaire, à d'autres réunions liées à la facilitation ;
- f) fourniture de services suffisants, gratuitement, aux exploitants pendant les heures ouvrables établies.

AUTORITÉ D'IMMIGRATION/AUTORITÉ ÉMETTRICE DE DOCUMENTS DE VOYAGE/PASSEPORTS/VISAS [INSÉRER NOM EXACT DE L'AUTORITÉ]

Les responsabilités spécifiques à prendre en compte dans le domaine de la facilitation sont les suivantes :

- a) émission de documents de voyage et vérification que les documents de voyage lisibles à la machine respectent strictement les spécifications OACI figurant dans le Doc 9303 de l'OACI — afin d'assurer la lisibilité dans le monde par des machines de fabricants différents ;
- b) détection et non-émission de documents de voyage à des personnes mal identifiées ou documentées dans la mesure où elles peuvent menacer l'aviation civile et l'État ;
- c) coordination avec les autorités de sûreté, lorsqu'il y a lieu, pour assurer que les technologies incorporées dans les documents de voyage rehausseront la facilitation et la sûreté du voyageur ;
- d) vérification de la validité et de l'acceptabilité des documents de voyage aux points de contrôle frontaliers ;
- e) examen des personnes pour l'entrée dans l'État et la sortie de l'État ;

- f) [là où des cartes d'embarquement/de débarquement sont requises] vérification que la carte d'embarquement/de débarquement est conforme aux normes du format OACI présentées dans l'Annexe 9 ;
- g) détection et prévention de voyages par des personnes mal documentées, qui risquent de menacer l'aviation civile et l'État ;
- h) si la législation internationale ou nationale le permet, élaborer et adopter une politique active de partage d'informations avec les parties prenantes pertinentes et les États de la région pour protéger les frontières nationales contre les conséquences négatives de l'immigration illégale ;
- i) assister les exploitants d'aéronefs dans l'évaluation des documents de voyage ;
- j) informer les exploitants des prescriptions de l'autorité désignée au sujet de l'entrée/du transit et du départ des voyageurs ;
- k) dans le cas des accidents d'aviation, accepter sans délai l'entrée, à titre temporaire, des experts requis pour les recherches, le sauvetage, l'investigation d'accidents et la réparation ou récupération d'aéronefs en conformité avec l'Annexe 12 — *Recherches et sauvetage*, et l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, sans avoir à produire tout autre document de voyage, lorsque nécessaire, autre qu'un passeport ;
- l) dans les cas où un visa est requis pour les experts enquêteurs dans une mission liée à un accident, l'autorité désignée devrait, lorsque c'est nécessaire et exceptionnellement, émettre le visa à l'arrivée ou faciliter les experts à l'arrivée ;
- m) veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 9 soient appliquées à l'égard de personnes inadmissibles et expulsées ;
- n) participer à une réunion du Comité FAL national et, si nécessaire, à d'autres réunions liées à la facilitation ;
- o) fournir des services suffisants aux exploitants, gratuitement, pendant les heures ouvrables établies.

AUTORITÉ SANITAIRE [INSÉRER NOM EXACT DE L'AUTORITÉ]

Selon l'article 14 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), des mesures efficaces sont prises pour empêcher la transmission de maladies communicables par la voie aérienne. En relation avec la facilitation, l'autorité sanitaire [insérer nom exact de l'autorité] est responsable de ce qui suit, sans s'y limiter :

- a) collaborer activement avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et d'autres pays pour assurer que le Règlement sanitaire international soit effectivement mis en œuvre ;
- b) détecter les événements comportant maladies ou décès au-dessus des niveaux attendus pour telle ou telle période de temps dans toutes les régions de l'État ;
- c) communiquer immédiatement toutes informations disponibles et essentielles au niveau approprié de réponse en soins de santé ;
- d) mettre en œuvre des mesures de contrôle préliminaires (contre la transmission de la maladie) immédiatement ;

- e) réagir promptement et efficacement aux risques de santé publique et aux urgences de santé publique inquiétants à l'échelle internationale ;
- f) veiller à ce que la désinfection et la décontamination des aéronefs s'effectuent conformément à la recommandation de l'OMS et conformément au RSI ;
- g) fournir des installations et services adéquats pour la vaccination, la quarantaine (lorsque nécessaire) et émettre les certificats nécessaires ;
- h) en collaboration avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, veiller à ce que la préparation des aliments, le stockage, le service alimentaire, ainsi que l'alimentation en eau et d'autres articles destinés à la consommation à l'aéroport ou à bord d'un aéronef soient hygiéniques et respectent les normes fixées par l'OMS et l'autorité de l'alimentation et de l'agriculture ;
- i) communiquer à l'OMS, immédiatement et conformément aux prescriptions du RSI, toutes informations essentielles liées à tout risque sanitaire de nature internationale ;
- j) assurer l'accessibilité à des services médicaux appropriés, incluant moyens de diagnostic, afin de permettre une évaluation prompte et des soins aux voyageurs/travailleurs de l'aéroport qui tombent malades ;
- k) établir et entretenir un plan d'urgence sanitaire publique afin d'assurer une prompte réaction à une urgence de santé publique inquiétante sur le plan international ;
- l) veiller à fournir un espace approprié, séparé des autres passagers, pour interroger les personnes suspectes ou affectées ;
- m) évaluer l'état de santé et, si nécessaire, organiser la quarantaine de voyageurs suspects ;
- n) participer aux réunions du Comité FAL national.

AUTORITÉ DE L'ALIMENTATION ET DE L'AGRICULTURE
[INSÉRER NOM EXACT DE L'AUTORITÉ]

En termes de facilitation, l'autorité de l'agriculture [insérer nom exact de l'autorité] devrait veiller à ce :

- a) que les plantes et animaux exportés du pays ou importés dans le pays respectent les règlements sur le transport et soient en possession de la certification nécessaire émise par les services compétents ;
- b) que des consultations étroites avec les institutions internationales qui réglementent l'alimentation, l'agriculture et les animaux soient entretenues afin d'être au courant des derniers développements et d'effectuer l'actualisation des comités de facilitation d'aéroport et d'autres parties prenantes au sujet des développements qui ont un impact sur l'aviation civile ;
- c) que lorsque la désinfection d'aéronefs est requise pour des raisons de santé animale, seuls sont utilisés les méthodes et les désinfectants recommandés par l'Office international des épizooties ;
- d) que des mesures extraordinaires soient déclarées en cas de menace de maladie d'animaux ;
- e) qu'elle participe aux réunions du Comité FAL national.

EXPLOITANTS D'AÉRONEFS

Les exploitants d'aéronefs devraient :

- a) acheminer efficacement les passagers et les marchandises ;
- b) informer les passagers des prescriptions spécifiques des pays où ils ont l'intention de se rendre ou de transiter ;
- c) prendre les précautions nécessaires pour assurer que les passagers soient en possession des documents de voyage requis au moment de l'embarquement ;
- d) assumer la responsabilité de la garde et du soin des passagers et des membres d'équipage qui débarquent, depuis le moment où ils sortent de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient acceptés pour l'examen ;
- e) fournir une assistance adéquate aux passagers ayant des besoins spéciaux, y compris mineurs ou passagers avec mobilité réduite ou handicaps ;
- f) informer les exploitants d'aéronefs et les services gouvernementaux pertinents, confidentiellement, de leur service, horaire et plan de flotte à l'aéroport, afin de permettre une planification rationnelle des installations et services en relation avec le trafic attendu ;
- g) participer aux réunions du Comité FAL national et, si nécessaire, à d'autres réunions liées à la facilitation.

EXPLOITANTS D'AÉROPORTS

Les exploitants d'aéroports [insérer les noms] sont censés être constamment en consultation avec les exploitants d'aéronefs, les services de contrôle et autres parties prenantes appropriées afin d'assurer que des installations et services satisfaisants soient fournis pour l'acheminement rapide et le congé des membres d'équipage, passagers, marchandises, bagages, articles postaux et provisions de bord.

Les tâches de facilitation spécifiques des exploitants d'aéroports incluent ce qui suit, sans s'y limiter :

- a) concevoir les aéroports de façon à rehausser les arrangements d'acheminement du trafic aéroportuaire ;
- b) afficher une signalisation recommandée sur la plan international afin de faciliter le mouvement des passagers dans les aéroports ;
- c) mettre en place les affichages d'informations de vols ;
- d) utiliser des équipements de sûreté spécialisés, là où c'est nécessaire, dans l'examen des passagers de façon à minimiser le nombre des voyageurs à examiner par d'autres moyens ;
- e) fournir des espaces pour les installations et services requis pour mettre en œuvre les conditions de santé publique, ainsi que la quarantaine des animaux et des plantes ;

- f) procurer des espaces et des moyens pour les services chargés du contrôle de congé dans des conditions ni moins ni plus favorables que celles qui s'appliquent aux exploitants d'aéroports ou aux utilisateurs ayant besoin d'espace et de moyens à une échelle comparable ;
- g) mettre en place, entretenir et optimiser des installations et services pour les passagers ayant des besoins spéciaux, y compris les passagers ayant une mobilité réduite ou des handicaps ;
- h) organiser des comités de facilitation d'aéroport et/ou des comités d'utilisateurs d'aéroports ;
- i) participer aux réunions du Comité FAL national et, si nécessaire, à d'autres réunions liées à la facilitation.

AGENTS DE MANUTENTION AU SOL

Les services de manutention au sol devraient :

- a) coopérer étroitement avec les services gouvernementaux pour assurer l'acheminement aisé des aéronefs, membres d'équipage, passagers, marchandises, bagages, articles postaux et provisions de bord à travers les installations aéroportuaires ;
 - b) participer comme il convient aux réunions du Comité de facilitation de l'aéroport.
-

Chapitre 7

SERVICES RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DE L'ANNEXE 9 LIÉES À LA SÛRETÉ

Note explicative 1.— À titre de bonne pratique, les États pourraient souhaiter inclure une section traitant des normes de l'Annexe 9 liées à la sûreté. Ces dispositions se trouvent dans le Supplément de l'Annexe 17. Ou encore, les États pourraient souhaiter placer cette section dans une annexe, ce qui permettrait une exclusion sur l'annexe spécifique par l'autorité applicable et l'actualisation des responsabilités avec le temps.

Note explicative 2.— L'organisation des services d'État au niveau national est une question qui relève de l'État concerné. En conséquence, un État pourrait décider d'attribuer les responsabilités en matière de facilitation selon l'organisation de ses services.

Note explicative 3.— Cette section n'est pas censée être une répartition obligatoire des responsabilités pour adoption par les États, ni comme un guide prescriptif. Les États peuvent adopter une autre approche sur la façon dont les tâches sont gérées et l'approche peut être exprimée en conséquence dans la section.

ENTRÉE ET DÉPART DES AÉRONEFS

Dans l'élaboration de procédures visant à accomplir le congé efficace des aéronefs à l'entrée ou au départ, [insérer autorité(s) appropriée(s)] prendront en compte l'application de mesures de sûreté et de contrôle de narcotiques, s'il y a lieu.

Note explicative.— Ceci concerne l'Annexe 9, norme 2.2.

ENTRÉE ET DÉPART DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES

Dans l'élaboration de procédures visant à accomplir l'application efficace des contrôles frontaliers de passagers et de membres d'équipage, [insérer autorité(s) appropriée(s)] prendront en compte l'application de la sûreté de l'aviation, de l'intégrité frontalière, du contrôle de narcotiques et des mesures de contrôle d'immigration, s'il y a lieu.

Note explicative.— Ceci concerne l'Annexe 9, norme 3.2.

[Insérer autorité(s) appropriée(s)] ne prolongeront pas la validité de leurs documents de voyage lisibles à la machine.

Note explicative.— Ceci concerne l'Annexe 9, norme 3.4.

[Insérer autorité(s) appropriée(s)] actualisent régulièrement les caractéristiques de sûreté dans les documents de voyage. Cela aide à empêcher l'utilisation frauduleuse de documents de voyage, y compris la détection de cas où les documents ont été illégalement altérés ou reproduits.

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, norme 3.7.*

[Insérer autorité(s) appropriée(s)] établiront des contrôles dans la création et l'émission de documents de voyage afin de se protéger contre le vol de leurs stocks et l'utilisation frauduleuse de documents de voyage récemment émis.

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, norme 3.8.*

[Insérer autorité(s) appropriée(s)] devraient incorporer des données biométriques dans leurs passeports lisibles à la machine en utilisant une ou plusieurs technologies facultatives de stockage de données pour compléter la zone lisible à la machine, comme il est spécifié dans le document 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*.

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, pratique recommandée 3.9.*

Tous les passeports émis par [insérer autorité(s) appropriée(s)] seront lisibles à la machine conformément aux spécifications du document 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*, Partie 1.

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, norme 3.10.*

[Insérer autorité(s) appropriée(s)] veilleront à ce que la date d'expiration des passeports émis après le 24 novembre 2005 et non lisibles à la machine se situe avant le 24 novembre 2015.

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, norme 3.10.1.*

[Insérer autorité(s) appropriée(s)] aideront les exploitants d'aéronefs dans l'évaluation des documents de voyage présentés par des passagers, afin d'empêcher les fraudes et les abus.

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, norme 3.31.*

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

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, norme 3.33.*

[Insérer autorité(s) appropriée(s)] saisiront les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou contrefaits ainsi que les documents utilisés pour l'usurpation d'identité du propriétaire légitime du document et retourneront le document aux autorités appropriées de l'État nommé comme l'émetteur ou à la mission diplomatique résidente de cet État. [Les États qui ont mis en œuvre des informations anticipées sur les passagers pourraient souhaiter y faire référence.]

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, norme 3.33.1.*

IDENTIFICATION ET ENTRÉE DE MEMBRES D'ÉQUIPAGE ET D'AUTRES PERSONNELS DES EXPLOITANTS D'AÉRONEFS

Les certificats de membres d'équipage (CMC) ne seront émis qu'après l'exécution d'une vérification d'antécédents effectuée par ou pour le compte de [insérer autorité(s) appropriée(s)]. De plus, des contrôles adéquats tels qu'une certification du statut d'emploi d'un postulant avant l'émission, des contrôles de stocks de cartes vierges et des prescriptions de responsabilisation pour le personnel émetteur seront appliqués à l'émission de CMC.

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, norme 3.66.*

ENTRÉE ET DÉPART DE MARCHANDISES ET D'AUTRES ARTICLES

Lorsque c'est praticable, afin de rehausser l'efficacité, des techniques modernes de filtrage ou d'examen seront utilisées pour faciliter l'examen matériel des biens à importer ou exporter.

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, norme 4.7.*

PERSONNES INADMISSIBLES OU EXPULSÉES

Si [insérer autorité(s) appropriée(s)] ont des raisons de croire qu'une personne inadmissible pourrait résister à son expulsion, [insérer autorité(s) appropriée(s)] informeront l'exploitant d'aéronefs concerné aussitôt que possible avant le départ prévu, afin que l'exploitant d'aéronefs puisse prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, norme 5.8.*

Les expulsions, y compris la totalité des obligations, responsabilités et coûts liés à l'expulsion, seront la responsabilité de [insérer autorité(s) appropriée(s)].

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, norme 5.18.*

[Insérer autorité(s) appropriée(s)], lorsqu'elles prennent des dispositions avec un exploitant d'aéronefs pour une expulsion, rendront disponibles les informations ci-après dès que possible, mais en tous cas au moins 24 heures avant l'heure prévue du départ du vol :

- a) copie de l'ordre d'expulsion comme il est prévu dans la législation ;
- b) une évaluation de risque par l'État et/ou toutes autres informations pertinentes qui aideraient 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, voir les dispositions applicables de l'Annexe 17, Chapitre 4.*

Note explicative.— *Ceci concerne l'Annexe 9, norme 5.19.*

Supplément 1

COMITÉ NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN

Règlement intérieur

- 1) La présidence du Comité national de facilitation du transport aérien (ci-après Comité FAL national) est [titre de l'officiel de l'autorité désignée pour le Programme FAL national].
- 2) L'[autorité désignée pour le Programme FAL national] fournit les services de secrétariat au Comité FAL national.
- 3) Les ministères ou organismes gouvernementaux et autres entités participant à la mise en œuvre du PNFTA désignent leur membre respectif du Comité FAL national.
- 4) Les membres du Comité FAL national participent à toutes les réunions du Comité FAL national. Un membre peut être remplacé par une autre personne qui aura la même responsabilité et exercera les mêmes droits que le membre ordinaire. [Les États pourraient souhaiter énumérer les membres du Comité FAL national dans une annexe distincte.]
- 5) Des experts ayant des connaissances spécifiques présentant éventuellement un intérêt significatif pour le Comité FAL national peuvent être invités par la présidence pour participer à une (ou plusieurs) des réunions du Comité FAL national, ou seulement une partie de celles-ci, sur une base ad hoc.
- 6) Les membres du Comité FAL national ainsi que les experts invités à des réunions veilleront à la confidentialité du contenu spécifique des réunions et des décisions prises, dans la mesure jugée nécessaire par la présidence du Comité FAL national.
- 7) Le Comité FAL national se réunit [insérer nombre] fois par an. Le Comité FAL national peut tenir des réunions ad hoc toutes les fois que c'est nécessaire afin d'analyser une situation de facilitation et de chercher à résoudre des problèmes opérationnels spécifiques. Les résultats des réunions ad hoc sont communiqués au Comité FAL national.
- 8) Le Secrétaire du Comité FAL national a la responsabilité de :
 - 1) prendre toutes les dispositions administratives pour la préparation des réunions du Comité FAL national, en liaison avec la présidence ;
 - 2) diffuser l'ordre du jour provisoire aux membres du Comité FAL national au moins [insérer nombre] jours ouvrables à l'avance.
- 9) Toute la documentation est soumise au Secrétaire au moins [insérer nombre] jours ouvrables avant la réunion.
- 10) Le Secrétaire rédige un résumé de décisions après chaque réunion, pour communication au Comité FAL national dans les [insérer nombre] jours ouvrables après la réunion.

— FIN —