

**NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES  
INTERNATIONALES**

**FACILITATION**

**ANNEXE 9**

**À LA CONVENTION  
RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

**DIXIÈME ÉDITION — AVRIL 1997**



La présente édition comprend tous les amendements adoptés par le Conseil avant le 21 novembre 1996; elle annule et remplace, à partir du 31 août 1997, les éditions antérieures de l'Annexe 9.

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

**NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES  
INTERNATIONALES**

**FACILITATION**

**ANNEXE 9**

**À LA CONVENTION  
RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

**DIXIÈME ÉDITION — AVRIL 1997**

**La présente édition comprend tous les amendements adoptés par le Conseil avant le 21 novembre 1996; elle annule et remplace, à partir du 31 août 1997, les éditions antérieures de l'Annexe 9.**

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

## AMENDEMENTS

La parution des amendements est annoncée dans le *Journal de l'OACI* ainsi que dans le Supplément mensuel au *Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI*, que les détenteurs de la présente publication sont priés de vouloir bien consulter. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

### INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
Nº	Applicable le	Inscrit le	Par
1-16	31/8/97	—	OACI
17	4 nov 99	14 sept 99	<i>Tar</i>

RECTIFICATIFS			
Nº	Date de publication	Inscrit le	Par

## TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>V</b>	<b>I. Passagers et équipage .....</b>	<b>14</b>
<b>CHAPITRE 1<sup>er</sup>. Définitions et champ d'application .....</b>	<b>1</b>	<b>II. Bagages .....</b>	<b>16A</b>
A. Définitions.....	1		
B. Champ d'application.....	3		
<b>CHAPITRE 2. Entrée et sortie des aéronefs .....</b>	<b>4</b>	<b>CHAPITRE 4. Entrée et sortie des marchandises et autres articles .....</b>	<b>17</b>
A. Généralités.....	4	A. Généralités .....	17
B. Description, objet et emploi des documents d'aéronef .....	4	B. Techniques de traitement électronique des données .....	17
C. Formalités de sortie .....	5	C. Congé des marchandises à l'exportation .....	18
D. Formalités d'entrée .....	5	D. Congé des marchandises à l'importation .....	19
E. Escales successives à deux ou plusieurs aéroports internationaux d'un même État contractant .....	6	E. Conteneurs, palettes et leurs chargements .....	20
F. Établissement des documents d'aéronef.....	6	F. Limitation de la responsabilité de l'exploitant .....	21
G. Désinsectisation des aéronefs .....	6	G. Équipements de bord, pièces de rechange et provisions de bord .....	21
H. Désinfection des aéronefs .....	7	H. Marchandises et autres articles n'arrivant pas dans le pays de destination prévue .....	23
I. Dispositions relatives aux vols de l'aviation générale internationale et autres vols non réguliers.....	8	I. Bagages non accompagnés .....	23
I. Généralités .....	8	J. Expéditions d'animaux et de plantes .....	24
II. Préavis d'entrée .....	8	K. Formalités et documents relatifs à la poste .....	24
III. Autorisations spéciales de vol .....	8		
IV. Congé et autorisations de séjour aux aéronefs .....	9		
<b>CHAPITRE 3. Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages .....</b>	<b>10</b>	<b>CHAPITRE 5. Trafic en transit dans le territoire d'un État contractant .....</b>	<b>25</b>
A. Généralités .....	10	A. Trafic repartant par le même service aérien transitaire .....	25
B. Conditions et formalités d'entrée .....	10	B. Trafic repartant du même aéroport par un autre service .....	25
I. Pièces d'identité des passagers .....	10	C. Trafic transféré d'un aéroport à un autre .....	26
II. Visas .....	11	D. Trafic de fret transbordé entre aéronefs et moyens de surface .....	26
III. Autres documents .....	11	E. Aéroports francs et zones franches .....	26
IV. Conditions relatives à la santé publique .....	12		
V. Formalités de congé .....	12		
VI. Membres d'équipage et autre personnel de l'exploitant .....	13		
VII. Personnel d'exploitation et de sécurité cabine de l'aviation civile .....	14		
C. Conditions et formalités de sortie .....	14		
D. Établissement des documents relatifs aux passagers et aux membres d'équipage .....	14		
E. Garde des passagers, des membres d'équipage et de leurs bagages .....	14		
<b>CHAPITRE 6. Aéroports internationaux — Aménagements et services intéressant le trafic .....</b>	<b>27</b>		
A. Généralités .....	27		
B. Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports .....	27		
I. Dispositions communes .....	27		
II. Dispositions relatives au stationnement et au service des aéronefs .....	28		
III. Passagers, équipages et bagages au départ .....	29		
IV. Passagers, équipages et bagages à l'arrivée .....	30		
V. Transit et transbordement des passagers et membres d'équipage .....	30		

Page	Page		
VI. Installations et services divers dans les aérogares de passagers.....	31	G. Facilitation du transport des personnes ayant besoin d'assistance.....	38
VII. Aménagements intéressant l'acheminement et le congé des marchandises et de la poste .....	31	I. Généralités .....	38
C. Aménagements nécessaires à l'exécution des mesures sanitaires, aux soins médicaux d'urgence et aux mesures de contrôle vétérinaires et phytosanitaires.....	32	II. Accès aux aéroports .....	38
D. Aménagements nécessaires à l'exécution des contrôles d'entrée et de sortie et fonctionnement des services de contrôle .....	33	III. Accès aux services de transport aérien .....	39
E. Change des devises.....	33	 APPENDICE 1. Déclaration générale.....	41
 <b>CHAPITRE 7. Atterrissages effectués hors des aéroports internationaux .....</b>	 35	 APPENDICE 2. Manifeste de passagers .....	42
A. Généralités.....	35	 APPENDICE 3. Manifeste de marchandises .....	43
B. Arrêt de courte durée .....	35	 APPENDICE 4. Certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent .....	44
C. Interruption du vol .....	35	 APPENDICE 5. Carte d'embarquement/ débarquement .....	45
 <b>CHAPITRE 8. Dispositions diverses de facilitation .....</b>	 36	 APPENDICE 6. Recommandation du Conseil de coopération douanière .....	46
A. Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie .....	36	 APPENDICE 7. Certificat de membre d'équipage (CMC) .....	48
B. Facilitation des opérations de recherches, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents .....	36	 APPENDICE 8. Certificat d'inspecteur de sécurité de l'aviation civile .....	49
C. Missions de secours en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement, ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance des Nations Unies .....	36	 APPENDICE 9. Présentations proposées pour les documents relatifs au retour des personnes non admissibles .....	50
D. Opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité .....	37	 APPENDICE 10. Formule-cadre des Nations Unies relative aux documents commerciaux .....	52
E. Mise en application du Règlement sanitaire international et dispositions correspondantes.....	37	 APPENDICE 11. Plan type d'un programme national de facilitation du transport aérien .....	53
F. Établissement de programmes nationaux de facilitation.....	37	 APPENDICE 12. Lignes directrices sur l'institution et le fonctionnement des comités nationaux de facilitation du transport aérien et des comités de facilitation d'aéroport .....	54
.	37	 SUPPLÉMENT .....	57

## AVANT-PROPOS

### Historique

Des normes et pratiques recommandées sur la facilitation ont été adoptées pour la première fois par le Conseil le 25 mars 1949, conformément aux dispositions de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), sous le titre d'Annexe 9 à la Convention. Établies à partir des recommandations formulées par la Division de facilitation lors de ses première et deuxième sessions (Montréal, février 1946 et Genève, juin 1948), elles ont pris effet le 1<sup>er</sup> septembre 1949. Elles ont été élargies et remaniées à la suite des sessions ultérieures de la Division (troisième session, tenue à Buenos Aires en décembre 1951, quatrième session, tenue à Manille en octobre 1955, cinquième session, tenue à Rome en décembre 1959, sixième session, tenue à Mexico en mars-avril 1963, septième session, tenue à Montréal en mai 1968, huitième session, tenue à Dubrovnik en mars 1973, neuvième session, tenue à Montréal en avril-mai 1979 et dixième session, tenue à Montréal en septembre 1988). À la suite des recommandations de la Division visant à l'amendement de l'Annexe 9 et des décisions prises par le Conseil à ce sujet, la deuxième édition est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1953, la troisième édition le 1<sup>er</sup> novembre 1956, la quatrième édition le 1<sup>er</sup> novembre 1960, la cinquième édition le 1<sup>er</sup> avril 1964, la sixième édition le 1<sup>er</sup> avril 1969, la septième édition le 15 avril 1974, la huitième édition le 15 juillet 1980 et la neuvième édition le 15 novembre 1990.

*Dixième édition.* La présente édition contient notamment des dispositions résultant des recommandations formulées par la Division de facilitation au cours de sa onzième session (Montréal, avril 1995), qui ont conduit à une nouvelle refonte complète de l'Annexe 9. Cette dixième édition de l'Annexe 9 a pris effet le 30 avril 1997 et est applicable à compter du 31 août 1997.

Les Normes et pratiques recommandées — *Facilitation* — sont fondées sur les dispositions de l'article 37 de la Convention, qui prévoit notamment que «l'Organisation de l'aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des [...] formalités de douane et d'immigration [...] et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.» Les principes qui régissent la mise en application par les États des Normes et pratiques recommandées — *Facilitation* — sont confirmés par l'article 22 de la Convention, aux termes duquel «chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de

retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé», ainsi que par l'article 23 de la Convention, d'après lequel chaque État contractant s'engage, «dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention».\*

Outre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9, le programme de facilitation de l'Organisation se fonde sur les résolutions adoptées par l'Assemblée, sur la déclaration formulée le 26 novembre 1965 par le Conseil sur les *Buts de l'OACI dans le domaine de la facilitation* (Doc 7891), sur les recommandations de type B des sessions de la Division de facilitation, c'est-à-dire celles qui ne préconisent pas d'amendements aux dispositions de l'Annexe. Certaines de ces recommandations de type B, qui ont le caractère d'éléments indicatifs, sont publiées dans le Supplément à la présente édition de l'Annexe 9.

### Champ d'application

Comme il est indiqué au Chapitre 1<sup>er</sup>, Section B, les dispositions des présentes normes et pratiques recommandées sont applicables à toutes les catégories d'exploitation aérienne, sauf dans le cas de dispositions expressément applicables à l'une de ces catégories.

Les Normes et pratiques recommandées — *Facilitation* — revêtent inévitablement deux formes; l'une «négative», d'après laquelle, par exemple, les États ne devront pas imposer plus que certaines obligations maximales en matière de formalités écrites, de restrictions à la liberté de mouvement, etc.; l'autre «positive», selon laquelle, par exemple, les États devront accorder certaines facilités minimales aux passagers, au trafic en transit, etc. Chaque fois qu'une question se posera

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

- Article 10: Atterrissage sur un aéroport douanier
- Article 11: Application des règlements de l'air
- Article 13: Règlements d'entrée et de congé
- Article 14: Prévention de la propagation des maladies
- Article 16: Visite des aéronefs
- Article 24: Droits de douane
- Article 29: Documents de bord des aéronefs.

au titre d'une disposition «négative», il est présumé que les États imposeront autant que possible des obligations inférieures aux obligations maximales prévues dans les normes et pratiques recommandées. Lorsqu'il s'agira d'une disposition «positive», il est présumé que les États accorderont dans toute la mesure du possible des avantages supérieurs aux avantages minimaux prévus dans les Normes et pratiques recommandées.

### **Dispositions incombant aux États contractants**

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

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

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

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

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

tout règlement national complémentaire important pour la sécurité et la régularité de la navigation aérienne. Dans toute la mesure possible, les dispositions de la présente Annexe ont été rédigées de façon à faciliter leur incorporation, sans changement de texte important, aux règlements nationaux.

### **Généralités**

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

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

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

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

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

- b) *Appendices*, où ont été groupées, pour des raisons de commodité, des dispositions qui font néanmoins partie des normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil.

- c) *Définitions* d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

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

- a) *Avant-propos*, qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, en expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées, aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption.

- b) *Introduction et notes explicatives*, figurant au début des diverses parties, chapitres ou sections d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications.
- c) *Notes*, insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées; ces notes ne font pas partie des normes ou pratiques recommandées.
- d) *Suppléments*, contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

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

---

Le caractère de chaque spécification est mis en relief par la disposition typographique suivante: les *normes* sont imprimées en romain; les *pratiques recommandées* sont imprimées en italique et leur caractère est précisé par la mention **Pratique recommandée**; les *notes* sont imprimées en italique et leur caractère est précisé par la mention *Note*.

En ce qui concerne le texte français, il y a lieu de noter que l'obligation exprimée par les normes a été rendue par l'emploi du futur simple, tandis que la notion de pratique recommandée est rendue par l'expression *Il est recommandé*.

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

Dans la présente Annexe, le masculin s'applique aussi bien aux personnes de sexe féminin qu'aux personnes de sexe masculin.

# NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

## CHAPITRE 1<sup>er</sup>. DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

### A. Définitions

Dans la présente Annexe, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après:

**Aéroport franc.** Aéroport international où, à condition de demeurer à l'intérieur d'une zone désignée jusqu'au moment où ils sont acheminés par la voie aérienne vers un point situé hors du territoire de l'État, les membres d'équipage, les passagers, les bagages, les marchandises, la poste et les provisions de bord peuvent être débarqués ou déchargés, séjourner et être transbordés en franchise de taxes et de droits de douane et, sauf aux fins de la sûreté de l'aviation ou aux fins d'application de mesures appropriées de contrôle des stupéfiants, sans être soumis à aucune inspection.

**Aéroport international.** Tout aéroport que l'État contractant dans le territoire duquel il est situé a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

**Agent agréé.** Personne qualifiée, représentant un exploitant et autorisée par ce dernier ou en son nom à remplir toutes formalités relatives à l'entrée ou à la sortie des aéronefs, membres d'équipage, passagers, marchandises, poste, bagages ou provisions de bord dudit exploitant.

**Bagages.** Biens appartenant à des passagers ou à des membres d'équipage et transportés à bord d'un aéronef en vertu d'un accord avec l'exploitant.

**Bagages mal acheminés.** Bagages séparés involontairement ou par inadvertance des passagers ou des membres d'équipage.

**Bagages non accompagnés.** Bagages transportés comme fret, que ce soit à bord du même aéronef ou d'un autre aéronef que celui qui transporte les personnes auxquelles ils appartiennent.

**Bagages non identifiés.** Bagages qui se trouvent dans un aéroport avec ou sans étiquette d'enregistrement et qui ne sont pas retirés par un passager ni attribuables à un passager.

**Bagages non réclamés.** Bagages qui arrivent à l'aéroport et ne sont ni retirés ni réclamés par un passager.

**Charge ment.** Action de placer à bord d'un aéronef, en vue de leur transport par la voie aérienne, des marchandises, de la poste, des bagages ou des provisions de bord qui n'ont pas été chargés à une escale précédente du même service aérien transitaire.

**Contrôle des stupéfiants.** Mesures prises pour lutter contre le mouvement illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par voie aérienne.

**Débarquement.** Action de quitter un aéronef après un atterrissage, sauf pour les membres d'équipage et les passagers qui doivent poursuivre leur voyage jusqu'à une escale suivante du même service aérien transitaire.

**Décharge ment.** Action d'enlever d'un aéronef, après un atterrissage, des marchandises, de la poste, des bagages ou des provisions de bord dont le transport ne doit pas se poursuivre jusqu'à une escale suivante du même service aérien transitaire.

**Désinsectisation.** Opération destinée à tuer les insectes vecteurs de maladies humaines présents dans les aéronefs et les conteneurs (Règlement sanitaire international [1969], troisième édition annotée [1983], titre I, Article premier).

**Dispositions relatives au transit direct.** Dispositions spéciales, approuvées par les pouvoirs publics compétents, par lesquelles le trafic qui effectue un arrêt de courte durée lors de son passage dans le territoire de l'État contractant peut rester sous le contrôle direct desdits pouvoirs publics.

**Documents des entreprises de transport aérien et des exploitants.** Lettres de transport aérien/bordereaux d'expédition, billets de passage et cartes d'embarquement, documents des plans de règlement bancaire ou de règlement d'agences, billets d'excédent de bagages, bons pour services divers (MCO), rapports de dommages et d'irrégularités, étiquettes de bagages et de marchandises, horaires et indicateurs, devis de poids et de centrage destinés à être utilisés par les entreprises de transport aérien et les exploitants.

**Embarquement.** Action de monter à bord d'un aéronef en vue d'entreprendre un vol, sauf pour les membres d'équipage et les passagers qui ont embarqué à une escale précédente du même service aérien transitaire.

**Entreprise de transport aérien.** Aux termes de l'article 96 de la Convention, toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international régulier.

**Équipement au sol.** Articles de caractère spécial destinés à l'entretien, à la réparation et au service des aéronefs au sol, y compris le matériel d'essai et de vérification, le matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et le matériel de manutention des marchandises.

**Équipement de bord.** Articles destinés à être utilisés à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris le matériel de soins médicaux et de secours et à l'exclusion des provisions de bord et des rechanges qui peuvent être enlevés de l'aéronef.

**État d'immatriculation.** L'État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

**Exploitant.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

**Marchandises.** Tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef.

**Matériel de sûreté.** Dispositifs de nature spécialisée destinés à être utilisés, séparément ou comme éléments d'un système, pour prévenir ou déceler les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile et ses installations et services.

**Membre d'équipage.** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant le temps de vol.

**Membre d'équipage de conduite.** Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

**Personne handicapée.** Toute personne dont la mobilité est réduite, par suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge, de la maladie ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage du transport aérien et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation à ses besoins du service offert à l'ensemble des passagers.

**Personne non admissible.** Personne dont l'admission dans un État est ou sera refusée par les autorités de cet État.

**Pilote commandant de bord.** Pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol.

**Poste.** Correspondance et autres objets confiés par des administrations postales et destinés à être remis à des administrations postales.

**Pouvoirs publics.** Organismes ou fonctionnaires d'un État contractant ayant mandat de faire appliquer et observer les lois et règlements dudit État qui se rapportent à l'un quelconque des aspects des présentes Normes et pratiques recommandées.

**Provisions de bord.** Articles de consommation courante destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris les dotations de commissariat.

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

**Service aérien transitaire.** Service aérien donné, identifié par l'exploitant au moyen de la même désignation sur tout le parcours, du point d'origine jusqu'au point de destination via tous points d'arrêt intermédiaires.

**Visiteur temporaire (visiteur).** Toute personne qui débarque et pénètre dans le territoire d'un État contractant autre que celui où elle réside habituellement et y séjourne légalement selon les conditions fixées par cet État contractant pour un motif légitime autre que l'immigration, tel que: tourisme, agrément, sport, santé, famille, études, pèlerinage religieux ou affaires, sans entreprendre aucune occupation lucrative pendant son séjour dans le territoire visité.

**Vol d'aviation générale.** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

**Vols de secours.** Vols exploités à des fins humanitaires et transportant du personnel de secours et des fournitures de secours (nourriture, vêtements, abris, articles médicaux et autres) pendant ou après une urgence ou une catastrophe ou qui sont utilisés pour évacuer des personnes d'un endroit où leur vie ou leur santé sont menacées par une urgence ou une catastrophe vers un lieu sûr dans le même État ou dans un autre État disposé à recevoir ces personnes.

**Zone de transit direct.** Zone spéciale établie sur un aéroport international ou à proximité, approuvée par les pouvoirs publics compétents et placée sous leur surveillance directe, destinée à recevoir le trafic qui effectue un arrêt de courte durée lors de son passage dans le territoire de l'État contractant.

**Zone franche.** Zone où des marchandises, qu'elles soient d'origine nationale ou étrangère, peuvent être admises, déposées, entreposées, conditionnées, exposées, mises en vente, traitées ou manufacturées, et d'où elles peuvent être transportées vers un point situé hors du territoire de l'État, en franchise de droits de douane, de droits intérieurs de consommation ou, sauf aux fins de la sûreté de l'aviation ou aux fins d'application des mesures appropriées de contrôle des stupéfiants, sans être soumises à aucune inspection. Les marchandises d'origine nationale admises dans une zone franche peuvent être considérées comme étant exportées. Lorsqu'elles sont retirées de la zone franche et pénètrent dans le territoire de l'État, les marchandises sont sujettes aux formalités douanières et autres formalités d'entrée requises.

**Zone infectée.** Zone définie sur la base de principes épidémiologiques par l'administration sanitaire qui signale l'existence de la maladie dans son pays et ne correspondant pas nécessairement à des limites administratives. C'est une partie de son territoire qui, en raison des caractéristiques de la population (densité, mobilité) et du potentiel des vecteurs et

des réservoirs animaux, pourrait se prêter à la transmission de la maladie signalée (Règlement sanitaire international [1969], troisième édition annotée [1983], titre I, Article premier).

Une liste des zones infectées, notifiées par les administrations sanitaires, figure dans le Relevé épidémiologique hebdomadaire de l'Organisation mondiale de la santé.

#### **B. Champ d'application**

Les dispositions des présentes Normes et pratiques recommandées sont applicables à toutes les catégories d'exploitation aérienne, à moins qu'elles ne se rapportent spécifiquement à un seul type d'exploitation sans faire mention des autres.

---

## CHAPITRE 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS

### A. Généralités

2.1 Les formalités et les règlements nationaux applicables au congé des aéronefs ne seront pas moins favorables que ceux qui sont applicables aux autres formes de transport.

2.2 Les États contractants prendront toutes dispositions utiles afin que les procédures de congé des aéronefs, y compris celles qui sont normalement appliquées aux fins de la sûreté de l'aviation et celles qui sont appropriées au contrôle des stupéfiants, soient appliquées et exécutées dans des conditions qui permettent de conserver l'avantage de la rapidité propre au transport aérien.

*Note.— En ce qui concerne l'application des mesures de sûreté de l'aviation, prière de se reporter à l'Annexe 17 et au Manuel de sûreté de l'OACI.*

2.2.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les services de contrôle compétents de chaque État contractant concluent avec les compagnies aériennes qui exploitent des vols internationaux à destination de ces États, et avec les exploitants de leurs aéroports internationaux, des mémorandums d'entente établissant les lignes directrices d'une coopération mutuelle visant à contrer la menace que constitue le trafic international de stupéfiants et de substances psychotropes. Ces mémorandums d'entente devraient être établis selon les modèles applicables élaborés à cette fin par l'Organisation mondiale des douanes. En outre, les États contractants sont encouragés à conclure entre eux des Mémorandums d'entente.*

2.3 Aucun document autre que ceux que prescrit le présent chapitre ne sera exigé des exploitants par les pouvoirs publics pour l'entrée et la sortie des aéronefs.

*Note.— Cette disposition signifie notamment que les modèles d'imprimés ne doivent pas être modifiés par l'apposition de marques nationales.*

2.3.1 **Pratique recommandée.**— *Lorsqu'un État contractant adopte des techniques d'échange électronique de données (EDI) pour des fins de congé, il est recommandé que les autorités de cet État établissent également un plan d'informatisation totale de l'échange des informations nécessaires en vue d'éliminer progressivement l'exigence relative à l'établissement et à l'échange de documents sur papier.*

2.4 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, conformément au Règlement sanitaire international de l'Organisation mondiale de la santé, les États contractants n'interrompent pas les services de transport aérien pour des*

*raisons sanitaires. Lorsque, dans des circonstances exceptionnelles, une telle suspension des services aériens est envisagée, les États contractants devraient consulter au préalable l'Organisation mondiale de la santé ainsi que les autorités médicales de l'État où se déclare la maladie, avant de prendre toute décision concernant la suspension des services de transport aérien.*

### B. Description, objet et emploi des documents d'aéronef

2.5 Les États contractants n'exigeront pas la présentation d'une déclaration générale lorsque les renseignements qu'elle contient peuvent être obtenus facilement sous une autre forme acceptable.

2.5.1 Tout État contractant qui continue d'exiger la présentation d'une déclaration générale se conformera au modèle présenté à l'Appendice 1 — Déclaration générale — et n'exigera pas d'autres renseignements que ceux qui sont indiqués sur ce modèle.

2.5.2 Tout État contractant qui a renoncé au manifeste de passagers et n'exige plus de déclaration générale (sauf pour attestation de sincérité) laissera à l'exploitant le choix de présenter une déclaration générale ou une attestation de sincérité, signée par l'agent agréé ou le pilote commandant de bord, sur une seule page du manifeste de marchandises. Cette attestation dans le manifeste de marchandises pourra être fournie par l'apposition d'un tampon.

2.5.3 Les États contractants qui continuent à exiger la présentation de la déclaration générale l'accepteront signée soit par l'agent agréé, soit par le pilote commandant de bord; toutefois, ils pourront exiger, au besoin, que la partie sanitaire de la déclaration générale soit signée par un membre de l'équipage si la déclaration générale proprement dite a été signée par une personne qui n'appartient pas à l'équipage.

2.5.4 Les États contractants n'exigeront pas que la déclaration générale, dans les cas où son utilisation est maintenue, soit signée ou timbrée par les autorités de contrôle aux fins du congé de sortie ou d'entrée.

2.6 Dans le cas des États contractants qui exigent, à l'entrée et à la sortie des aéronefs, des renseignements sur les membres d'équipage, ces renseignements se limiteront au nombre des membres d'équipage à bord. Lorsque la déclaration générale continue à être exigée, ce renseignement sera inscrit dans la colonne «Effectif de l'équipage».

2.7 Les États contractants n'exigeront pas, normalement, la présentation d'un manifeste de passagers, mais lorsque des renseignements de ce type sont requis, ils pourront aussi être fournis d'une autre manière acceptable.

*Note.— Si des renseignements du type mentionné en 2.7 sont requis, ils devraient être limités aux points indiqués dans le modèle de manifeste de passagers qui figure à l'Appendice 2.*

2.7.1 **Pratique recommandée.**— *Dans le cas des États contractants qui n'exigent pas la présentation d'une liste nominative des passagers, il est recommandé que les pouvoirs publics n'exigent pas d'autres renseignements que le nombre de passagers qui embarquent ou débarquent, selon le cas, ainsi que le nombre de passagers en transit sur un même vol à l'aéroport en cause. Lorsque la déclaration générale continue à être exigée, ce renseignement devrait être inscrit dans la colonne «Nombre de passagers sur ce tronçon».*

*Note.— L'objectif est de supprimer dès que possible de la déclaration générale toute mention relative aux passagers.*

2.8 Lorsque les renseignements figurant dans le manifeste de marchandises peuvent facilement être fournis d'une autre manière légalement acceptable pour les autorités compétentes, les États contractants n'exigeront pas la présentation par écrit du manifeste de marchandises.

2.9 Tout État contractant qui continue d'exiger la présentation d'un manifeste de marchandises n'exigera au maximum, en plus des renseignements indiqués dans l'en-tête du modèle de manifeste de marchandises présenté à l'Appendice 3, que les trois renseignements ci-après:

- a) le numéro de la lettre de transport aérien;
- b) le nombre de colis correspondant à chaque numéro de lettre de transport aérien;
- c) la nature des marchandises.

Le manifeste de marchandises sera accepté lorsqu'il sera présenté selon le modèle indiqué ci-dessus ou selon un modèle clair et compréhensible adapté aux techniques de traitement électronique des données.

*Note.— Cette disposition signifie notamment que, aux fins de la déclaration du fret aérien aux autorités à l'arrivée, les exploitants devront avoir le choix entre les possibilités suivantes sous réserve de l'assentiment des administrations intéressées:*

- a) présenter le manifeste de marchandises tel qu'il est prévu à l'Appendice 3 lorsqu'il est rempli au point de chargement à l'étranger;
- b) établir et présenter le manifeste de marchandises à l'arrivée d'après les expéditions effectivement déchargées;

c) fournir les renseignements demandés dans le manifeste de marchandises, mais d'une manière différente, par exemple: transmettre directement les renseignements à un ordinateur, transmettre des listes par télémétrage ou remettre un exemplaire de la lettre de transport aérien pour chaque expédition.

2.9.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants n'exigent pas de renseignements sur la nature des marchandises dans le manifeste de marchandises. Les États contractants ne devraient exiger qu'une seule fois les renseignements qui figurent dans le manifeste.*

2.9.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui continuent à demander des renseignements sur la nature des marchandises dans le manifeste utilisent une description en langage clair. Lorsque les données du manifeste de marchandises sont transmises par échange électronique, la description des marchandises devrait respecter les normes internationales reconnues.*

2.10 Les États contractants n'exigeront pas, pour la poste, de déclaration écrite autre que le bordereau AV 7 prescrit dans les règlements les plus récents de l'Union postale universelle. Les exploitants qui transportent de la poste présenteront à l'administration des douanes, sur sa demande, un exemplaire du bordereau AV 7 susmentionné qui leur sera rendu après vérification, dans les cas où ce document n'aura pas déjà été fourni par une administration postale aux fins de dédouanement.

2.11 Les États contractants n'exigeront pas de déclaration écrite des provisions de bord qui restent à bord de l'aéronef. En ce qui concerne les provisions de bord chargées à bord d'un aéronef ou déchargées d'un aéronef, les États contractants qui continuent d'exiger une déclaration écrite de ces provisions limiteront les renseignements requis au strict minimum et simplifieront, dans toute la mesure possible, les formalités relatives à ces provisions.

2.12 Les États contractants n'exigeront pas la présentation d'un bordereau indiquant le nombre de bagages accompagnés. Les exploitants qui transportent des bagages fourniront aux autorités compétentes, sur leur demande, tous les renseignements dont ils disposeront dans le cas où le passager n'aura pas lui-même fourni ces renseignements en vue du dédouanement.

## C. Formalités de sortie

2.13 Les États contractants n'exigeront pas que l'agent agréé ou le pilote commandant de bord remette aux pouvoirs publics compétents, avant le départ de l'aéronef, plus de:

- a) deux exemplaires de la déclaration générale, si ce document est utilisé;
- b) deux exemplaires du manifeste de marchandises, si ce manifeste est utilisé, donnant la liste des marchandises chargées, y compris les bagages non accompagnés, classées par lieu de décharge;

c) deux exemplaires d'une liste simple des provisions de bord, si cette liste est utilisée, énumérant les provisions chargées.

2.14 Si l'aéronef n'embarque ni passagers, ni marchandises, ni poste, ni provisions de bord, ni bagages, il ne sera exigé aucun document d'aéronef autre que la déclaration générale (qui portera une mention à cet effet) ou, dans les cas où les dispositions de 2.5.2 sont applicables, le manifeste de marchandises.

*Note.— Si la déclaration générale n'est pas exigée, ces renseignements peuvent être fournis de l'autre façon mentionnée en 2.5.*

2.15 Lorsque cela permet de faciliter le départ des aéronefs, les États contractants autoriseront ceux de leurs exploitants qui auront fourni à cet effet des données statistiques suffisamment probantes, à utiliser des poids types pour chaque pièce de bagage ou pour l'ensemble des bagages d'un passager sur une relation donnée.

#### D. Formalités d'entrée

2.16 À l'arrivée de l'aéronef, les États contractants n'exigeront pas que l'agent agréé ou le pilote commandant de bord remette aux pouvoirs publics compétents plus de:

- a) trois exemplaires de la déclaration générale, si ce document est utilisé;
- b) trois exemplaires du manifeste de marchandises, si ce manifeste est utilisé, donnant la liste des marchandises déchargées, y compris les bagages non accompagnés, classées par lieu de chargement;
- c) deux exemplaires d'une liste simple des provisions de bord, si cette liste est utilisée, énumérant les provisions déchargées.

2.17 Si l'aéronef ne débarque ni passagers, ni marchandises, ni poste, ni provisions de bord, ni bagages, il ne sera exigé aucun document d'aéronef autre que la déclaration générale (qui portera une mention à cet effet) ou, dans les cas où les dispositions de 2.5.2 sont applicables, le manifeste de marchandises.

*Note.— Si la déclaration générale n'est pas exigée, ces renseignements peuvent être fournis de l'autre façon mentionnée en 2.5.*

#### E. Escalades successives à deux ou plusieurs aéroports internationaux d'un même Etat contractant

2.18 Les États contractants n'exigeront pas de documents ou de formalités relatifs à l'entrée ou à la sortie des aéronefs, autres que ceux que prescrit le présent chapitre, dans le cas d'un aéronef qui fait escale à deux ou plusieurs aéroports

internationaux situés dans leur territoire sans effectuer d'atterrissement intermédiaire dans le territoire d'un autre État.

*Note.— Pendant la période (qui peut être assez longue dans le cas de nombreux vols privés) comprise entre la fin de toutes les formalités d'entrée et le début des formalités de sortie, il est présumé que les États contractants autoriseront normalement l'aéronef à atterrir sur des aéroports non internationaux de leur territoire et qu'ils n'exigeront plus d'autres documents ou formalités du genre de ceux dont il est question au présent chapitre.*

#### F. Établissement des documents d'aéronef

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

2.20 Il ne sera pas exigé que les renseignements donnés dans les documents mentionnés au présent chapitre soient dactylographiés. Les caractères d'imprimerie manuscrits à l'encre ou au crayon indélébile, ou les documents produits, sous une forme lisible et compréhensible, par des techniques de traitement électronique des données, seront acceptés dans tous les cas.

2.21 Il ne sera exigé aucun visa, ni perçu aucun droit de visa ou autre redevance, à l'occasion de l'emploi de l'un quelconque des documents exigés pour l'entrée ou la sortie des aéronefs.

2.22 Au moment de la vérification des documents, les pouvoirs publics compétents accorderont au pilote commandant de bord ou à l'agent agréé la possibilité de rectifier, si cela peut se faire sans retard excessif, ou bien rectifieront eux-mêmes, toutes erreurs qu'ils reconnaîtront être de simples erreurs d'écriture ou de frappe et n'avoir pas été commises avec l'intention d'enfreindre les lois de l'État contractant.

2.23 En cas d'erreur relevée dans les documents, l'exploitant ou l'agent agréé ne sera pas pénalisé s'il est en mesure de prouver aux pouvoirs publics compétents que cette erreur est sans gravité et qu'elle est le fait d'une inadvertance.

#### G. Désinsectisation des aéronefs

2.24 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants limitent toute exigence systématique de désinsectisation des cabines et postes de pilotage d'aéronefs au moyen d'aérosols lorsque les passagers sont à bord, aux vols sans changement d'aéronef ayant leur origine dans des territoires, ou passant par des territoires, qu'ils estiment constituer une menace pour leur santé publique, leur industrie agricole ou l'environnement.*

2.25 Lorsque la désinsectisation est exigée par un État contractant comme mesure sanitaire, cet État considérera qu'elle

est exécutée par l'application, dans les parties de l'aéronef qui peuvent transporter des insectes d'une zone à une autre, d'un insecticide dont la concentration, la formule et la méthode de diffusion sont recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et acceptées par cet État, cette application devant être effectuée efficacement à l'aide de diffuseurs conformes aux spécifications de l'OMS:

- a) dans le poste de pilotage et dans les parties de l'aéronef qui ne peuvent être atteintes lorsque l'aéronef se déplace, à un moment aussi proche que possible du dernier départ de l'aéronef avant son entrée dans l'État et à temps pour éviter de retarder ce départ;
- b) dans les parties de l'aéronef qui peuvent être atteintes lorsque l'aéronef se déplace, après son dernier départ avant son entrée dans l'État:
  - 1) soit au moyen de diffuseurs d'aérosol ou d'un système équivalent pendant que l'aéronef roule au sol entre l'aire de stationnement et la piste avant le décollage;
  - 2) soit par d'autres moyens d'égale efficacité;
- c) ou par un traitement rémanent des surfaces intérieures de l'aéronef à l'aide de perméthrine, conformément aux recommandations de l'OMS.

*Note.— Lorsque le transport aérien de diffuseurs d'aérosol remplis est nécessaire, par exemple sur des vols multisecteurs, l'emballage des diffuseurs d'aérosol devrait être conforme aux dispositions des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) de l'OACI.*

**2.26 Pratique recommandée.**— *Lorsqu'une désinsectisation a été convenablement exécutée, comme mesure sanitaire, conformément aux dispositions de 2.25 et qu'elle est mentionnée dans la déclaration générale ou dans le certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent, qui figure à l'Appendice 4, si la procédure de désinsectisation indiquée en 2.25, alinéa c), a été appliquée, il est recommandé que tous les États contractants acceptent cette mention comme preuve qu'une désinsectisation efficace a été exécutée pour empêcher la propagation de tous les insectes vecteurs de maladies humaines pour la destruction desquels l'insecticide employé est efficace.*

*Note 1.— Si la déclaration générale n'est pas exigée, ces renseignements peuvent être fournis de l'autre façon mentionnée en 2.5.*

*Note 2.— Lorsque la désinsectisation est effectuée par traitement à effet rémanent à la perméthrine, les autorités gouvernementales compétentes devraient émettre un «certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent» conforme au modèle illustré à l'Appendice 4, qui devrait faire partie de la documentation relative à l'aéronef pour la période de validité dudit certificat et qui devrait être montré, sur demande, aux autorités sanitaires.*

**2.27** Lorsqu'une désinsectisation a été convenablement exécutée, comme mesure sanitaire, conformément aux dispositions de 2.25, les passagers et les membres d'équipage seront autorisés, à moins de circonstances particulières, à débarquer immédiatement à l'arrivée.

**2.28 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que le personnel chargé de la désinsectisation soit convenablement instruit de la manière d'exécuter efficacement cette désinsectisation.*

**2.28.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, pour atténuer les inquiétudes et réduire l'opposition du public à la procédure, les États contractants fournissent, sur demande, des renseignements appropriés, en langage clair, aux membres d'équipage et aux passagers sur les raisons et la sécurité de la désinsectisation convenablement réalisée des aéronefs.*

**2.29 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé de ne pas exiger que la désinsectisation d'un aéronef effectuant un service aérien transitaire soit répétée contre n'importe quel insecte vecteur de maladies humaines pour la destruction duquel l'insecticide employé est efficace, à moins que l'on ait constaté à bord la présence d'insectes vivants vecteurs de maladies humaines ou que l'aéronef se rende directement d'une zone infectée par une maladie propagée par des insectes à une zone de réceptivité.*

**2.30 Pratique recommandée.**— *Lorsqu'un État contractant exige, dans l'intérêt de l'agriculture ou de la conservation des vivres, que l'aéronef soit soumis à un traitement insecticide, il est recommandé d'appliquer un seul traitement qui réponde aussi aux exigences de la santé publique.*

**2.31 Pratique recommandée.**— *Lorsque la désinsectisation ou toute autre mesure de protection est exigée par un État contractant à des fins phytosanitaires ou vétérinaires, il est recommandé que cet État mette au point des moyens permettant d'intégrer les formalités qu'il impose dans ce domaine aux autres formalités de congé si cette mesure peut hâter le congé des aéronefs et de leur charge, dans la mesure où cela ne porte pas atteinte à la sécurité de l'aéronef et à l'efficacité des mesures prises.*

**2.32** Les États contractants veilleront à ce que les moyens employés pour la désinsectisation ou pour toute autre mesure de protection ne compromettent pas la santé des passagers et des membres d'équipage et les incommodent le moins possible.

**2.33** Les États contractants veilleront à ce que tout insecticide ou autre produit employé pour satisfaire aux conditions sanitaires, vétérinaires ou phytosanitaires ou pour la conservation des vivres soit ininflammable et ne soit pas nuisible à la structure de l'aéronef ou à son équipement de vol.

## H. Désinfection des aéronefs

**2.34** Les États contractants définiront les types d'animaux et de produits animaux qui, lorsqu'ils sont importés par voie aérienne, rendent nécessaire la désinfection de l'aéronef, et ils exempteront normalement l'aéronef de la désinfection lorsque

ces animaux ou produits animaux sont transportés dans des conteneurs homologués. Lorsque la désinfection de l'aéronef est exigée, les dispositions suivantes seront appliquées:

- a) la désinfection ne portera que sur le conteneur ou sur le compartiment de l'aéronef dans lequel les animaux ou produits animaux ont été transportés;
- b) la désinfection sera faite rapidement;
- c) il ne sera pas utilisé de composés inflammables ou de solutions chimiques qui risqueraient d'endommager la structure de l'aéronef par corrosion ou de toute autre façon.

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

### I. Généralités

2.35 Les États contractants publieront leurs règlements concernant les préavis et les demandes d'autorisation mentionnées en 2.36 et 2.41 et ils les communiqueront à l'OACI.

### II. Préavis d'entrée

2.36 Dans le cas d'aéronefs qui, immatriculés dans d'autres États contractants, n'effectuent pas de services internationaux réguliers et effectuent, soit des vols en transit sans escale au-dessus du territoire d'un État contractant, soit des escales non commerciales dans le territoire d'un État contractant, ledit État n'exigera pas pour préavis de ces vols un délai supérieur à celui qui est nécessaire au contrôle de la circulation aérienne et aux pouvoirs publics compétents.

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

2.37 Les États contractants accepteront des pouvoirs publics compétents de tout autre État contractant les renseignements figurant dans le plan de vol comme préavis d'arrivée, aux termes de 2.36 ci-dessus, à condition que ces renseignements soient reçus deux heures au moins avant l'arrivée et que l'atterrissement s'effectue sur un aéroport international préalablement désigné. Il incombera aux pouvoirs publics compétents de l'État intéressé d'aviser les services d'inspection autorisés de l'entrée et de la sortie des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant.

*Note.— Les spécifications applicables aux plans de vol figurent dans l'Annexe 2 — Règles de l'air.*

2.38 Les États contractants qui exigent un préavis pour les aéronefs qui ont l'intention d'atterrir dans leur territoire

désigneront un organe unique par l'intermédiaire duquel ce préavis pourra être transmis.

2.39 Les États contractants qui exigent le préavis mentionné en 2.36 et 2.38 indiqueront l'adresse postale et, le cas échéant, l'adresse RSFTA, le numéro de télex ou l'adresse télégraphique, le numéro de télécopieur, l'adresse du courrier électronique et le numéro de téléphone de l'organe désigné.

### III. Autorisations spéciales de vol

2.40 Tout État contractant qui, pour des raisons de sécurité aérienne, exige une autorisation spéciale pour les vols mentionnés en 2.36 ci-dessus, n'exigera pas dans la demande d'autorisation d'autres renseignements que ceux qui figurent dans un plan de vol. Il n'exigera pas que la demande d'autorisation soit déposée plus de trois jours ouvrables avant l'arrivée prévue de l'aéronef dans son territoire, ou avant le survol de son territoire dans le cas d'un vol en transit sans escale.

2.41 Dans le cas d'aéronefs, autres que ceux de services internationaux réguliers, affectés au transport contre rémunération de passagers, de marchandises ou de poste, les États contractants qui subordonnent à une autorisation spéciale l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de poste n'exigeront pas que cette autorisation soit demandée par la voie diplomatique et devront:

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

2.42 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants n'exigent pas, pour les demandes mentionnées en 2.41, de renseignements autres que les suivants:*

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

*Note.— Cette disposition a pour objet d'obtenir que les demandes d'autorisation adressées à l'avance fassent l'objet*

*d'une décision rapide d'après les renseignements types ci-dessus. Ainsi, un État qui exige qu'une demande soit faite à l'avance pourrait stipuler que toute demande comportant tous les renseignements types ci-dessus peut être remise aux services intéressés deux jours ouvrables seulement avant l'atterrissement prévu de l'aéronef dans son territoire.*

2.43 Les États contractants qui exigent des autorisations spéciales de vol désigneront un organe unique par l'intermédiaire duquel les demandes d'autorisation pourront être transmises.

2.44 Les États contractants qui exigent l'autorisation spéciale mentionnée en 2.40 indiqueront l'adresse postale et, le cas échéant, l'adresse RSFTA, le numéro de télex ou l'adresse télégraphique, le numéro de télécopieur, l'adresse du courrier électronique et le numéro de téléphone de l'organe désigné.

#### IV. Congé et autorisations de séjour aux aéronefs

**2.45 Pratique recommandée.**— *Lorsque des activités d'aviation générale internationale ont lieu sur un aéroport international, il est recommandé que les États contractants assurent un niveau adéquat d'inspection et de congé pour ces services.*

**2.46 Pratique recommandée.**— *Lorsque le nombre de vols internationaux de l'aviation générale le justifie, il est recommandé que les États contractants prennent des dispositions telles qu'un service gouvernemental puisse procéder, au nom de tous les autres services gouvernementaux intéressés, aux formalités de congé des petits aéronefs ainsi que de leur charge, aux aéroports qui ne sont utilisés qu'occasionnellement par des aéronefs effectuant des vols internationaux.*

*Note.— Certains États contractants autorisent déjà les services de police ou autres services locaux situés à certains de leurs aéroports ou à proximité de ceux-ci à procéder à toutes les formalités de congé, ce qui permet à ces États d'autoriser de nombreux petits aéronefs venant directement de l'étranger à atterrir et à partir sur des aéroports où il n'existe pas de moyens normaux pour l'exécution des formalités de congé, à condition que ces aéronefs n'embarquent ni ne débarquent aucun article passible de droits de douane.*

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

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

### A. Généralités

3.1 Les formalités et règlements appliqués aux personnes qui voyagent par la voie aérienne ne seront pas moins favorables que ceux qui sont applicables aux personnes qui voyagent par d'autres moyens de transport.

3.2 Les États contractants prendront toutes les dispositions utiles afin que les procédures de congé des personnes qui voyagent par la voie aérienne, y compris les procédures qui sont normalement appliquées aux fins de la sûreté de l'aviation et celles qui sont appropriées au contrôle des stupéfiants, soient appliquées et exécutées dans des conditions qui permettent de conserver l'avantage de la rapidité propre au transport aérien.

*Note.— En ce qui concerne l'application des mesures de sûreté de l'aviation, prière de se reporter à l'Annexe 17 et au Manuel de sûreté de l'OACI.*

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

### B. Conditions et formalités d'entrée

#### I. Pièces d'identité des passagers

3.4 Les États contractants n'exigeront pas des visiteurs qui voyagent par la voie aérienne d'autres pièces d'identité qu'un passeport en cours de validité.

*Note.— La disposition ci-dessus ne vise pas à décourager les États contractants qui désirent se montrer plus libéraux d'accepter des pièces officielles d'identité telles que passeports périmés, cartes d'identité nationales, pièces d'identité des gens de mer, permis de résidence pour étrangers et certificats de membre d'équipage au lieu d'un passeport en cours de validité.*

3.4.1 Les États contractants normaliseront les renseignements d'identité qui figurent dans leurs passeports nationaux (lisibles à la machine ou non) de façon que ces renseignements concordent avec les rubriques et avec la présentation recommandée dans le Doc 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*, 1<sup>re</sup> Partie — *Passeport lisible à la machine*.

3.5 Les États contractants prendront toutes les mesures possibles pour que les passeports soient délivrés aussitôt que possible après la réception de la demande.

3.5.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants délivrent des passeports lisibles à la machine, établis de la façon indiquée dans le Doc 9303.*

3.5.2 Dans les cas où les États ne peuvent pas encore délivrer des passeports lisibles à la machine, ils délivreront des passeports conformes au modèle présenté dans le Doc 9303, 1<sup>re</sup> Partie, en remplissant la zone de lecture automatique de mots tels que: «ce passeport n'est pas lisible à la machine».

3.5.3 **Pratique recommandée.**— *Pour mettre en pratique les dispositions de 3.5 ci-dessus, il est recommandé que les États contractants décentralisent, s'il y a lieu, leurs services de délivrance des passeports et, sauf dans certains cas spéciaux, renoncent à exiger la présentation de certificats de bonnes vie et moeurs, d'attestations de situation financière et autres pièces analogues à l'appui de la demande.*

3.5.4 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, sauf dans certains cas spéciaux, les États contractants délivrent des passeports qui aient une durée de validité initiale d'au moins cinq ans et qui soient valables pour un nombre illimité de voyages et pour tous pays.*

3.5.5 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États établissent des procédures simples pour le renouvellement ou la prorogation des passeports et qu'ils les renouvellent ou les prorogent pour une durée égale à leur durée de validité initiale.*

3.5.6 **Pratique recommandée.**— *Si une redevance est perçue pour la délivrance, le renouvellement ou la prorogation du passeport, il est recommandé que son montant n'excède pas le coût de l'opération.*

3.5.7 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé aux États contractants de ne pas exiger de passeport distinct pour les enfants de moins de 16 ans qui pénètrent sur leur territoire, lorsqu'ils sont accompagnés par un de leurs parents ou par leur tuteur légal, à condition que l'enfant soit inscrit sur le passeport de l'adulte qui l'accompagne.*

3.5.8 Les États contractants s'abstiendront de délivrer un passeport commun à deux conjoints.

**3.5.9 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants s'efforcent, dans un délai raisonnable, de délivrer des passeports séparés aux enfants âgés de moins de 16 ans.*

**3.5.10 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants s'efforcent, lorsque cela est possible, d'encourager l'utilisation de modèles normalisés à l'échelle internationale pour les données biométriques et les données photographiques numérisées qui identifient le titulaire authentique du document dans lequel ces données sont enregistrées.*

**3.6** Les États contractants n'exigeront pas d'un visiteur détenteur d'un passeport valide et auquel aucun visa n'est imposé (cf. 3.7 ci-dessous) qu'il obtienne de leurs consulats ou de l'exploitant, avant le commencement du vol, une autre pièce d'identité.

*Note.— La présente disposition vise à ce que les visiteurs en question soient admis à l'arrivée sans avoir à produire d'autres pièces à l'exception, s'il y a lieu, de la carte de débarquement (cf. 3.10 et 3.10.1 ci-dessous) et, au besoin, du certificat de vaccination ou de revaccination (cf. 3.11 ci-dessous).*

## II. Visas

**3.7 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants étendent au plus grand nombre possible de pays la pratique qui consiste à renoncer, par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou par des mesures unilatérales, aux visas d'entrée pour les visiteurs.*

**3.8** Dans le cas où un État contractant continue d'exiger des visas d'entrée des visiteurs, il adoptera la pratique qui consiste à délivrer ces visas gratuitement, selon des arrangements réciproques ou d'autres arrangements acceptables.

**3.8.1 Pratique recommandée.**— *Dans le cas où des États contractants continuent d'exiger un congé ou des visas d'entrée, il est recommandé que ceux-ci soient délivrés sous une forme permettant la lecture automatique, selon la présentation décrite dans le Doc 9303, 2<sup>e</sup> Partie — Visas lisibles à la machine.*

**3.8.2** Les États contractants simplifieront les exigences en matière de documents et les autres formalités de délivrance des visas d'entrée pour visiteurs et veilleront à ce que ces visas soient délivrés aussitôt que possible après réception de la demande, sans exiger, en règle générale, que le signataire de la demande se présente en personne à un consulat.

**3.8.3** Les visas d'entrée pour visiteurs auront, en règle générale, une durée de validité de douze mois au moins à compter du jour de la délivrance, et seront valables pour un nombre illimité d'entrées dans le territoire de l'État intéressé, étant entendu que la durée de chaque séjour pourra être limitée. Toutefois, l'État intéressé pourra exiger que la durée

de validité du visa n'excède pas celle du passeport ou de la pièce d'identité où le visa sera apposé.

**3.8.4 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, dans des circonstances exceptionnelles, lorsque, pour des raisons de force majeure, un visiteur n'est pas en possession du visa d'entrée exigé, les États contractants l'admettent sur son territoire pour lui permettre de régulariser sa situation.*

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

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

**3.8.7 Pratique recommandée.**— *Dans le cas où des États contractants continuent d'exiger un congé ou des visas d'entrée et ne sont pas en mesure de les délivrer sous une forme permettant la lecture automatique comme le préconise le paragraphe 3.8.1, il est recommandé que ces congés ou visas soient délivrés selon la présentation décrite pour la zone d'inspection visuelle du visa lisible à la machine dans le Doc 9303, 2<sup>e</sup> Partie — Visas lisibles à la machine.*

*Note.— À condition qu'ils soient conformes à la présentation prescrite, les congés ou visas d'entrée en question peuvent revêtir la forme d'une étiquette adhésive, d'un timbre ou de tout autre type de marque.*

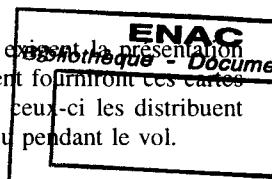
## III. Autres documents

**3.9 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants n'exigent pas des visiteurs voyageant par la voie aérienne, ou des exploitants en leur nom, des renseignements autres que ceux déjà fournis dans la pièce d'identité ou faisant double emploi avec ceux-ci.*

**3.10** Tout État contractant qui continue d'exiger des renseignements supplémentaires écrits des visiteurs voyageant par la voie aérienne limitera ces renseignements à ceux qui correspondent aux rubriques de l'Appendice 5 — Carte d'embarquement/débarquement — et se conformera au modèle de cet appendice.

**3.10.1** Les États contractants, s'ils exigent des cartes d'embarquement/débarquement, accepteront qu'elles soient remplies par les visiteurs et n'exigeront pas qu'elles soient remplies ou vérifiées par l'exploitant. Les cartes seront acceptées si elles sont remplies à la main en écriture ordinaire lisible, sauf là où il est spécifié sur la formule d'écrire en caractères d'imprimerie.

**3.10.2** Les États contractants qui exigent la présentation de cartes d'embarquement/débarquement fourniront ces cartes gratuitement aux exploitants pour que ceux-ci les distribuent aux passagers avant l'embarquement ou pendant le vol.



#### IV. Conditions relatives à la santé publique

3.11 Dans les cas où les personnes voyageant par la voie aérienne sont tenues de fournir une preuve de protection contre la fièvre jaune, les États contractants accepteront le certificat international de vaccination ou de revaccination établi dans la forme prescrite par l'Organisation mondiale de la santé à l'Appendice 2 du Règlement sanitaire international (1969).

**3.12 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que l'examen médical des personnes arrivant par la voie aérienne soit limité, en règle générale, aux personnes arrivant d'une région infectée par l'une des trois maladies quarantaines (peste, choléra et fièvre jaune), et débarquant au cours de la période d'incubation indiquée pour la maladie en cause dans le Règlement sanitaire international (1969).*

#### V. Formalités de congé

3.13 Sauf dans des cas spéciaux, les États contractants n'exigeront pas que les pièces d'identité soient enlevées aux passagers et aux membres d'équipage avant qu'ils arrivent aux points de contrôle des passeports.

3.13.1 Sauf dans certains cas d'espèce particuliers, les agents des pouvoirs publics intéressés restitueront immédiatement après examen les pièces d'identité des passagers et des membres d'équipage et ne les conserveront pas en vue d'exercer un contrôle plus poussé.

3.14 En donnant effet aux dispositions de 3.2, les États contractants veilleront à ce que l'examen par les préposés au contrôle soit effectué le plus rapidement possible.

**3.14.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants adoptent un système d'inspection d'immigration à circuits multiples aux aéroports internationaux où le trafic de passagers en justifie l'installation et où ce système permettrait d'accélérer les formalités de congé.*

**3.14.2 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsqu'il y a lieu, les États contractants introduisent un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), qui suppose la saisie des renseignements figurant sur les passeports avant le départ et la transmission de ces renseignements par des moyens électroniques aux autorités du pays de destination, et qu'ils suivent à ce propos la Directive conjointe de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et de l'Association du transport aérien international (IATA) relative aux renseignements préalables concernant les voyageurs, à ceci près que les éléments de données à transmettre comme il est indiqué dans cette Directive devraient comprendre aussi la nationalité du titulaire du passeport, exprimée sous la forme des codes alpha-3 spécifiés dans le Doc 9303. Pour éviter de prolonger les formalités à l'enregistrement, il faudrait encourager l'emploi des dispositifs de lecture des documents pour la saisie des renseignements figurant dans les documents de voyage lisibles à la machine.*

3.15 Sauf dans des circonstances spéciales, chaque État contractant prendra toutes dispositions utiles pour que la pièce d'identité d'un visiteur ne soit vérifiée que par un seul préposé au moment de l'entrée et au moment de la sortie.

*Note.— Cette disposition a pour objet d'assurer que la pièce d'identité d'un visiteur ne sera vérifiée que par un seul préposé pour le compte des services d'immigration et de police. Elle n'a pas pour objet de décourager les préposés du service de santé et du service des douanes d'examiner la pièce d'identité lorsqu'une telle mesure permet de faciliter les formalités de santé et de douane applicables au visiteur.*

3.16 Les États contractants accepteront des passagers et des membres d'équipage une déclaration orale de bagages.

3.17 Les États contractants procéderont à la vérification des bagages des passagers à l'arrivée par sondage ou par contrôle sélectif.

3.17.1 Les États contractants adopteront pour le congé des bagages, aux aéroports internationaux où le volume du trafic passagers en justifie l'installation, le système du double circuit.

*Note.— Voir l'Appendice 6 — Système du double circuit pour le congé des bagages recommandé par le Conseil de coopération douanière.*

**3.18 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent des dispositions pour qu'un passager (et ses bagages), effectuant un vol international qui comporte deux escales ou plus sur le territoire d'un même État, ne soit pas tenu de remplir toutes les formalités réglementaires de congé à plus d'un aéroport situé sur le territoire de l'État en question. De même, cet État devrait, dans la mesure du possible, prendre des dispositions pour que ces formalités soient accomplies à l'aéroport de destination du passager sur le vol en question, sauf dans des circonstances particulières définies par les autorités compétentes.*

3.19 Les États contractants faciliteront le réacheminement des bagages mal acheminés aux passagers ou aux membres d'équipage concernés ou au bureau central de recherche de bagages des exploitants et dégageront les exploitants de toute responsabilité, en ce qui concerne les sanctions, amendes, droits de douane et taxes, du fait que les bagages ont été mal acheminés. Aux conditions fixées par les autorités compétentes, les exploitants pourront être autorisés à ouvrir ces bagages afin de déterminer à qui ils appartiennent.

*Note.— L'application de cette disposition devrait être subordonnée aux lois et règlements pertinents en matière de douane. La fourniture d'installation pour l'entreposage des bagages non réclamés, non identifiés ou mal acheminés est prévue en 6.37.2.*

3.20 Les États contractants autoriseront les exploitants à dédouaner, à une destination appropriée, pour le compte des passagers et des membres d'équipage, les bagages qui auront

été mal acheminés, sous réserve que les documents appropriés soient remplis.

*Note 1.— Les documents appropriés peuvent inclure:*

- a) une liste du contenu et une déclaration de douane écrite, si le dédouanement n'est pas effectué en personne par le passager ou le membre d'équipage intéressé;
- b) si besoin est, une autorisation écrite permettant à l'exploitant de dédouaner ces bagages en qualité de représentant du passager ou du membre d'équipage.

*Note 2.— La destination appropriée peut être:*

- a) la destination finale, si elle comporte des aménagements et services de dédouanement; ou
- b) si besoin est, le premier point d'entrée.

Dans tous les cas, il est dans l'intention de la présente disposition que l'exploitant reste responsable de la livraison des bagages jusqu'à la destination finale.

3.21 Sous réserve des mesures de sûreté appropriées, les États contractants faciliteront le congé des bagages non identifiés ou non réclamés et la remise de ceux-ci à l'exploitant qui les aura transportés. Aux conditions fixées par les autorités compétentes, les exploitants pourront être autorisés à ouvrir ces bagages afin de déterminer à qui ils appartiennent.

## VI. Membres d'équipage et autre personnel de l'exploitant

3.22 Les États contractants veilleront à ce que, lorsqu'elles sont nécessaires, les formalités de contrôle des membres d'équipage et la visite de leurs bagages à l'arrivée ou au départ soient exécutées le plus rapidement possible.

3.23 Les États contractants feront en sorte que les membres d'équipage de leurs entreprises de transport aérien puissent obtenir sans retard et gratuitement des certificats de membre d'équipage ayant une durée de validité correspondant à la période de leur emploi comme membre d'équipage.

*Note.— Le CMC a été élaboré comme carte à utiliser aux fins de l'identification des équipages de conduite et du personnel de cabine, les licences de membre d'équipage devant servir principalement à attester de leurs qualifications professionnelles.*

3.23.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les certificats dont il est question en 3.23, 3.24 et 3.25 soient des cartes lisibles à la machine délivrées conformément aux spécifications du Doc 9303, 4<sup>e</sup> Partie — Certificat de membre d'équipage lisible à la machine. Si cela n'est pas possible, les certificats devraient être délivrés selon le modèle indiqué à l'Appendice 7, c'est-à-dire avec la même*

*présentation que la zone visuelle du certificat de membre d'équipage lisible à la machine.*

3.24 Dans le cas des membres d'équipage de conduite et du personnel de cabine d'une entreprise de transport aérien qui restent en possession de leur certificat à l'embarquement et au débarquement, demeurent à l'aéroport où l'aéronef a fait escale ou dans les limites des villes adjacentes, puis repartent à bord du même aéronef ou par le service aérien régulier suivant auquel ils sont affectés, chaque État contractant acceptera ces certificats de membre d'équipage pour l'entrée temporaire dans son territoire et n'exigera ni passeport, ni visa.

*Note 1.— Cette disposition a pour objet d'obtenir que le certificat de membre d'équipage soit reconnu comme pièce d'identité suffisante même si le titulaire n'a pas la nationalité de l'État d'immatriculation de l'aéronef auquel il est affecté. Le but de cette norme n'est pas d'inciter les États contractants à s'abstenir de délivrer de tels certificats de membre d'équipage aux membres d'équipage étrangers domiciliés dans leur territoire.*

*Note 2.— L'application de 3.24 permet aux entreprises de transport aérien de s'assurer rapidement et efficacement les services du personnel. Ces dispositions n'auront pas toute leur efficacité tant que certains États refuseront de les mettre en application.*

3.24.1 Chaque État contractant accordera des priviléges d'entrée temporaire semblables à ceux qui sont prévus en 3.24 aux membres d'équipage de conduite et du personnel de cabine des aéronefs utilisés contre rémunération mais qui n'effectuent pas un service aérien international régulier, à condition toutefois que ces membres d'équipage de conduite et du personnel de cabine repartent à bord du même aéronef dès que celui-ci quitte le territoire de l'État.

3.25 Lorsqu'il sera nécessaire à un membre d'équipage d'une entreprise de transport aérien de se rendre, pour l'exercice de ses fonctions, dans le territoire d'un autre État à titre de passager par un moyen de transport, quel qu'il soit, pour rejoindre un aéronef, les États accepteront le certificat de membre d'équipage spécifié en 3.23.1 et 3.24 comme tenant lieu de passeport et de visa, avec, s'il y a lieu, un document de l'employeur du membre d'équipage certifiant l'objet du voyage, pour lui accorder l'entrée temporaire et la liberté de mouvement nécessaire à l'intérieur de leur territoire pour rejoindre cet aéronef.

3.25.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant accorde des priviléges d'entrée temporaire semblables à ceux qui sont prévus en 3.25, et dans les mêmes conditions, à un membre d'équipage d'un aéronef utilisé contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, mais qui n'effectue pas un service aérien international régulier.*

3.26 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent des dispositions pour accélérer l'entrée, aux fins de séjour dans leur territoire, du personnel*

*au sol et du personnel navigant des entreprises de transport aérien étrangères dont les lignes aboutissent à ce territoire ou le traversent, dans la mesure où ce personnel est nécessaire à l'exercice de fonctions techniques et de direction en rapport direct avec l'exploitation des services aériens internationaux assurés par ces entreprises.*

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

## VII. Personnel d'exploitation et de sécurité cabine de l'aviation civile

3.28 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que les inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine d'un autre État contractant qui effectuent des inspections soient traités de la même manière, spécifiée en 3.22, que les membres d'équipage.*

3.29 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants délivrent aux inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine de leur administration de l'aviation civile un certificat comprenant les éléments indiqués à l'Appendice 8 et ayant une durée de validité correspondant à la période de leur emploi comme inspecteur.*

3.30 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine soient en possession du certificat spécifié en 3.29, d'un exemplaire de leur itinéraire approuvé par l'État qui les emploie et d'un passeport en cours de validité.*

3.31 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants accordent aux inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine d'un autre État contractant qui effectuent leurs inspections les priviléges d'entrée temporaire décrits en 3.24, pour autant que le délai de départ pour la prochaine inspection en vol de l'itinéraire de l'inspecteur ne dépasse pas une période de repos normale.*

## C. Conditions et formalités de sortie

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

3.32.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants n'exigent pas de visa de sortie des résidents étrangers désireux d'effectuer un voyage à l'étranger.*

3.33 Les États contractants s'efforceront de réduire à un passeport en cours de validité ou à une autre pièce d'identité acceptable, conformément à leurs règlements respectifs, les documents que doivent présenter les passagers au départ de leur territoire.

*Note.— Il est entendu que les documents en question devraient comprendre un visa en cours de validité, s'il est exigé.*

3.34 Les États contractants n'exigeront pas la présentation ni la visite des bagages des passagers au départ de leur territoire, sauf pour l'application des mesures de sûreté de l'aviation ou dans des cas particuliers.

*Note.— Cette disposition n'a pas pour objet d'empêcher l'application de mesures appropriées de contrôle des stupéfiants ni de contrôles douaniers spécifiques, lorsqu'ils sont nécessaires.*

3.35 Les États contractants n'exigeront pas des visiteurs la présentation d'un acquit des autorités fiscales.

3.36 Les États contractants n'exigeront des exploitants aucun paiement à raison d'impôts qui n'auraient pas été acquittés par des passagers.

## D. Établissement des documents relatifs aux passagers et aux membres d'équipage

3.37 **Pratique recommandée.**— *En ce qui concerne l'inscription des noms sur les documents relatifs aux passagers et aux membres d'équipage, il est recommandé d'inscrire en premier le nom de famille. Lorsqu'il est fait usage des noms du père et de la mère, il est recommandé d'écrire en premier le nom du père. Lorsque, pour les femmes mariées, il est fait usage du nom du mari et de celui de la femme, il est recommandé d'écrire en premier le nom du mari.*

## E. Garde des passagers, des membres d'équipage et de leurs bagages

### I. Passagers et équipage

#### A. Dispositions générales

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

3.38.1 L'exploitant sera responsable de la garde des passagers et des membres d'équipage jusqu'à ce qu'ils soient pris en charge pour cette vérification. La responsabilité de l'exploitant portera notamment sur la surveillance des passagers

et des membres d'équipage entre l'aéronef et l'aérogare ainsi que dans la zone de transit de l'aérogare, étant entendu que l'État contractant pourra, s'il le désire, dégager l'exploitant de la totalité ou d'une partie de cette responsabilité.

**Note.**— *L'expression «pris en charge pour vérification» s'entend communément de la première comparution du passager devant un agent de contrôle après débarquement pour solliciter l'entrée dans le pays en cause, ce qui correspond au moment où l'agent de contrôle vérifie les documents présentés par le passager et prend normalement une décision quant à son admissibilité. Cette vérification n'englobe pas le contrôle visuel des documents qui a lieu immédiatement après le débarquement de l'aéronef, et qui peut être effectué par les pouvoirs publics aux fins de l'établissement de profils.*

**3.38.2 Pratique recommandée.**— *Après cette prise en charge, conditionnelle ou inconditionnelle, il est recommandé que les pouvoirs publics compétents assument la responsabilité de la garde des passagers et des membres d'équipage jusqu'à ce qu'ils soient légalement admis à entrer ou qu'ils soient jugés non admissibles et replacés sous la garde de l'exploitant en vue de leur transport hors du territoire de l'État.*

## B. Inspection et contrôle des personnes

### Inspection des documents

**3.39** Les exploitants prendront des précautions au point d'embarquement pour faire en sorte que les passagers soient en possession des documents prescrits par les États de transit et de destination aux fins du contrôle, décrits au Chapitre 3, Section B.

**3.40** Les États contractants et les exploitants coopéreront, lorsque ce sera possible en pratique, pour établir la validité et l'authenticité des passeports et des visas qui sont présentés par les passagers à l'embarquement.

**3.40.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les pouvoirs publics compétents des États contractants en matière de contrôle, seuls ou conjointement, concluent des accords de coopération, tels que des mémorandums d'entente, avec les compagnies aériennes qui assurent des services internationaux à destination et en provenance de ces États, donnant les lignes directrices de leur appui et de leur coopération mutuels pour contrecarrer les abus associés à la fraude en matière de documents de voyage. Ces arrangements devraient attribuer des responsabilités mutuelles aux pouvoirs publics compétents en matière de contrôle et aux compagnies aériennes, dans la détermination de la validité et de l'authenticité des documents de voyage des passagers à l'embarquement, et dans les mesures nécessaires pour prévenir la perte ou la destruction de documents par des passagers en cours de route.*

**3.40.2 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent des dispositions avec d'autres*

*États contractants, comme des mémorandums d'entente, dans l'intention de permettre le détachement de «personnel de liaison» aux aéroports, ou à établir d'autres formes de coopération internationale afin d'aider les compagnies aériennes à établir la validité et l'authenticité des passeports et des visas des passagers à l'embarquement.*

**3.41** Les États contractants n'imposeront pas d'amende aux exploitants si des passagers à l'arrivée et en transit sont jugés non munis des documents requis, lorsque les exploitants peuvent démontrer qu'ils ont pris des précautions suffisantes pour vérifier que les passagers se conforment aux exigences en matière de documents aux fins de l'entrée dans l'État de destination.

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

### Personnes non admissibles

**3.42** Chaque État contractant veillera à ce que les pouvoirs publics saisissent 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 et renvoyés aux autorités compétentes de l'État émetteur dès que possible.

**3.43 Pratique recommandée.**— *Advenant que les précautions mentionnées en 3.39 aient été prises mais que le passager ne soit néanmoins pas admis, en raison de problèmes de documents dépassant l'expertise de l'exploitant ou pour des raisons autres que l'absence des documents requis, l'exploitant ne devrait pas être tenu directement responsable des coûts en rapport avec la garde officielle du passager.*

**3.44** Lorsqu'une personne sera jugée non admissible, les pouvoirs publics en informeront sans délai l'exploitant et le consulteront au sujet des possibilités de refoulement.

**Note 1.**— *La personne jugée non admissible sera remplacée sous la garde de l'exploitant qui l'a transportée directement vers la destination finale, soit, s'il y a lieu, sous la garde de l'un des exploitants qui l'a transportée vers l'une des destinations de transit.*

**Note 2.**— *Ni la présente disposition ni la Note 1 ne doivent en aucune manière être interprétées comme une autorisation de renvoyer quiconque demande asile dans le territoire d'un État contractant vers un pays dans lequel sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un groupe social particulier ou de ses opinions politiques.*

3.45 En remplacement d'un document saisi, l'État qui renvoie la personne émettra une lettre explicative et y joindra une photocopie des documents de voyage saisis (s'ils sont disponibles), ainsi que tout autre renseignement important, comme l'ordre de refoulement. La lettre explicative et les pièces jointes seront remises à l'exploitant responsable du réacheminement de la personne non admissible. Elle servira à informer les autorités au point de transit et/ou au point d'embarquement initial. Advenant que la personne jugée non admissible ait perdu ou détruit ses documents de voyage, une lettre semblable sera émise.

*Note.— On trouvera à l'Appendice 9 des propositions de lettres applicables au refoulement des passagers non munis des documents requis.*

**3.45.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsque c'est possible en pratique, chaque État contractant veille à ce que les pouvoirs publics qui donnent l'ordre de renvoi adressent une notification aux pouvoirs publics des pays de transit et de destination finale du voyage prévu.*

*Note.— Cette notification devrait contenir les renseignements suivants:*

- a) identité de la personne;
- b) motif du transport;
- c) accompagnateur(s), le cas échéant;
- d) évaluation du risque par les autorités compétentes.

3.46 Chaque État contractant veillera à ce qu'une personne jugée non admissible soit remplacée sous la garde de l'exploitant, qui sera chargé de la ramener promptement:

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

3.46.1 Lorsque les pouvoirs publics ont des raisons de croire qu'une personne qui a été déclarée non admissible pourrait offrir une résistance à son refoulement, ils en informeront l'exploitant dans des délais lui permettant de prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

*Note.— À cette fin, la sûreté devrait être assurée par des fonctionnaires de l'État, lorsque la réglementation nationale le prévoit, ou par l'exploitant, qui devrait employer son propre personnel de sûreté ou engager à ses frais le personnel qu'il juge compétent.*

3.47 Lorsqu'un passager est jugé non admissible et refoulé comme il est prévu en 3.46, les pouvoirs publics qui ont ordonné son refoulement remettront ses documents de voyage (y compris les lettres applicables au refoulement des passagers non munis des documents requis) à l'exploitant ou, dans le cas de personnes accompagnées, à l'accompagnateur

ou au garde, qui sera chargé de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.

3.48 Lorsque l'admission d'une personne est refusée et que celle-ci est confiée de nouveau à l'exploitant en vue de son transport hors du territoire de l'État, l'exploitant ne sera pas empêché de recouvrer de cette personne les frais de transport qui pourraient en résulter.

3.49 Les États contractants accepteront pour contrôle une personne refoulée à son point de débarquement où elle a été jugée non admissible si, avant son embarquement, cette personne a déjà séjourné sur leur territoire autrement qu'en transit direct. Les États contractants ne renverront pas cette personne dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.

*Note.— Cette disposition n'a pas pour objet d'empêcher les pouvoirs publics de soumettre à un nouveau contrôle une personne non admissible qui a été refoulée, afin de déterminer si elle peut finalement être admise sur le territoire de l'État ou de prendre des mesures en vue de la transférer, de la déplacer ou de l'expulser vers un État dont elle a la nationalité ou dans lequel elle est admissible.*

3.49.1 Lors de l'application de la procédure indiquée en 3.49, si une personne jugée non admissible a perdu ou détruit son document de voyage, les États contractants intéressés accepteront, en remplacement, un document attestant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée, délivré par les pouvoirs publics de l'État contractant où cette personne a été jugée non admissible.

3.50 Si la procédure présentée en 3.45 a été suivie, les États contractants accepteront la lettre explicative dont il est fait mention et n'exigeront pas la présentation du document de voyage frauduleux, falsifié ou contrefait en cause.

3.51 L'obligation incombe à un transporteur de transporter une personne hors du territoire d'un État contractant cessera dès que cette personne aura été légalement admise à entrer dans cet État.

#### *Personnes expulsées*

3.52 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants concernés soient informés lorsque des passagers sont obligés d'emprunter un vol par suite d'un ordre d'expulsion émanant des pouvoirs publics. Les pouvoirs publics informeront l'exploitant dans des délais lui permettant de prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

*Note.— Les pouvoirs publics communiqueront les renseignements ci-après à l'exploitant, sous réserve de la législation nationale relative à la protection de la vie privée:*

- nom de la personne expulsée;
- raison de l'expulsion;

- nom des gardes;
- acceptation ou refus de voyager;
- tout autre renseignement permettant à l'exploitant d'évaluer le risque de compromettre la sûreté du vol.

*Afin d'assurer une coordination appropriée des spécifications de facilitation et de sûreté, l'attention est attirée sur les dispositions applicables de l'Annexe 17, Chapitre 4.*

3.53 Chaque État contractant veillera à ce que les pouvoirs publics qui donnent l'ordre d'expulsion informent les pouvoirs publics des pays de transit et, le cas échéant, ceux des pays de destination, du voyage prévu.

#### *Obtention d'un document de voyage de remplacement*

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

3.55 L'État contractant en cause n'exigera pas que l'intéressé signe la demande de document de voyage comme condition préalable à la délivrance d'un tel document.

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

3.57 L'État contractant en cause ne contrecarrera pas le retour de l'un des ses nationaux en le rendant apatride sans d'abord consulter l'État qui a décidé de le refouler.

## II. Bagages

3.58 Dans les États contractants où l'exploitant est responsable vis-à-vis de l'administration des douanes de la garde des bagages jusqu'à ce que les services douaniers leur aient accordé leur congé, l'exploitant sera dégagé de cette obligation et de toute responsabilité, en ce qui concerne les droits de douane et les taxes dont sont passibles ces bagages, dès que ceux-ci seront pris en charge par l'administration des douanes et qu'ils passeront sous le seul contrôle de celle-ci.

## CHAPITRE 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES

### A. Généralités

4.1 Les formalités et les règlements applicables aux marchandises transportées par la voie aérienne ne seront pas moins favorables que ceux qui seraient applicables si les marchandises étaient transportées par d'autres moyens.

4.2 Les États contractants prendront toutes dispositions utiles afin que les procédures pour le congé des marchandises transportées par la voie aérienne et pour le transbordement du fret entre aéronefs et moyens de surface, y compris celles qui sont normalement appliquées aux fins de la sûreté de l'aviation et celles qui sont appropriées au contrôle des stupéfiants, soient appliquées et exécutées dans des conditions qui permettent de conserver l'avantage de la rapidité propre au transport aérien et d'éviter tout retard.

*Note.— En ce qui concerne l'application des mesures de sûreté de l'aviation, prière de se reporter à l'Annexe 17 et au Manuel de sûreté de l'OACI.*

4.3 Les États contractants, de concert avec les exploitants et avec les organismes intéressés au commerce international, étudieront tous les moyens possibles de simplifier les formalités de congé à l'entrée et à la sortie des marchandises transportées par la voie aérienne, et mettront ces moyens en oeuvre aussitôt que possible.

### B. Techniques de traitement électronique des données

4.4 Lorsqu'ils introduiront des techniques d'échange électronique de données (EDI) pour faciliter l'acheminement du fret aérien, les États contractants encourageront les entreprises de transport aérien international, les services de manutention, les administrations aéroportuaires, les services des douanes et autres services et/ou les agents de fret, à échanger des renseignements par des moyens électroniques, conformément aux normes internationales pertinentes de l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport de l'ONU (EDIFACT/ONU), avant l'arrivée des aéronefs, afin de faciliter le traitement des marchandises.

4.5 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que lorsqu'ils prennent des dispositions relatives aux envois pour lesquels un dédouanement accéléré ou une mainlevée accélérée sont demandés, les États contractants appliquent, dans la mesure du possible, les Directives sur le dédouanement accéléré de l'Organisation mondiale des douanes.*

4.6 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants dédouanent les envois exprès conformément aux Directives de l'Organisation mondiale des douanes.*

4.7 Les États accepteront les documents commerciaux exigés pour le congé du fret aérien, qui sont établis par des techniques de traitement électronique des données, à condition qu'ils soient lisibles, compréhensibles et qu'ils contiennent les renseignements requis.

4.8 Les États contractants étudieront, en collaboration étroite avec les exploitants internationaux et les autres organismes en rapport avec le fret aérien, les incidences que l'introduction de techniques de traitement électronique des données pourrait avoir sur la facilitation.

4.8.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsqu'ils mettront en oeuvre les techniques d'échange électronique de données (EDI) pour la facilitation de l'acheminement du fret aérien, les États contractants limitent les renseignements exigés des exploitants à ceux qui concernent la fonction particulière que remplissent ces exploitants (par exemple, exploitant, agent de douane, importateur), comme l'exigent les messages internationaux normalisés pertinents de l'EDIFACT/ONU.*

4.8.2 **Pratique recommandée.**— *Lorsqu'un système d'échange électronique de données (EDI) est établi dans les États contractants pour le traitement du fret aérien et exige des exploitants qu'ils fournissent, avant l'arrivée, un manifeste de marchandises et des détails sur l'expédition sous une forme automatisée, il est recommandé que les autorités établissent des politiques et procédures pour que les exploitants participants améliorent la facilitation du congé du fret arrivant à bord des aéronefs.*

*Note.— Cette disposition ne vise pas à ce que les exploitants qui ne participent pas à un programme facultatif d'échange électronique de données subissent une réduction du niveau de facilitation existant avant l'établissement d'un tel système.*

4.9 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants, lorsqu'ils prévoient d'introduire ou de modifier des techniques de traitement électronique des données pour le fret aérien, s'efforcent d'appliquer les principes suivants:*

- a) donner à toutes les parties intéressées, dès le premier stade, l'occasion de participer à des consultations;

- b) évaluer les procédures actuelles et éliminer celles qui sont inutiles;
- c) déterminer les procédures qui doivent être informatisées;
- d) adopter les normes spécialisées existantes telles que le Manuel d'échange électronique de données conjoint douanes/compagnies aériennes de l'Association du transport aérien international (IATA) et du Conseil de coopération douanière (CCD) puis, au fur et à mesure de leur progression, les normes EDIFACT/ONU, comprenant, sans s'y limiter, le Répertoire d'éléments de données commerciales (TDED) des Nations Unies et l'Échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport (règles de syntaxe EDIFACT) ainsi que les Messages normalisés des Nations Unies (UNSM);
- e) assurer la compatibilité avec les divers systèmes de traitement électronique de données qui existent;
- f) adopter une norme internationale d'identification électronique (codes à barres, puces radioélectriques, etc.) pour faciliter l'expédition.

4.10 Lorsqu'ils mettront en oeuvre des techniques de traitement électronique des données pour le fret aérien, les États contractants envisageront de suivre le principe de la participation facultative des exploitants et d'autres parties intéressées.

**4.10.1 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que l'emploi du traitement électronique des données pour faciliter le congé et l'acheminement du fret aérien englobe le transfert intermodal de ce fret.

### C. Congé des marchandises à l'exportation

**4.11 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants renoncent, dans toute la mesure du possible, à exiger la présentation de documents individuels concernant les expéditions de marchandises, y compris les bagages non accompagnés, destinées à l'exportation par la voie aérienne.

**4.11.1 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que, lorsqu'ils donnent effet aux dispositions de 4.11, les États contractants encouragent, dans toute la mesure possible, l'alignement des documents exigés pour le congé des marchandises à l'exportation sur la formule-cadre des Nations Unies relative aux documents commerciaux dont le modèle figure à l'Appendice 10 — Formule-cadre des Nations Unies relative aux documents commerciaux.

4.12 Tout État contractant qui continue d'exiger des documents de ce genre pour le congé à l'exportation limitera, pour le plus grand nombre possible de types de marchandises, ses exigences à une simple déclaration d'exportation.

4.13 Les États contractants prendront des dispositions conformes aux exigences de la sûreté de l'aviation, ainsi que des dispositions appropriées au contrôle des stupéfiants, qui permettent aux exploitants de trier et d'embarquer des marchandises, y compris les bagages non accompagnés et les provisions de bord, à bord des aéronefs en partance jusqu'au moment du départ.

4.14 Tout État contractant qui continue d'exiger des licences ou permis d'exportation pour certains types de marchandises fixera des formalités simples qui permettent d'obtenir ou faire renouveler rapidement ces licences ou permis.

4.15 Sauf pour des raisons de sûreté de l'aviation, les États contractants n'exigeront pas normalement la visite des marchandises, y compris les bagages non accompagnés, destinées à l'exportation par voie aérienne.

*Note.— Cette disposition n'a pas pour objet d'empêcher les autorités d'examiner les marchandises exportées dans certaines conditions, telles que les expéditions sous douane, sous licence ou en remboursement de droits ou taxes, ni de les empêcher de procéder à d'autres examens indispensables, y compris toutes mesures appropriées de contrôle des stupéfiants.*

**4.15.1 Pratique recommandée.**— Lorsque les autorités d'un État contractant déterminent qu'une expédition qui a été chargée à bord d'un aéronef en partance doit être examinée, il est recommandé que les autorités permettent, dans certains cas, à l'exploitant de verser une caution pour le retour des marchandises, plutôt que de retarder l'aéronef pour en décharger les marchandises en question, si l'octroi de cette autorisation ne compromet pas la sûreté ou la lutte contre les stupéfiants.

*Note.— Cette disposition vise à ce que, en pareil cas, les autorités de l'État contractant de destination coopèrent avec les autorités de l'État d'origine en libérant les marchandises pour qu'elles soient immédiatement renvoyées à leur point de départ.*

4.15.2 Si une visite de marchandises pour des raisons de sûreté de l'aviation doit être effectuée, l'autorité concernée veillera à ce que les emballages contenant les marchandises en cause soient refermés avant leur exportation par voie aérienne.

4.16 Dans les États contractants où la visite des marchandises à l'exportation ne peut être complètement abandonnée, cette visite sera effectuée par l'application la plus libérale des méthodes d'inspection par sondage ou par contrôle sélectif. Les pouvoirs publics compétents de l'État intéressé mettront également au point, avec la collaboration, notamment, des exploitants et des administrations d'aéroport, des moyens matériels qui permettent d'effectuer rapidement cette visite sans qu'il soit nécessaire de procéder au sol à une manutention distincte de la majeure partie des marchandises aux fins de visite.

4.17 Les États contractants permettront que les marchandises, y compris les bagages non accompagnés, destinées à être exportées par la voie aérienne soient présentées, aux fins de congé, à n'importe quel bureau douanier compétent. Le transport des marchandises, y compris les bagages non accompagnés, entre le premier bureau et le bureau douanier de l'aéroport où elles doivent être chargées à bord de l'aéronef, sera effectué conformément à la procédure spécifiée dans les lois et règlements de l'État intéressé. Cette procédure sera aussi simple que possible, sous réserve des exigences de la sûreté de l'aviation et de toutes mesures appropriées de contrôle des stupéfiants.

4.18 Dans le cas où des marchandises exportées d'un État contractant sont exemptées des taxes ou droits dont elles seraient passibles si elles n'étaient pas exportées, et où cet État exige la preuve de l'arrivée de ces marchandises en pays étranger, il acceptera comme preuve une déclaration fournie par l'expéditeur et le destinataire et certifiée exacte par l'administration des douanes du pays de destination. En aucun cas l'État contractant intéressé n'exigera un manifeste de marchandises certifié exact comme preuve de l'arrivée à destination.

#### D. Congé des marchandises à l'importation

4.19 Les États contractants s'efforceront de limiter leurs exigences quant aux documents à présenter pour le congé des marchandises à l'importation et de réduire au minimum le nombre de formulaires différents ainsi que les renseignements qui doivent y figurer.

**4.19.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsqu'ils donnent effet aux dispositions de 4.19, les États contractants encouragent, dans toute la mesure possible, l'alignement des documents exigés pour le congé des marchandises à l'importation sur la formule-cadre des Nations Unies relative aux documents commerciaux dont le modèle figure à l'Appendice 10 — Formule-cadre des Nations Unies relative aux documents commerciaux.*

4.20 La facture commerciale, qui renferme les renseignements exigés par le pays d'importation pour l'entrée des marchandises, constituera le document de base pour l'exécution des formalités douanières et autres formalités officielles.

**4.21 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui exigent deux ou plusieurs des documents ci-après:*

- *facture commerciale,*
- *certificat d'origine,*
- *certificat de valeur,*

*acceptent la présentation soit de documents distincts, soit d'un document unique renfermant les renseignements que comprennent les documents distincts, au choix du négociant.*

4.22 Les États contractants qui continuent d'exiger la présentation de la lettre de transport aérien aux fins de contrôle pour le congé des marchandises n'obligeront pas l'expéditeur ou l'exploitant à inscrire sur la lettre de transport aérien des renseignements spéciaux aux fins du contrôle douanier ou à d'autres fins officielles.

*Note.— Cette disposition a pour but d'obtenir entre autres que les dispositions des pratiques recommandées 4.11.1 et 4.19.1 s'appliquent également à la lettre de transport aérien.*

4.23 Les États contractants n'imposeront pas de droits ou formalités consulaires en ce qui concerne des documents relatifs au congé des marchandises transportées par la voie aérienne.

4.24 Tout État contractant qui continue d'exiger des licences ou permis d'importation pour certains types de marchandises fixera des formalités simples pour l'obtention et le renouvellement de ces licences ou permis.

**4.25 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant prenne des dispositions pour que les marchandises importées par la voie aérienne, et notamment les documents, les cadeaux et les échantillons commerciaux, qui ne dépassent pas une certaine valeur ou un certain poids spécifiés par cet État, soient dans la mesure du possible exempts de droits d'importation et autres taxes et redevances et qu'elles soient dispensées des procédures officielles de déclaration ou reçoivent une mainlevée immédiate sur la base d'exigences minimales d'information comme il est proposé dans les Directives sur les envois exprès de l'Organisation mondiale des douanes. Les limites de valeur établies conformément à la présente pratique recommandée devraient tenir compte des dépenses de traitement des importations supportées par la douane et par le déclarant et devraient être révisées périodiquement pour tenir compte de l'inflation.*

4.26 Les États contractants prendront des dispositions pour l'emploi d'une forme simplifiée de document douanier et faciliteront le congé et la délivrance dans les meilleurs délais des marchandises importées, et notamment des cadeaux et échantillons commerciaux, qui dépassent les limites fixées conformément à 4.25; ils fixeront des limites plus élevées de valeur ou de poids à concurrence desquelles ces documents simplifiés seront utilisés.

4.27 Les États contractants prendront des dispositions pour que le plus grand nombre possible de catégories de marchandises ne relevant pas des dispositions de 4.25 et 4.26 ci-dessus puissent être délivrées rapidement, après l'arrivée, sur présentation d'un document provisoire d'entrée (ou d'un équivalent électronique juridiquement acceptable) et moyennant une garantie suffisante du paiement des droits de douane et autres taxes et redevances, à la condition que toutes les obligations douanières ou autres soient acquittées dans un délai fixé par l'État intéressé.

4.28 Des procédures seront élaborées en vue de la communication à la douane de renseignements sur le fret avant son arrivée, afin de faciliter le traitement des importations.

4.29 Les États contractants, sous réserve de toutes interdictions ou restrictions nationales et de toutes mesures nécessaires aux fins de la sûreté de l'aviation ou de toutes mesures de contrôle des stupéfiants qui peuvent être appropriées, prendront des dispositions pour que les expéditions spéciales de fret aérien, par exemple les secours en cas de catastrophe, les expéditions périssables (animaux sur pied, plantes, denrées alimentaires, etc.) puissent être délivrées et/ou recevoir leur congé immédiatement après l'arrivée.

**4.29.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants s'efforcent de libérer tout le fret général qui n'exige qu'une inspection normale dans les quatre heures qui suivent la présentation de la documentation prescrite ou d'un équivalent électronique légalement acceptable, ou dès que possible après cette présentation.*

**4.30 Pratique recommandée.**— *En ce qui concerne les expéditions qui, de par leur nature, pourraient attirer l'attention de différents services de contrôle, par exemple les contrôleurs de la douane et des services vétérinaires ou sanitaires, il est recommandé que les États contractants s'efforcent d'habiliter les douanes ou l'un des autres services à accorder le congé ou, dans le cas où cela ne sera pas possible, de prendre les mesures nécessaires pour que les contrôles se fassent simultanément, à un même endroit et dans les meilleurs délais.*

4.31 Les États contractants, en coopération avec les exploitants, les administrations aéroportuaires et autres organismes qui s'occupent de l'acheminement, du congé et de l'expédition des marchandises, prendront les mesures nécessaires pour réduire le plus possible la durée de l'entreposage des marchandises dans les aérogares de marchandises.

**4.31.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent les dispositions voulues pour libérer les expéditions partielles lorsque toute la documentation nécessaire a été présentée.*

4.32 Les États contractants appliqueront, pour la visite des marchandises importées par la voie aérienne, des méthodes d'inspection par sondage ou par contrôle sélectif. En outre, les pouvoirs publics compétents de concert avec, notamment, les exploitants et les administrations d'aéroport, mettront au point des moyens matériels qui permettent d'effectuer rapidement cette visite.

4.33 Chaque État contractant permettra que les marchandises, y compris les bagages non accompagnés, déchargées d'un aéronef à un aéroport international soient transportées jusqu'à n'importe quel bureau douanier autorisé dudit État pour y subir les formalités d'entrée et de dédouanement. Les règlements douaniers de l'État intéressé relatifs au transport effectué dans ces conditions seront aussi simples que possible.

**4.33.1** Les marchandises qui ont été ouvertes en vue d'une visite et refermées conformément à 4.15 et 4.15.2 seront traitées et dédouanées de la même façon que les marchandises qui n'ont pas été ouvertes.

**4.34 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsque le volume le justifie, les États contractants, en coopération avec les exploitants, les administrations aéroportuaires et les services officiels de contrôle, encouragent la mise à disposition d'installations et services communs appropriés pour la manutention des bagages accompagnés ou non accompagnés des coursiers.*

*Note.— Pour ce qui est des installations à prendre en compte dans l'application de cette pratique recommandée, il convient de se reporter aux éléments indicatifs présentés dans le Supplément à la présente Annexe.*

## E. Conteneurs, palettes et leurs chargements

4.35 À condition que soient respectés les règlements des États intéressés, les États contractants autoriseront l'importation temporaire de conteneurs, de palettes et de matériel connexe, que ce matériel appartienne à des entreprises de transport aérien, à des expéditeurs ou des destinataires, ou à des tiers, sans exiger le paiement de droits de douane et autres taxes et redevances, et faciliteront l'utilisation de ce matériel dans le trafic aérien.

*Note.— Un État contractant aura la latitude de refuser ces priviléges dans le cas de conteneurs, de palettes et de matériel connexe qui ont fait l'objet d'un achat, d'une location-vente ou d'un contrat similaire, conclu par une personne (physique ou morale) domiciliée ou établie sur son territoire.*

**4.35.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prévoient dans leurs règlements, dont il est question en 4.35, l'acceptation d'une déclaration simple de l'exploitant à l'effet que les conteneurs, palettes et matériel connexe importés temporairement seront réexportés dans les délais fixés par l'État intéressé.*

4.36 Il sera permis que les conteneurs, les palettes et le matériel connexe admis sur le territoire d'un État contractant en vertu des dispositions de 4.35 sortent des limites des aéroports internationaux aux fins du congé d'importation des charges qu'ils contiennent ou aux fins du chargement pour l'exportation, moyennant des formalités de contrôle simplifiées et avec le minimum de documents spécifiés par l'État intéressé.

4.37 Lorsqu'il y a une demande, les États contractants prendront les dispositions voulues pour que les formalités d'entreposage, de congé ou de visite des conteneurs, des palettes et de leurs charges puissent se faire à l'extérieur des aéroports.

4.38 Les États contractants autoriseront la réexportation des conteneurs, palettes et autres matériels connexes importés temporairement, vers tout autre État et par n'importe lequel de leurs bureaux de douane compétents.

4.39 Les États contractants autoriseront l'importation temporaire de pièces et d'éléments de conteneurs et de palettes sans percevoir de droits de douane ni d'autres taxes et

redevances dans les cas où ces pièces et éléments seront nécessaires pour la réparation de conteneurs et de palettes déjà admis en vertu de 4.35.

**4.40 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants autorisent les prêts entre les entreprises de transport aérien de conteneurs, palettes et autres matériels connexes importés temporairement, sans exiger le paiement de droits de douane ni d'autres taxes et redevances, lorsque ces éléments sont destinés à être utilisés exclusivement sur des routes internationales.*

#### F. Limitation de la responsabilité de l'exploitant

**4.41** Lorsqu'un État contractant exige des documents tels que facture commerciale, formules de déclaration, licence d'importation, etc., cet État s'abstiendra d'obliger l'exploitant à veiller à ce que ces exigences soient satisfaites, de le tenir responsable des erreurs ou des omissions que comporteraient ces documents et de lui infliger des amendes ou des sanctions pour lesdites erreurs ou omissions, à moins que l'exploitant ne soit lui-même l'importateur ou l'exportateur ou qu'il ne remplisse les fonctions d'agent de l'importateur ou de l'exportateur.

**4.42** Dans les États contractants où, vis-à-vis de l'administration des douanes, la garde des marchandises, des bagages non accompagnés, de la poste et des provisions de bord incombe à l'exploitant jusqu'à ce que les services douaniers aient accordé leur congé, l'exploitant sera dégagé de cette obligation et de toute responsabilité, en ce qui concerne les droits de douane et les taxes dont sont passibles ces articles, lorsqu'ils seront pris en charge par l'administration des douanes et seront sous le seul contrôle de celle-ci.

**4.43** Les États contractants dégageront les exploitants de toute responsabilité en ce qui concerne les droits de douane, les taxes et autres redevances au moment où les marchandises seront remises, avec l'accord des autorités, à une tierce personne qui aura déposé auprès de l'administration des douanes une caution ou une garantie suffisante.

**4.44** Les États contractants n'entraveront pas l'acheminement du fret aérien à seule fin de recueillir des statistiques. Tous documents nécessaires seront fournis par le déclarant à la demande des autorités.

#### G. Équipements de bord, pièces de rechange et provisions de bord

**4.45 Pratique recommandée.**— *En ce qui concerne l'importation de provisions de bord prévues dans la Norme 4.46, il est recommandé que, dans la mesure du possible, les États contractants n'exigent pas de documentation auxiliaire (comme les certificats d'origine et les factures consulaires ou spécialisées).*

**4.46** Les provisions de bord importées dans le territoire d'un État contractant par une entreprise de transport aérien d'un autre État contractant en vue de la mise en oeuvre ou de l'exploitation d'un service aérien international par ladite entreprise seront admises en franchise de droits de douane et autres taxes ou redevances, sous réserve du respect des règlements de l'État contractant intéressé. Ces règlements n'entraveront pas de façon injustifiée l'utilisation nécessaire desdites provisions de bord par l'entreprise.

**4.47 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants autorisent, sans exiger le paiement de droits de douane ou d'autres taxes, la vente et la consommation des provisions de commissariat transportées à bord de tout aéronef exécutant un vol international qui fait escale à deux ou plusieurs aéroports internationaux situés dans le territoire d'un même État contractant sans effectuer d'atterrissement intermédiaire dans le territoire d'un autre État et sans embarquer ni débarquer de passagers effectuant un vol strictement intérieur.*

**4.48 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que l'équipement au sol et le matériel de sûreté importés dans le territoire d'un État contractant par une entreprise de transport aérien d'un autre État contractant pour être utilisés, à l'intérieur des limites d'un aéroport international, en vue de la mise en oeuvre ou de l'exploitation d'un service aérien international par ladite entreprise, soient admis en franchise de droits de douane et, dans la mesure du possible, d'autres taxes et redevances, sous réserve du respect des règlements de l'État contractant intéressé. Il conviendrait que ces règlements n'entravent pas de façon injustifiée l'utilisation nécessaire dudit équipement et dudit matériel par l'entreprise.*

*Note.— Cette disposition a pour but d'inciter les États contractants à admettre, en vertu des dispositions ci-dessus, des articles du genre de ceux qui sont énumérés ci-après, et non pas de les dissuader de permettre que les articles admis soient utilisés par une autre entreprise étrangère ou ailleurs que sur un aéroport international:*

*a) Matériel destiné à la réparation, à l'entretien et au service des aéronefs:*

- matériel de réparation et d'entretien des cellules, des moteurs et des instruments;
- trousse spéciales de réparation;
- batteries et véhicules de démarrage;
- plates-formes et marchepieds d'entretien;
- équipement d'essai des aéronefs, de leurs moteurs et de leurs instruments;
- équipement de chauffage et de refroidissement des moteurs d'aéronefs;
- équipement radio au sol.

*b) Matériel pour le service des passagers:*

- passerelles d'embarquement;
- bascules spéciales pour la pesée des passagers;
- matériel spécial d'hôtellerie.

*c) Matériel de manutention des marchandises:*

- véhicules pour le transport et le chargement des bagages, des marchandises, du matériel ou des fournitures;
- appareils spéciaux pour le chargement des marchandises;
- bascules spéciales pour la pesée des marchandises.

*d) Pièces à incorporer au matériel ci-dessus.**e) Matériel de sûreté:*

- dispositifs de détection d'armes;
- dispositifs de détection d'explosifs;
- dispositifs de détection d'intrusion.

*f) Pièces à incorporer au matériel de sûreté.*

**4.49 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que le matériel d'instruction importé sur le territoire d'un Etat contractant par une entreprise de transport aérien d'un autre Etat contractant afin d'être utilisé dans le cadre du programme de formation technique de personnel au sol et de personnel navigant nécessaire à la mise en oeuvre et à l'exploitation d'un service aérien international par ladite entreprise soit admis en franchise de droits de douane et autres taxes ou redevances, sous réserve du respect des règlements de l'Etat contractant intéressé.*

**Note.**— *Cette disposition a pour but d'obtenir l'admission, dans les conditions indiquées, du matériel exclusivement destiné à la formation et à l'entraînement aéronautiques, tel que:*

- simulateurs de vol;
- «link trainers»;
- maquettes;
- moteurs et pièces en coupe;
- schémas indiquant le fonctionnement de divers dispositifs techniques.

**4.50 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent, dans la mesure du possible,*

*des dispositions pour que les documents des entreprises de transport aérien et des exploitants soient admis en franchise de droits de douane et qu'ils autorisent l'exécution rapide des formalités de congé relatives à ces documents par le personnel des entreprises de transport aérien ou leurs agents désignés.*

**4.51** Les États contractants prendront des dispositions à l'intention des entreprises de transport aérien et/ou des exploitants d'autres États contractants, en vue de hâter les formalités d'entrée et de sortie en ce qui concerne l'équipement de bord, les rechanges, l'équipement au sol, le matériel d'instruction et le matériel de sûreté, qu'ils soient ou non exemptés des droits de douane et autres taxes et redevances, en vertu des dispositions de la présente Annexe ou de tous autres arrangements. Les États contractants accorderont rapidement l'autorisation nécessaire d'importation ou d'exportation de ces articles lorsque les entreprises de transport aérien ou les exploitants intéressés auront rempli des formalités simplifiées relatives aux documents. De tels arrangements ne s'appliquent pas aux marchandises destinées à la vente générale, aux denrées alimentaires, aux boissons et au tabac.

**4.51.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants autorisent, dans la mesure du possible, les entreprises de transport aérien ou les exploitants des autres États contractants à présenter, sur une page distincte du manifeste de marchandises, une liste de l'équipement de bord, des rechanges, de l'équipement au sol, du matériel d'instruction et du matériel de sûreté importés ou exportés. La liste devrait être annotée comme suit:*

**Note.**— *Nous certifions que les marchandises énumérées sur la présente page du manifeste ne sont pas destinées à la vente, mais à l'usage exclusif de (ajouter le nom de l'entreprise de transport aérien ou de l'exploitant) en vue de la mise en oeuvre ou de l'exploitation d'un service aérien international.*

**4.52** Les États contractants n'exigeront pas que leur soient remis à l'avance des documents, permis d'entrée ou de sortie ou autres pièces analogues concernant l'équipement de bord, les rechanges, les provisions de bord, l'équipement au sol, le matériel d'instruction et le matériel de sûreté si une entreprise ou un exploitant d'un autre État contractant a un besoin urgent de ces articles pour le fonctionnement de ses services, à condition que l'entreprise ou l'exploitant s'engage par écrit à remettre ces documents dans un délai raisonnable après l'entrée ou la sortie des articles considérés et que l'Etat intéressé ait l'assurance que les documents lui seront effectivement remis.

**4.53** Les États contractants autoriseront les prêts d'équipements de bord et de rechanges ainsi que le matériel de sûreté et de recharge entre des entreprises de transport aérien, lorsque ceux-ci seront utilisés en vue de la mise en oeuvre ou de l'exploitation de services de transport aérien international réguliers, sans exiger le paiement de droits de douane ou autres taxes et redevances, et en limitant le contrôle aux

formalités propres à garantir qu'en règle générale les articles prêtés seront restitués sous forme d'articles qualitativement et techniquement identiques aux articles prêtés et de même origine que ceux-ci et qu'en aucun cas la transaction ne présentera un caractère lucratif.

## H. Marchandises et autres articles n'arrivant pas dans le pays de destination prévue

4.54 Dans le cas où, par suite d'une erreur, d'un cas de force majeure ou d'une impossibilité d'accès à l'arrivée, des marchandises, des bagages non accompagnés ou des provisions de bord ne sont pas déchargés à leur destination prévue, les pouvoirs publics du lieu où le déchargement devrait être effectué accepteront une déclaration de l'exploitant, avec motifs à l'appui, certifiant que les articles en question n'ont pas été déchargés et ils n'exigeront pas que l'exploitant établisse de nouveaux documents et ne lui imposeront ni sanction, ni amende, ni droit de douane, ni taxe.

4.55 Dans le cas où des marchandises sont expédiées vers une destination située à l'intérieur du territoire d'un État contractant et n'ont pas encore été versées à la consommation dans cet État mais doivent ultérieurement être retournées au point d'origine ou être réexpédiées vers une autre destination, cet État contractant autorisera la réexpédition sans exiger de licence d'importation, d'exportation ou de transit, s'il n'y a pas eu contravention aux lois et règlements en vigueur.

*Note.— Les dispositions ci-dessus n'ont pas pour objet d'empêcher les États contractants d'exiger des licences d'importation, d'exportation ou de transit en ce qui concerne des expéditions particulières auxquelles s'appliquent des restrictions spéciales.*

4.56 Dans le cas où, par suite d'une erreur ou d'un problème de manutention, des marchandises, des bagages non accompagnés ou des provisions de bord sont déchargés sans manifeste à un autre aéroport international, l'État contractant intéressé en facilitera le renvoi à la bonne destination ou en permettra le congé normal et la livraison au destinataire, à condition que toutes les conditions de présentation des marchandises soient remplies, et il n'imposera aux exploitants ni sanction, ni amende, ni droit de douane, ni taxe du fait que les marchandises ont été mal acheminées. Dans le cas où des marchandises, des bagages non accompagnés ou des provisions de bord doivent être réacheminés vers la bonne destination, l'État contractant peut imposer les conditions suivantes:

- qu'ils soient signalés aux pouvoirs publics compétents;
- qu'ils restent sous la surveillance des pouvoirs publics compétents au point de déchargement jusqu'à leur réacheminement;

- qu'il soit mentionné dans le manifeste ou la déclaration générale (voir également 2.5) remis lors du déchargement qu'ils n'ont pas été acheminés sur leur destination normale;
- qu'ils soient réacheminés sans retard;
- qu'ils soient assujettis aux lois et règlements de l'État sur la santé publique et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire;
- s'ils sont réacheminés par la voie aérienne, qu'ils soient inscrits dans le manifeste ou la déclaration générale (voir également 2.5) appropriés au moment de leur réacheminement;
- s'ils sont réacheminés par la voie aérienne, qu'ils fassent l'objet d'une déclaration de transbordement ou d'une vérification à l'aéroport par lequel ils quittent le territoire de l'État.

## I. Bagages non accompagnés

4.57 Les bagages non accompagnés transportés par la voie aérienne seront dédouanés selon la procédure applicable aux bagages accompagnés ou selon une autre procédure douanière simplifiée distincte de celle qui est normalement applicable aux marchandises.

*Note.— Cette disposition a pour but d'obtenir notamment:*

- que les bagages non accompagnés soient exemptés, dans la mesure du possible, de déclaration écrite au même titre que les bagages accompagnés; toutefois, les documents de dédouanement fournis par les entreprises de transport aérien seront remplis par les passagers avant l'expédition;
- qu'ils bénéficient des mêmes facilités douanières que les bagages accompagnés, sous réserve du respect des règlements de l'État contractant intéressé;
- que des dispositions soient prises pour que les formalités de congé des bagages non accompagnés s'effectuent dans la salle de douane prévue pour les passagers, où certains bagages accompagnés sont vérifiés si besoin est.
- que les bagages non accompagnés des coursiers soient traités conformément aux dispositions de la Pratique recommandée 4.5 de l'Annexe 9 et de la Norme 4.3.4 de l'Annexe 17.

4.57.1 Les États contractants prendront les dispositions pour que les bagages non accompagnés puissent être dédouanés à la demande d'un représentant autorisé de leur propriétaire.

**J. Expéditions d'animaux et de plantes**

4.58 Les États contractants qui, dans certains cas, exigent des certificats sanitaires ou d'autres documents pour l'expédition de certains animaux ou de certains végétaux publieront leurs règlements détaillés à cet égard.

**K. Formalités et documents relatifs à la poste**

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

## CHAPITRE 5. TRAFIC EN TRANSIT DANS LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT

### A. Trafic repartant par le même service aérien transitaire

5.1 Chaque État contractant fera en sorte, soit par la création de zones de transit direct, soit au moyen de dispositions relatives au transit direct, soit par tout autre moyen, que les membres d'équipage, les passagers, les bagages, les marchandises, les provisions de bord et la poste repartant par le même service aérien transitaire soient autorisés à séjourner temporairement dans son territoire sans être soumis à aucune inspection, sauf pour des raisons de sûreté de l'aviation, pour le contrôle des stupéfiants ou dans des cas spéciaux.

*Note.— En ce qui concerne l'application des mesures de sûreté de l'aviation, prière de se reporter à l'Annexe 17 et au Manuel de sûreté de l'OACI.*

5.2 Les États contractants n'exigeront ni documents ni visas en ce qui concerne le trafic qui poursuit son voyage par le même service aérien transitaire, sauf dans des cas spéciaux déterminés par les pouvoirs publics compétents.

*Note.— Cette disposition implique notamment que les États contractants: a) ne retireront pas temporairement aux passagers leur passeport; b) n'exigeront pas de l'exploitant qu'il le fasse.*

### B. Trafic repartant du même aéroport par un autre service

5.3 Chaque État contractant prendra des dispositions pour que les passagers et leurs bagages arrivant par un service aérien et repartant du même aéroport par un autre service aérien, que l'exploitant soit le même ou non, soient traités comme les passagers et les bagages visés à la Section A ci-dessus. Les exploitants feront le nécessaire pour que les passagers et leurs bagages qui ont à prendre une correspondance soient séparés des autres passagers, de façon que ces passagers et leurs bagages puissent aller prendre leur correspondance aussi rapidement que possible.

*Note.— L'exploitant qui a débarqué un passager devant prendre une correspondance au même aéroport est tenu de veiller à sa garde.*

5.4 Les États contractants n'exigeront ni document ni visa en ce qui concerne le trafic repartant du même aéroport par un autre service aérien, sauf dans des cas spéciaux déterminés par les pouvoirs publics compétents.

*Note.— L'exploitant qui a débarqué un passager devant prendre une correspondance au même aéroport est tenu de veiller à sa garde.*

5.4.1 Chaque État contractant prendra des dispositions pour que les passagers en transit qui traversent son territoire et doivent le quitter dans les deux jours qui suivent le jour de leur arrivée, sans pouvoir demeurer à l'aéroport international d'arrivée jusqu'à leur prochain vol, faute des installations nécessaires ou pour toute autre raison, soient autorisés à séjourner sur son territoire sans être tenus d'obtenir de visa avant leur arrivée, sauf dans des cas spéciaux déterminés par les pouvoirs publics compétents.

*Note.— Cette disposition implique que chaque État contractant pourra:*

- a) délivrer à ces passagers, à leur arrivée, une autorisation d'entrée, sous la forme d'un laissez-passer ou d'un visa d'arrêt-séjour, par exemple;
- b) désigner une zone ou un point de la ville dans laquelle est situé l'aéroport international, ou une ville voisine, à l'intérieur desquels ces passagers devront demeurer;
- c) prendre toute autre mesure administrative touchant le séjour de ces passagers sur son territoire.

*Il est également entendu que tout État contractant pourra, à sa discrédition, accorder aux passagers en transit sur son territoire des facilités supérieures à celles qui sont indiquées dans la disposition ci-dessus et aux alinéas a), b) et c) de la présente note.*

5.5 Chaque État contractant prendra des dispositions en vue du transbordement direct, d'un vol ou d'un exploitant à un autre dans un même aéroport, des bagages mal acheminés, des bagages non accompagnés, des marchandises et des provisions de bord déchargées, sans qu'ils soient inspectés, sauf pour des raisons de sûreté de l'aviation ou dans d'autres circonstances spéciales. Dans les cas où le transbordement direct ne peut être réalisé, les États contractants veilleront à ce que les dispositions soient prises en vue de la garde temporaire de ces articles, sous stricte surveillance et en lieu sûr. Les exploitants feront le nécessaire pour traiter aussi rapidement que possible les bagages mal acheminés, les bagages non accompagnés, les marchandises et les provisions de bord qui doivent être transbordées.

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

5.6 Chaque État contractant prendra des dispositions pour permettre aux exploitants de subdiviser sous la surveillance des pouvoirs publics concernés les marchandises en transbordement, et notamment les expéditions en conteneurs et sur palettes, pour qu'ils puissent trier et réassortir les marchandises qui doivent être réexpédiées, sans inspection, sauf pour des raisons de sûreté de l'aviation ou dans des cas particuliers, et seulement sous réserve de la présentation d'une documentation simplifiée lorsqu'il y a lieu.

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

5.7 La poste aérienne déchargée et repartant du même aéroport par un autre service aérien, que l'exploitant soit le même ou non, sera acheminée conformément aux dispositions des règlements en vigueur de l'Union postale universelle.

#### C. Trafic transféré d'un aéroport à un autre

5.8 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant fasse en sorte, soit au moyen de dispositions relatives au transit direct, soit par tout autre moyen, que le trafic qui traverse directement son territoire et qui, au cours de ce transit, est transféré d'un aéroport international à un autre aéroport international, puisse poursuivre sa route sans être soumis à une visite, sauf pour des mesures de sûreté de l'aviation, pour la prévention de l'entrée illégale ou dans des cas spéciaux. Pour le trafic de correspondance à destination d'un autre aéroport, l'exploitant qui a débarqué le passager a l'obligation de garde, sauf dans le cas où cette obligation, conformément à la législation nationale en vigueur, relève de la compétence d'une autre autorité.*

5.9 **Pratique recommandée.**— *En ce qui concerne le trafic visé en 5.8, il est recommandé que les États contractants n'exigent ni document ni visa pour les passagers et leurs*

*bagages et que, si des documents sont demandés pour les marchandises, les bagages non accompagnés et les provisions de bord, il soit fait usage de documents aussi simples que possible.*

#### D. Trafic de fret transbordé entre aéronefs et moyens de surface

5.10 Les États contractants prendront des dispositions pour que les formalités de transbordement du fret entre aéronefs et moyens de surface soient effectuées de façon à conserver l'avantage de la rapidité propre au transport aérien et à éviter tout retard.

#### E. Aéroports francs et zones franches

5.11 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants établissent des aéroports francs.*

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

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

5.14 Les États veilleront à ce que la mise en place d'aéroports francs, de zones franches et/ou d'entrepôts douaniers ne présente aucun risque supplémentaire en ce qui concerne la sûreté de l'aviation et le contrôle des stupéfiants.

## CHAPITRE 6. AÉROPORTS INTERNATIONAUX — AMÉNAGEMENTS ET SERVICES INTÉRESSANT LE TRAFIC

### A. Généralités

6.1 Les États contractants prendront toutes les mesures nécessaires pour obtenir la coopération des exploitants et des administrations d'aéroport, afin que soient fournis, à leurs aéroports internationaux, des aménagements et des services qui permettent d'assurer l'acheminement et le congé rapides des passagers, des membres d'équipage, des bagages, des marchandises et de la poste. Ces aménagements et services devront être susceptibles de transformation et d'extension pour répondre à l'accroissement prévu du volume de trafic et pour permettre d'appliquer des mesures de sûreté renforcées en cas d'intensification des menaces, tout en permettant l'application de mesures appropriées de contrôle des stupéfiants.

*Note.— En ce qui concerne l'application des mesures de sûreté de l'aviation, prière de se reporter à la disposition pertinente de l'Annexe 17, Chapitre 2\*.*

6.2 Les États contractants prendront toutes mesures utiles pour encourager les consultations entre les administrations d'aéroport, d'une part, et les exploitants, les services de contrôle et les organisations appropriées représentant les autres usagers des aéroports, d'autre part, dès la première phase des travaux de planification concernant la construction de nouvelles aérogares ou la transformation importante d'aérogares existantes ou lorsque de nouvelles procédures exigent la modification des installations et services existants, y compris leur réagencement interne, à leurs aéroports internationaux.

6.3 Les États contractants prendront toutes les mesures nécessaires pour obtenir la coopération des exploitants et des administrations d'aéroports, en vue de garantir que les aménagements et services à leurs aéroports internationaux soient conçus de manière à offrir les meilleures dispositions possibles pour l'acheminement du trafic.

6.3.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants dont les aéroports internationaux connaissent des problèmes de pointe de trafic notifient aux entreprises de transport aérien régulier concernées qui exploitent des vols réguliers et des vols non réguliers, selon des procédures appropriées de coordination des horaires aux aéroports et longtemps avant les saisons de pointe connues, toutes restrictions qui pourraient s'appliquer pour ajuster le trafic et la capacité de l'aéroport.*

6.4 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsqu'à un aéroport international une redevance de services passagers est imposée et que sa perception auprès des*

*passagers donne lieu à des problèmes de facilitation, cette redevance soit prélevée, dans la mesure du possible, après consultation et préavis, auprès des entreprises de transport aérien qui la percevront auprès des passagers de façon à ne pas causer de files d'attente supplémentaires à l'aéroport.*

**6.5 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que l'usage des cartes de crédit soit accepté, dans la mesure du possible, comme moyen de paiement des services rendus, ainsi que des droits et taxes, dans les aéroports internationaux.*

**6.6 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les exploitants, en accord avec les administrations d'aéroport et sous réserve des limitations raisonnables qui pourraient être fixées par celles-ci, aient le choix d'assurer leurs propres services d'escale ou la faculté de faire exécuter ces opérations entièrement ou partiellement, soit par un organisme relevant d'un autre exploitant agréé par l'administration de l'aéroport, soit par l'exploitant de l'aéroport, soit par un organisme agréé par l'administration de l'aéroport.*

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

#### I. Dispositions communes

6.7 Les États contractants veilleront à ce qu'une attention particulière soit accordée à la nécessité de disposer en permanence d'installations adéquates aux aéroports internationaux et à ce que des méthodes appropriées soient adoptées pour assurer l'embarquement et le débarquement rapides des passagers.

6.7.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants encouragent les aéroports et les exploitants d'aéronefs à échanger tous les renseignements pertinents sur les vols. L'échange électronique des données*

\* Cette disposition se lit comme suit:

2.2.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant prenne des dispositions, toutes les fois que cela sera possible, pour que les mesures et procédures de sûreté entraînent le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile internationale.*

avec les compagnies aériennes devrait être facilité aux aéroports encombrés. Pour cet échange, il faudrait encourager les solutions techniques conformes aux normes de l'industrie (par exemple le système EDIFACT/ONU).

**6.8 Pratique recommandée.**— Il est recommandé, en application des dispositions visées en 6.3, de réaliser des parcours aussi directs que possible, sans croisements entre la circulation des passagers et celle des bagages, ni entre les différents circuits. Dans la mesure où le parcours à suivre n'apparaît pas de façon évidente, il convient d'utiliser une signalisation appropriée.

**6.9 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les signes internationaux à l'usage des passagers aux aéroports, reproduits dans le document intitulé Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes (Doc 9636), élaboré à cette fin et publié conjointement par l'OACI et par l'Organisation maritime internationale, soient mis en place dès que l'occasion se présentera.

**6.9.1 Pratique recommandée.**— Il est recommandé d'afficher de façon très visible dans les aéroports internationaux des avis et des brochures avertissant les voyageurs des conséquences graves du trafic illicite de stupéfiants et des sanctions pénales dont sont passibles les personnes reconnues coupables de délits relatifs aux stupéfiants.

**6.10 Pratique recommandée.**— Il est recommandé de prendre des dispositions afin que les passagers et les membres d'équipage puissent au besoin effectuer à l'abri le parcours entre l'aérogare et l'aéronef, et vice versa.

**6.11 Pratique recommandée.**— Il est recommandé d'apporter une attention particulière à l'acheminement des passagers lorsque les distances à parcourir à pied sont longues et d'étudier les moyens de faciliter ces trajets par des systèmes mécanisés.

**6.12 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que soient installés des tableaux ou des dispositifs de visualisation pour l'affichage des renseignements concernant les vols, doublés au besoin d'un système de sonorisation clairement audible, afin que les passagers et le public puissent être pleinement informés des arrivées, des départs et des annulations de vol, et surtout de tous changements de dernière minute dans les horaires d'arrivée ou de départ, ou de toutes modifications concernant le numéro des portes.

**6.12.1 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que, pour donner effet aux dispositions de 6.12, des tableaux ou des affichages relatifs aux vols soient présentés autant que possible sous la forme normalisée recommandée dans le Doc 9249—Affichages publics actualisables relatifs aux vols. Les États contractants devraient veiller à ce que les parties concernées par l'exploitation des vols fournissent en temps utile et rapidement tous les renseignements actualisés sur les vols, en particulier les changements de dernière minute, aux services

responsables du fonctionnement des écrans d'affichage de renseignements sur les vols. Ces derniers services devraient avoir pour responsabilité d'établir la liste des données dont ils ont besoin pour faire fonctionner ces dispositifs et des moyens par lesquels elles leur seront communiquées, reconnaissant les normes existantes de l'industrie.

**6.13 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que des transports de surface rapides et sûrs soient disponibles entre la ville et l'aéroport.

**6.13.1 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants encouragent une consultation complète, dès que possible, entre les exploitants d'aéroport et tous les services et exploitants qui permettent d'accéder à l'aéroport par des transports de surface, pour encourager à la fois une meilleure coordination dans la planification de l'accès aux aéroports par transport de surface, et la fourniture des renseignements pertinents aux passagers. Les États contractants devraient aussi promouvoir à la fois la fourniture aux passagers de renseignements sur les services disponibles et sur le prix de ces services, et la facilitation de la délivrance des billets pour le transport au sol, y compris des modes de paiement.

**6.14 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les aéroports internationaux soient dotés d'aménagements appropriés pour le stationnement de longue et de courte durée des véhicules automobiles.

## II. Dispositions relatives au stationnement et au service des aéronefs

**6.15 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que des mesures soient prises pour assurer aux aéronefs de tous types et de toutes catégories (réguliers, non réguliers et d'aviation générale) un stationnement commode et un service rapide, afin de hâter les formalités de congé et les opérations à accomplir sur les aires de trafic et de réduire la durée d'immobilisation des aéronefs au sol. Il est souhaitable en particulier:

- d'adopter des dispositions qui permettent d'affecter aux aéronefs des postes de stationnement aussi proches que possible de l'aérogare, en vue d'assurer rapidement les opérations de chargement et de déchargement;
- de mettre à la disposition des aéronefs qui ne sont pas en cours de chargement ni de déchargement des postes de stationnement plus éloignés de l'aérogare afin de ne pas gêner l'acheminement du trafic sur l'aire de trafic, et de prendre des dispositions appropriées en vue d'une utilisation optimale de ces postes;
- de doter les postes de stationnement des moyens nécessaires à l'exécution rapide de toutes les opérations intéressant le service des aéronefs;

- d) d'attacher une importance particulière aux mesures d'assistance aux aéronefs lors des opérations d'embarquement et de débarquement;
- e) de mettre à la disposition des aéronefs des aménagements et services d'avitaillement et de reprise de carburant pendant les heures établies par les pouvoirs publics;
- f) de fournir des moyens de transport entre les postes de stationnement éloignés et l'aérogare lorsque la distance et la sécurité l'exigent par suite d'une utilisation optimale de la surface de stationnement disponible;
- g) lorsque c'est nécessaire, de mettre à la disposition des aéronefs assurant des vols internationaux des aires de stationnement où il soit possible de procéder à l'inspection de l'aéronef, des passagers, des membres d'équipage et des bagages.

### III. Passagers, équipages et bagages au départ

**6.16 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que, dans la mesure du possible, les États contractants se fixent comme objectif une durée totale maximale de 60 minutes pour l'accomplissement des formalités de départ pour tous les passagers qui n'exigent qu'une inspection normale en vue de services de transport aérien internationaux, durée calculée à partir du moment où le passager se présente au premier point de traitement à l'aéroport (comptoir d'enregistrement de la compagnie aérienne, point de contrôle de sûreté ou autre point de contrôle requis, selon les dispositions prises aux différents aéroports) jusqu'à l'heure de départ prévue du vol, en notant que les mesures de sûreté devront toujours être intégralement appropriées. Dans le cas où la période effectivement nécessaire à l'accomplissement de ces formalités dépasse de beaucoup cet objectif, les autorités aéroportuaires, les fournisseurs de services passagers et les services de contrôle gouvernementaux devraient se consulter avec les exploitants de transport aérien concernés en vue d'adopter les mesures nécessaires pour réaliser cet objectif.

**6.17 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que des accès faciles et rapides à l'aérogare soient aménagés à l'intention des passagers, des membres d'équipage et de leurs bagages, qui arrivent à l'aéroport par des transports de surface.

**6.18 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que, aux aéroports où le trafic le justifie, les États contractants s'assurent que les compagnies aériennes, les aéroports et les services de manutention au sol envisagent d'aménager dans les salles de départ et de transit des aérogares de passagers des pouponnières de superficie adéquate, dotées des installations nécessaires, destinées aux nourrissons et aux jeunes enfants qui voyagent avec un ou plusieurs parents ou accompagnateurs. Ces locaux devraient être signalés clairement au moyen de signes appropriés.

**6.19 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que des services de transport fréquents et pratiques soient disponibles entre les aérogares d'un aéroport aussi bien qu'entre les parcs de stationnement public éloignés, désignés à cet effet, et les aérogares.

**6.20 Pratique recommandée.**— Il est recommandé d'étudier la possibilité d'installer des postes d'enregistrement des bagages aussi près que possible des points d'arrivée de transports de surface.

**6.21 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants étudient la possibilité d'autoriser la mise en place d'installations et de services d'enregistrement hors aéroport, en tenant dûment compte des mesures de sûreté et de contrôle nécessaires.

**6.22 Pratique recommandée.**— Afin de faciliter le départ des aéronefs, il est recommandé que les États contractants, lors de l'examen des passagers à titre de mesure de sûreté ou, s'il y a lieu, pour le contrôle des stupéfiants, utilisent, dans la mesure du possible, du matériel spécialisé à cette fin, de manière à réduire sensiblement le nombre des personnes à soumettre à une fouille par d'autres moyens.

*Note 1.— L'emploi des techniques radiologiques pour inspecter les passagers est à éviter.*

*Note 2.— Il convient d'isoler les personnes qui doivent faire l'objet d'une fouille complète. À défaut d'isoloirs spécialement aménagés, on peut utiliser des paravents.*

**6.23 Pratique recommandée.**— Afin de faciliter le départ des aéronefs, il est recommandé que les États contractants, lors de l'examen des bagages des passagers au départ de leur territoire à titre de mesure de sûreté, ou, s'il y a lieu, pour le contrôle des stupéfiants, utilisent, dans la mesure du possible, du matériel spécialisé à cette fin, de manière à réduire sensiblement la quantité de bagages à soumettre à une fouille par d'autres moyens.

**6.24 Pratique recommandée.**— Il est recommandé d'adopter une méthode d'acheminement et d'embarquement individuels et continus des passagers, des membres d'équipage et des bagages, au lieu du système d'acheminement par groupes, chaque fois que cette méthode permet d'accélérer les formalités de congé.

**6.25 Pratique recommandée.**— Il est recommandé d'accorder une attention particulière aux dispositifs de tri, d'acheminement, de concordance et de chargement des bagages. Il est recommandé en outre de prévoir autant que possible:

- a) des systèmes mécanisés, appropriés au volume du trafic et capables de trier, d'acheminer et de charger de grandes quantités de bagages dans un délai minimal;
- b) l'utilisation du système d'identification distincte des bagages connu sous le nom de «Concept de la plaque d'immatriculation» pour la concordance, le tri et la

recherche des bagages. Le «Concept de la plaque d'immatriculation» mis au point par l'ACI/l'IATA est défini dans le Manuel des résolutions de la Conférence des services aux passagers de l'IATA (Résolution 740) et dans les pratiques recommandées de ce document. La «plaque d'immatriculation» se compose d'une étiquette de bagage codée comportant un numéro distinct qui peut être lu automatiquement et transmis par des moyens électroniques entre les compagnies aériennes, les aéroports et les agents de manutention. Elle permet à toutes ces parties de trier et de manutentionner les bagages plus efficacement. Les mêmes éléments d'identification peuvent aussi être utilisés aux fins de la vérification de la concordance des bagages (voir Annexe 17, 4.3.1);

- c) une zone où il soit possible de stocker des conteneurs à bagages et de reconditionner leur contenu;
- d) des moyens mécaniques de stockage, de déstockage et d'entretien des conteneurs à bagages, lorsque l'importance du trafic le justifiera.

**6.26 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les locaux où doivent se rendre les membres d'équipage pour les besoins de l'exploitation soient aisément accessibles et, si possible, voisins les uns des autres.

#### IV. Passagers, équipages et bagages à l'arrivée

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

**6.28 Pratique recommandée.**— Il est recommandé d'accorder une attention toute particulière aux points où les passagers risquent d'être le plus retardés.

**6.29 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants se fixent comme objectif d'obtenir que, dans les grands aéroports internationaux, le congé de tous les passagers qui n'exigent qu'une inspection normale soit terminé dans les 45 minutes qui suivent le débarquement, quelles que soient la capacité de l'aéronef et l'heure prévue d'arrivée.

**6.30** Afin d'éviter tout retard aux passagers, les mesures nécessaires seront prises pour que les bagages parviennent à temps au point de délivrance des bagages.

**6.30.1 Pratique recommandée.**— Il est recommandé de prendre les mesures nécessaires pour que le déchargement des bagages, y compris les bagages en conteneurs ainsi que leur transport depuis l'aéronef jusqu'au point de délivrance, soit

effectué avec rapidité. À cette fin, des systèmes mécanisés de déchargement et de transport devraient être utilisés dans les cas où le volume du trafic le justifie et un nombre suffisant de manutentionnaires devrait être disponible en permanence.

**6.31 Pratique recommandée.**— Il est recommandé qu'un espace suffisant soit prévu au point de délivrance des bagages afin que chaque passager puisse identifier et retirer rapidement ses bagages enregistrés.

**6.32 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que, là où le volume des bagages le justifie, des systèmes mécanisés de distribution soient installés aux points de délivrance des bagages, de manière à amener les bagages aux passagers et en faciliter ainsi la récupération.

**6.32.1** Les autorités responsables des aéroports internationaux veilleront à ce que les passagers puissent obtenir dans le transport de leurs bagages une aide qui leur permette de transférer ceux-ci des points de délivrance des bagages jusqu'à des points situés aussi près que possible des postes de stationnement des véhicules de surface qui quittent l'aéroport ou qui relient les diverses aérogares.

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

**6.33 Pratique recommandée.**— Il est recommandé aux États contractants de permettre, chaque fois que cela est possible, aux passagers de rester à bord de l'aéronef et d'autoriser l'embarquement et le débarquement, pendant l'avitaillement en carburant, sous réserve que soient prises les mesures de sécurité nécessaires.

**6.33.1 Pratique recommandée.**— Il est recommandé, en particulier, de prendre des dispositions techniques et réglementaires pour que les passerelles télescopiques d'accès aux avions puissent être maintenues en service pendant l'avitaillement de l'aéronef.

**6.34 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants veillent à la mise en oeuvre, aux aéroports où le volume et la nature du trafic l'exigent, d'installations matérielles dans lesquelles les membres d'équipage et les passagers en transit direct sur le même vol ou en correspondance puissent séjournier temporairement sans être sujets à des formalités d'inspection, sauf pour des mesures de sûreté de l'aviation ou dans des circonstances spéciales.

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

**6.35 Pratique recommandée.**— Il est recommandé de prévoir des comptoirs pour les entreprises de transport aérien

*dans la zone de transit afin de faciliter l'acheminement d'un aéronef à l'autre des passagers en transit qui n'ont pas à passer par les postes de contrôle.*

**6.36 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé de prendre des dispositions pour que les membres d'équipage en transit de courte durée puissent communiquer, d'un point situé près du poste de chargement, soit sur l'aire de trafic, soit dans un local placé en bordure de l'aire de trafic, par télévision ou téléphone, avec les différents services officiels (comme par exemple le contrôle de la circulation aérienne et le centre météorologique), sans avoir à s'y présenter en personne.*

## VI. Installations et services divers dans les aérograges de passagers

**6.37 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé de fournir aux passagers les installations indispensables à leur commodité.*

**6.37.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé de mettre en oeuvre des moyens d'entreposage pour les bagages laissés en consigne aux aéroports internationaux.*

6.37.2 Les aéroports internationaux seront dotés d'installations fonctionnelles sûres d'entreposage où les bagages non réclamés, non identifiés ou mal acheminés seront tenus prêts pour le dédouanement en attendant qu'on les réexpédie, qu'on les réclame ou qu'on s'en débarrasse conformément aux règlements et procédures gouvernementaux applicables sur le territoire de l'État intéressé. Le personnel des entreprises de transport aérien aura accès à ces bagages au moins pendant toutes les heures d'exploitation de l'aéroport.

**6.38 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé de prendre, dans la mesure où les visiteurs sont admis dans les aérograges, des dispositions appropriées afin qu'ils ne gênent pas l'acheminement du trafic à l'arrivée et au départ.*

**6.38.1 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé de prendre des dispositions en vue de mettre en place, dans des secteurs publics ou non contrôlés des zones d'arrivée et/ou de départ, des aménagements destinés aux organisateurs de voyages en groupe/voyagistes, afin de réduire le plus possible les encombrements dans les aérograges.*

**6.39 Pratique recommandée.**— *Lorsque des articles en franchise ou d'autres articles sont en vente dans l'aérograge, que ces articles soient offerts aux passagers au départ seulement ou à la fois aux passagers au départ et aux passagers à l'arrivée, il est recommandé de prévoir des emplacements commodes pour les magasins de façon qu'un grand nombre de passagers puissent aisément y avoir accès, que le service soit efficace et qu'il y ait suffisamment d'espace pour la clientèle, afin qu'il n'y ait pas d'encombrement et que les flots de passagers au départ et à l'arrivée ne soient pas entravés.*

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

**6.40 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent des dispositions pour que les formalités d'entrée et de sortie des avions-cargos et de leur cargaison puissent s'effectuer dans la zone de l'aérograge de fret.*

**6.41 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que des accès faciles et rapides aux aérograges de marchandises soient aménagés, compte tenu de l'espace nécessaire, sur les voies de service et devant les aérograges, au passage et à la mise à poste des camions de grandes dimensions.*

**6.42 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé de doter chaque aérograge de marchandises de postes de délivrance et de réception d'une hauteur adaptable à celle des plateaux des camions.*

**6.43 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé d'utiliser, partout où cela est justifié, des dispositifs mécanisés et automatisés pour le chargement, le déchargement, l'acheminement et l'entreposage des marchandises.*

**6.44 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé qu'un espace suffisant soit disponible dans les aérograges de marchandises pour l'entreposage et l'acheminement des marchandises, y compris le chargement et le déchargement des palettes et des conteneurs, à proximité de la zone de contrôle douanier et facilement accessible tant de l'aire de trafic que de la route d'accès côté ville, aux personnes et véhicules autorisés. Ces arrangements devraient tenir compte de la sûreté de l'aviation et des mesures appropriées de contrôle des stupéfiants.*

**6.45 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que des installations et un espace adéquats soient aménagés aux aéroports internationaux, ou en des emplacements commodes hors des aéroports, pour l'entreposage temporaire des conteneurs vides.*

**6.46 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les aérograges de marchandises soient équipés d'aménagements appropriés pour l'entreposage des marchandises spéciales (par exemple les articles de grande valeur, les denrées périssables, les dépouilles mortelles, les matières radioactives et autres marchandises dangereuses, ainsi que les animaux vivants). Dans les aérograges de marchandises, l'accès des zones où des marchandises et de la poste ordinaires et spéciales sont entreposées avant d'être expédiées par voie aérienne devrait être protégé à tout moment contre les personnes non autorisées.*

**6.47 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé de doter les aérograges de marchandises des postes de stationnement nécessaires pour entreposer le matériel de manutention lorsqu'il n'est pas utilisé et de les situer de*

*manière à ne pas gêner l'acheminement des marchandises à l'arrivée et au départ.*

**6.48 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé, lorsque les aéronefs de grande capacité transportant une charge mixte de passagers et de marchandises sont placés à proximité de l'aérogare de passagers, de mettre en oeuvre tous les moyens nécessaires pour assurer avec rapidité le chargement et le déchargement de grandes quantités de marchandises ainsi que leur acheminement entre l'aéronef et la ou les aérogares de marchandises. À cette fin, les parcours d'acheminement devraient être conçus de manière à ne pas gêner ceux des passagers et des bagages.*

**6.49 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé de mettre en oeuvre les moyens nécessaires pour enlever immédiatement, par tout transport agréé, les expéditions encombrantes ou lourdes de l'aéroport jusqu'aux locaux de l'importateur, de l'agent ou du commissionnaire de fret, ce transport devant faire l'objet d'une approbation des autorités douanières et de toute autre condition liée à cette approbation.*

**6.50 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que soient aménagés aux aéroports internationaux des espaces bien situés et suffisamment vastes où, sous le contrôle de la douane, les marchandises en transbordement puissent être dégroupées, triées et regroupées en vue de leur réacheminement immédiat ou différé. Ces arrangements devraient tenir compte de la sûreté de l'aviation et des mesures appropriées de contrôle des stupéfiants.*

**6.51 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé qu'aux aéroports dont la capacité de manutention du fret est insuffisante et dont l'expansion est limitée ou irréalisable, des entrepôts sous douane hors aéroport soient autorisés et que l'acheminement du fret entre ces entrepôts et l'aéroport soit soumis à un minimum de formalités afin d'accélérer le congé et de réduire l'encombrement des entrepôts aéroportuaires.*

**6.52 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, là où le volume de la poste aérienne le justifie et où cela permettrait d'accélérer l'acheminement de la poste, de l'avis des autorités postales, des installations et un espace adéquats soient aménagés aux aéroports internationaux pour le reconditionnement, le tri et l'acheminement de la poste aérienne. Ces arrangements devraient tenir compte de la sûreté de l'aviation et des mesures appropriées de contrôle des stupéfiants.*

### C. Aménagements nécessaires à l'exécution des mesures sanitaires, aux soins médicaux d'urgence et aux mesures de contrôle vétérinaires et phytosanitaires

**6.53** Les États contractants, en collaboration avec les autorités aéroportuaires, veilleront au maintien de l'hygiène publique, notamment par l'application des mesures d'ordre

sanitaire, phytosanitaire et vétérinaire aux aéroports internationaux.

**6.54 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants fournissent, à tous les aéroports internationaux importants ou à proximité de ces aéroports, les aménagements et services nécessaires à la vaccination ou à la revaccination ainsi qu'à l'émission des certificats correspondants.*

**6.55 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les aéroports internationaux disposent d'aménagements suffisants pour l'exécution des mesures d'ordre sanitaire, phytosanitaire ou vétérinaire applicables aux aéronefs, aux membres d'équipage, aux passagers, aux bagages, aux marchandises, à la poste et aux provisions de bord.*

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

**6.57** Les États contractants, en coopération avec les administrations aéroportuaires et les exploitants d'aéronefs, prendront toutes les mesures pour assurer que les aliments et l'eau destinés à la consommation, tant dans les aéroports qu'à bord des aéronefs, soient obtenus, préparés, manipulés, conservés et servis selon les règles de l'hygiène conformément aux règlements, aux recommandations et aux normes pertinents de l'Organisation mondiale de la santé, ainsi qu'aux recommandations pertinentes de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.

**6.58** Les États contractants, en coopération avec les administrations aéroportuaires et les exploitants d'aéronefs, feront en sorte que soit institué un système efficace pour évacuer et rendre inoffensives les matières fécales, les ordures, les eaux usées, ainsi que les denrées alimentaires impropre à la consommation et autres matières reconnues dangereuses pour la santé des personnes, des animaux ou des végétaux conformément aux règlements et recommandations pertinents de l'Organisation mondiale de la santé, ainsi qu'aux recommandations de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.

**6.59 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les aéroports internationaux soient pourvus d'un service organisé doté d'un personnel capable d'intervenir immédiatement et disposant de moyens permettant de dispenser des premiers soins sur place; des dispositions devraient être prévues pour l'évacuation rapide des cas plus graves occasionnels vers des services médicaux compétents, selon les arrangements préétablis.*

**D. Aménagements nécessaires à l'exécution des contrôles d'entrée et de sortie et fonctionnement des services de contrôle**

6.60 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les locaux et les aménagements destinés aux autorités chargées d'effectuer les contrôles d'entrée et de sortie soient fournis autant que possible sur le compte des dépenses publiques.*

6.61 Si les locaux et les aménagements mentionnés en 6.60 ne sont pas fournis sur le compte des dépenses publiques, les États contractants veilleront à ce que ces aménagements soient fournis à des conditions au moins aussi favorables que les conditions appliquées aux exploitants d'autres modes de transport pénétrant sur leur territoire et requérant des aménagements d'une ampleur comparable.

6.62 Les États contractants fourniront gratuitement aux exploitants les services suffisants des pouvoirs publics compétents pendant les heures de service fixées par ces pouvoirs publics.

*Note.— Lorsque le volume du trafic et les locaux et aménagements disponibles le justifieront, les États contractants pourront être appelés à exécuter, en plusieurs emplacements, les contrôles d'entrée et de sortie des passagers et de leurs bagages.*

6.62.1 Les États contractants fourniront les services suffisants de pouvoirs publics compétents de manière à répondre aux besoins effectifs et par là même au flux du trafic pendant les heures de service fixées par ces pouvoirs publics.

*Note 1.— Les dispositions de 6.62 et 6.62.1 devraient être appliquées conformément à l'Article 82 du Règlement sanitaire international (1969), troisième édition annotée (1983), qui dispose qu'une autorité sanitaire ne percevra pas de droits pour un examen médical prévu au Règlement sanitaire international, ou pour la vaccination d'une personne à l'arrivée, ou pour la délivrance du certificat s'y rapportant. Le Règlement sanitaire international précise qu'il est inadmissible de réclamer le paiement de droits ou d'en percevoir pour un examen médical, effectué à toute heure du jour ou de la nuit. L'Article 24 dispose que les mesures sanitaires doivent être commencées immédiatement et terminées sans retard.*

*Note 2.— Aux termes de l'Annexe 15 — Services d'information aéronautique —, les États sont tenus de publier, en ce qui concerne leurs aéroports internationaux, la nature et les heures de vacances des services d'entrée et de sortie (douane, contrôle des personnes, santé).*

6.63 En dehors des heures de service fixées pour couvrir toute période où la charge de travail est importante aux aéroports internationaux visées en 6.62 et 6.62.1, les États contractants fourniront les services de ces pouvoirs publics aux exploitants d'aéronefs à des conditions au moins aussi favorables que celles qu'ils appliquent aux exploitants d'autres modes de transport pénétrant dans le territoire de l'État.

6.64 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent des dispositions telles qu'un État puisse autoriser l'installation, dans son territoire, d'agents des pouvoirs publics compétents d'un autre État chargés d'examiner, avant l'envol à destination dudit autre État, les aéronefs, passagers, membres d'équipage, bagages, marchandises et documents, aux fins des formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique et de contrôle vétérinaire et phytosanitaire, lorsque cette mesure peut faciliter le congé à l'arrivée dans le territoire de cet autre État. Les États contractants peuvent aussi, en vertu d'un accord, adopter des formes électroniques de congé préalable pour n'importe laquelle des fonctions énumérées ci-dessus afin de faciliter le congé à l'arrivée dans l'autre État.*

**E. Change des devises**

6.65 Les États contractants prendront des dispositions pour que soit affichée à leurs aéroports internationaux leur réglementation relative au change des devises d'autres États contre les devises ayant cours dans leur territoire.

6.66 Les États contractants qui exercent le contrôle des changes en ce qui concerne les devises d'autres États prendront des dispositions pour:

- publier le cours légal du change de ces devises;
- faire connaître par affichage ou par tout autre moyen, à leurs aéroports internationaux, les cours qui intéressent plus particulièrement chacun de ces aéroports.

6.67 Les États contractants qui n'exercent pas de contrôle des changes en ce qui concerne les devises d'autres États ou certaines d'entre elles, prendront des dispositions pour que des renseignements à cet effet soient affichés à leurs aéroports internationaux.

6.68 **Pratique recommandée.**— *En ce qui concerne les devises d'autres États pour lesquelles l'État contractant intéressé n'a établi aucun cours de change soumis à son contrôle, il est recommandé que cet État contractant prenne toutes dispositions possibles pour que soient disponibles, aux aéroports internationaux, des renseignements sur les cours pratiqués au marché libre.*

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

*Note.— L'emploi, aux aéroports internationaux, de changeurs automatiques qui permettent au passager en partance d'obtenir, à n'importe quel moment du jour ou de la nuit, des devises étrangères, s'est révélé être une aide*

précieuse et devrait être envisagé par les États contractants comme un moyen possible de donner effet à la présente disposition.

**6.70 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui imposent des restrictions à l'importation ou à l'exportation des devises d'autres États fassent en sorte qu'il soit remis aux voyageurs des certificats établissant le montant des devises étrangères en leur possession lors de l'entrée dans l'État, et autorisant ces voyageurs, lorsqu'ils restituent ces certificats avant de quitter l'État, à emporter ces devises. Une annotation sur le passeport*

---

*ou sur tout autre document officiel de voyage peut servir aux mêmes fins.*

**6.71 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui interdisent ou limitent l'importation de leurs propres devises accordent, aux voyageurs en provenance de l'étranger qui déclarent un montant de ces devises excédant celui qu'autorise la réglementation en vigueur, des facilités équitables afin de leur permettre de déposer le montant excédentaire à l'aéroport international d'entrée et, au départ, de le retirer au même point ou en tout autre point désigné par les pouvoirs publics compétents.*

## **CHAPITRE 7. ATERRISSEAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX**

### **A. Généralités**

7.1 Chaque État contractant fera le nécessaire pour que ses pouvoirs publics prêtent toute l'assistance possible à tout aéronef qui, pour des raisons indépendantes de la volonté du pilote commandant de bord, a atterri ailleurs qu'à l'un de ses aéroports internationaux et, à cette fin, veillera à ce que les formalités et modalités de contrôle soient en pareil cas réduites au minimum.

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

### **B. Arrêt de courte durée**

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

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

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

7.3.3 Le pilote commandant de bord ne sera pas tenu de s'adresser à plus d'un service public pour obtenir l'autorisation de décoller (en dehors de l'autorisation éventuelle du contrôle de la circulation aérienne).

### **C. Interruption du vol**

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

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

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

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

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

## CHAPITRE 8. DISPOSITIONS DIVERSES DE FACILITATION

### A. Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie

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

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

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

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

**8.3.1** Dans le cadre des dispositions qu'ils prendront pour permettre l'entrée sans délai du personnel mentionné en 8.3, les États n'exigeront aucun autre document de voyage qu'un passeport, si celui-ci est nécessaire (cf. 3.4).

**8.3.2 Pratique recommandée.**— *Dans le cas des États contractants qui continuent d'exiger un visa d'entrée pour le personnel mentionné en 8.3, il est recommandé que, lorsque cela est nécessaire et à titre exceptionnel, ces États délivrent le visa à l'arrivée de ces personnes ou facilitent leur admission d'une autre manière si elles sont en possession d'un*

*ordre de mission de leurs autorités nationales compétentes (cf. 3.8.4).*

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

**8.4** Chaque État contractant facilitera l'entrée temporaire dans son territoire de tous aéronefs, outillage, recharges et matériel nécessaires aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération en ce qui concerne un aéronef endommagé d'un autre État. Ces articles seront admis temporairement en franchise de droits de douane et autres taxes ou redevances et seront exemptés de l'application de toute réglementation limitant l'importation des marchandises.

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

**8.5** Chaque État contractant facilitera la sortie de son territoire de l'aéronef endommagé et de tout aéronef de secours, ainsi que de l'outillage, des recharges et du matériel entrés dans son territoire aux fins de recherches, de sauvetage, d'enquêtes sur les accidents, de réparation ou de récupération.

**8.6** L'aéronef endommagé ou des parties de celui-ci et toutes provisions de bord ou marchandises à son bord, ainsi que tous aéronefs, outillage, recharges ou matériel entrés dans le territoire d'un État contractant pour être employés temporairement aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération et qui ne sont pas retirés du territoire de cet État contractant dans les délais fixés par lui seront assujettis aux lois applicables de l'État intéressé.

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

**C. Missions de secours en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement, ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance des Nations Unies**

8.8 Les États contractants faciliteront sur leur territoire l'entrée, la sortie et le transit des aéronefs qui effectuent des missions de secours accomplies par des organisations internationales reconnues par les Nations Unies ou pour le compte de ces organisations, ou par les États eux-mêmes ou pour leur compte, et prendront toutes les mesures possibles pour assurer la sécurité de l'exploitation des vols en question. Ces missions sont entreprises en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement, ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance des Nations Unies. Ces vols seront entrepris aussi rapidement que possible lorsque l'accord de l'État bénéficiaire aura été obtenu.

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

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

8.9 Les États contractants feront le nécessaire pour que le personnel et les articles arrivant dans le cadre d'une mission de secours visée en 8.8 soient admis sans délai.

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

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

8.11 En cas d'urgence, les États contractants faciliteront, dans toute la mesure du possible, l'entrée, le transit et le départ des personnes, des cargaisons, du matériel et de l'équipement requis pour les opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité, décrites en 8.10.

**E. Mise en application du Règlement sanitaire international et dispositions correspondantes**

8.12 Les États contractants respecteront les dispositions pertinentes de l'édition actuelle du Règlement sanitaire international de l'Organisation mondiale de la santé. Conformément à l'Article 23 dudit règlement, les États contractants appliqueront comme maximum les mesures sanitaires permises par ledit règlement aux fins de l'entrée, de la sortie et du transit des passagers et de leurs bagages, des marchandises et d'autres articles.

**8.13 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé, lorsque les conditions épidémiologiques le permettent et que les formalités sanitaires peuvent ainsi être réduites ou supprimées, que les États contractants, conformément aux dispositions de l'Article 85, paragraphes 1 et 1 d), du Règlement sanitaire international, troisième édition annotée (1983), groupent leurs territoires ou concluent des accords en ce qui concerne le contrôle sanitaire.*

8.14 Les États contractants prendront toutes les mesures possibles pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent les formules de certificats internationaux de vaccination ou de revaccination, afin d'assurer une acceptation uniforme.

**8.15 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant prenne des dispositions pour que toutes les entreprises de transport aérien et tous les organismes intéressés puissent fournir aux passagers, assez longtemps avant leur départ, des renseignements sur les vaccinations exigées par les pays de destination ainsi que des formules de certificats de vaccination ou de revaccination conformes au Règlement sanitaire international (1969).*

8.16 Les exploitants veilleront à respecter l'obligation que peut leur imposer un État contractant de notifier promptement par radio, aux services sanitaires de l'État contractant dans lequel se rend l'aéronef, tout cas de maladie autre que le mal de l'air présumé, afin de permettre à ces services de prévoir plus facilement le personnel et l'équipement médical nécessaires à l'assistance médicale et aux formalités sanitaires à l'arrivée.

**F. Établissement de programmes nationaux de facilitation**

8.17 Chaque État contractant établira un programme national de facilitation du transport aérien fondé sur les dispositions de facilitation de la Convention et de l'Annexe 9.

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

**8.18.1 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États se servent des éléments indicatifs présentés à l'Appendice 11 pour l'institution d'un programme national de facilitation du transport aérien.

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

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

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

## G. Facilitation du transport des personnes ayant besoin d'assistance

### I. Généralités

**8.22 Pratique recommandée.**— Lorsqu'elles voyagent, les personnes handicapées devraient recevoir une assistance spéciale, de façon à pouvoir bénéficier des services qui sont habituellement offerts au grand public. Cette assistance comprend la fourniture de renseignements et directives sous une forme pouvant être comprise par les voyageurs aux prises avec des difficultés d'ordre cognitif ou sensoriel.

**8.23 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants coopèrent pour prendre les mesures nécessaires pour rendre accessibles aux personnes handicapées tous les éléments de la chaîne de déplacement de la personne, du début jusqu'à la fin.

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

**8.25 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants prennent les mesures nécessaires auprès

des compagnies aériennes, des aéroports, des exploitants de services de manutention et des agences de voyages pour que les personnes handicapées reçoivent de leur part les informations qui leur sont nécessaires, et qu'ils prennent les mesures nécessaires pour que les compagnies aériennes, les aéroports, les services de manutention au sol et les agences de voyages soient en mesure d'apporter à ces passagers l'assistance nécessaire selon leurs besoins, afin de leur faciliter le voyage.

**8.26 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants prennent toutes les mesures nécessaires pour obtenir l'appui des compagnies aériennes, des administrations aéroportuaires et services de manutention au sol afin d'établir et de coordonner des programmes de formation visant à garantir la présence de personnel pouvant assister les personnes handicapées.

## II. Accès aux aéroports

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

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

**8.29 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que des mesures soient prises pour que les malentendants et les malvoyants puissent obtenir les informations sur les vols.

**8.30 Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les emplacements réservés à l'embarquement et au débarquement des personnes handicapées à l'aérogare soient situés à proximité immédiate des entrées principales. Pour faciliter le mouvement vers les diverses parties de l'aéroport, les trajets d'accès devraient être libres d'obstacles.

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

**8.32 Pratique recommandée.**— Il est recommandé de réserver des emplacements de stationnement automobile adéquats pour les personnes ayant des besoins en matière de mobilité et de prendre les mesures appropriées pour faciliter leurs déplacements entre les zones de stationnement et les aérogares.

**8.33 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé d'autoriser, si cela est nécessaire et possible, le transfert bord à bord des passagers et notamment des personnes handicapées lorsque les délais de correspondance et autres conditions nécessaires le permettent.*

### III. Accès aux services de transport aérien

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

**8.35 Pratique recommandée.**— *Les États contractants devraient introduire des dispositions selon lesquelles les aéronefs mis en service nouvellement ou après une rénovation majeure devraient être conformes à des normes minimales et uniformes d'accessibilité en ce qui concerne l'équipement de bord, qui devrait comprendre des accoudoirs amovibles, des fauteuils roulants de bord, des toilettes, ainsi que l'éclairage et les signes appropriés.*

**8.36 Pratique recommandée.**— *Les fauteuils roulants ainsi que les appareils et équipements spéciaux dont ont besoin des personnes handicapées devraient être transportés gratuitement en cabine si, de l'avis de la compagnie aérienne, l'espace et la sécurité le permettent, ou devraient être désignés*

*comme bagages prioritaires. Les animaux de service accompagnant des passagers handicapés devraient aussi être transportés gratuitement dans la cabine, sous réserve de l'application de toute réglementation nationale ou des compagnies aériennes pertinente.*

**8.37 Pratique recommandée.**— *En principe, les personnes handicapées devraient être autorisées à déterminer elles-mêmes si elles ont besoin d'un accompagnateur, et à voyager sans devoir présenter une autorisation médicale. Par contre, un préavis devrait être obligatoire si le passager a besoin d'être aidé ou soulevé. Les compagnies aériennes ne devraient être autorisées à exiger des passagers handicapés qu'ils obtiennent une autorisation médicale ou qu'ils soient avec un accompagnateur que lorsqu'il est clair que leur condition médicale risque de compromettre leur sécurité ou leur bien-être ou ceux des autres passagers. En outre, les compagnies aériennes ne devraient être autorisées à exiger un accompagnateur que lorsqu'il est clair qu'une personne handicapée ne peut subvenir à ses besoins et donc que sa sécurité ou son bien-être ou celle d'un autre passager ne peut être garantie.*

**8.38 Pratique recommandée.**— *Si la présence d'un accompagnateur est requise, il est recommandé que les États contractants encouragent les compagnies aériennes à offrir des tarifs réduits pour le transport de l'accompagnateur.*

# APPENDICE 1. DÉCLARATION GÉNÉRALE

## DÉCLARATION GÉNÉRALE

(sortie/entrée)

Exploitant .....

Marques de nationalité et d'immatriculation\* ..... Vol n° ..... Date .....

Départ de.....  
(localité) Arrivée à.....  
(localité)

### ITINÉRAIRE

(Inscrire dans la colonne «localité» l'origine, chaque escale et la destination)

LOCALITÉ	EFFECTIF DE L'ÉQUIPAGE*	NOMBRE DE PASSAGERS SUR CE TRONÇON**
		<i>Lieu de départ:</i> Embarqués .....
		En transit même vol .....
		<i>Lieu d'arrivée:</i> Débarqués .....
		En transit même vol .....

297 mm (ou 11 3/4 pouces)

#### *Déclaration de santé\**

Cas de maladie (à l'exclusion du mal de l'air ou des accidents) constatés à bord ou débarqués au cours du voyage, y compris les personnes présentant des symptômes ou signes tels que éruption, fièvre, frissons, diarrhée .....

Réservé à l'administration

Toute autre circonstance à bord de nature à provoquer la propagation d'une maladie .....

Renseignements détaillés sur chaque désinsectisation ou autre opération sanitaire (lieu, date, heure, méthode) effectuée au cours du vol. S'il n'y a pas eu de désinsectisation en cours de vol, donner des précisions sur la désinsectisation la plus récente .....

Signature, s'il y a lieu \_\_\_\_\_

Membre d'équipage intéressé \_\_\_\_\_

Je, soussigné, déclare que toutes les indications et tous les renseignements contenus dans la présente déclaration générale ainsi que dans tous formulaires supplémentaires qui doivent accompagner cette déclaration générale donnent, à ma connaissance, un exposé complet, sincère et véritable de la situation. Je déclare en outre que tous les passagers en transit poursuivront (ont poursuivi) leur voyage par le même vol.

SIGNATURE \_\_\_\_\_

Agent agréé ou pilote commandant de bord

Format de l'imprimé 210 × 297 mm (ou 8 1/4 × 11 3/4 pouces).

\* Ne remplir que si l'État l'exige.

\*\* Ne pas remplir lorsque des manifestes de passagers sont présentés, et ne remplir que si l'État l'exige.

210 mm (ou 8 1/4 pouces)

## **APPENDICE 2. MANIFESTE DE PASSAGERS**

## **MANIFESTE DE PASSAGERS**

**Exploitant**.....

**Marques de nationalité et d'immatriculation\*** ..... **Vol n°** ..... **Date** .....

Lieu d'embarquement ..... Lieu de débarquement .....  
(localité) (localité)

\* Ne remplir que si l'État l'exige.

### **APPENDICE 3. MANIFESTE DE MARCHANDISES**

## MANIFESTE DE MARCHANDISES

**Exploitant**.....

**Marques de nationalité et d'immatriculation\*** ..... Vol n° ..... Date .....

Lieu de chargement . . . . . Lieu de déchargement . . . . .  
(localité) (localité)

Format de l'imprimé 210 x 297 mm (ou 8 1/4 x 11 3/4 pouces).

\* Ne remplir que si l'État l'exige.

210 mm (ou 8 1/4 pouces)

**APPENDICE 4. CERTIFICAT DE DÉSINSECTISATION  
PAR TRAITEMENT À EFFET RÉMANENT**

GOUVERNEMENT DE .....

**CERTIFICAT DE DÉSINSECTISATION PAR  
TRAITEMENT À EFFET RÉMANENT**

Les surfaces intérieures, y compris la soute, de l'aéronef ..... ont été traitées à la perméthrine le .....  
(numéro d'immatriculation) (date)

conformément aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, Relevé épidémiologique hebdomadaire n° 7, 1985, p. 47; n° 12, 1985, p. 90; n° 45, 1985, pp. 345-346 et n° 44, 1987, pp. 335-336) et aux amendements de ces recommandations.

Le traitement doit être renouvelé si, par suite d'un nettoyage ou d'autres opérations, une quantité importante de la pellicule de perméthrine a été enlevée et, de toute façon, dans un délai de huit semaines à partir de la date ci-dessus.

Date de péremption: .....

Signature: .....

Titre: .....

Date: .....

## APPENDICE 5. CARTE D'EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT\*

The diagram illustrates the International Boarding/De-boarding Card (Carte Internationale d'Embarquement/Débarquement) with the following details:

- Dimensions:**
  - Height: 148 mm (or 5 7/8 pouces)
  - Width: 105 mm (or 4 1/8 pouces)
- Fields:**
  - (En caractères d'imprimerie) M. Mme Mlle } (nom)
  - Date de naissance ..... (quantième) (mois) (année)
  - Lieu de naissance .....
  - Nationalité .....
  - Numéro de passeport .....
  - Profession .....
  - Domicile .....
  - Pour les passagers à l'arrivée:  
port d'embarquement  
Pour les passagers au départ:  
port de débarquement }
- Reserve:** (RÉSERVÉ À L'ADMINISTRATION)

\* **Disposition:** La carte sera disposée en hauteur, conformément à la présentation et aux dimensions du modèle ci-dessus; le verso sera laissé en blanc.

**Couleur:** Blanc.

**Langues:** Les rubriques seront imprimées dans l'une au moins des six langues de travail de l'OACI (français, anglais, arabe, chinois, espagnol et russe) et éventuellement dans la langue du transporteur.

**Distribution:** La carte devra être remplie a) à bord de l'aéronef, si elle est exigée des passagers à l'arrivée; b) avant les formalités de congé à l'aéroport, si elle est exigée des passagers au départ.

**Copie carbone:** Prévoir une copie carbone de la carte si celle-ci est exigée en double exemplaire par l'État intéressé.

## **APPENDICE 6. RECOMMANDATION DU CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE**

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

«LE CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE,

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

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

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

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

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

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

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

1) Le système permettra aux voyageurs de choisir entre deux types de circuits:

a) l'un (circuit vert) pour les voyageurs n'ayant pas de marchandises ou n'ayant que des marchandises admissibles en franchise des droits et taxes et ne faisant pas l'objet de prohibitions ou de restrictions à l'importation; et

b) l'autre (circuit rouge) pour les voyageurs ne se trouvant pas dans cette situation.

2) Chaque circuit sera clairement et distinctement signalé afin de permettre aux voyageurs de choisir, facilement et en connaissance de cause, le circuit qu'ils doivent emprunter. Les principales caractéristiques de cette signalisation seront les suivantes:

a) pour le circuit mentionné au paragraphe 1 a), symbole de couleur verte, ayant la forme d'un octogone régulier, et l'inscription: «RIEN À DÉCLARER» («NOTHING TO DECLARE»);

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

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

3) Les inscriptions visées au paragraphe 2 seront rédigées en français et/ou en anglais ainsi que dans toute autre langue jugée utile dans l'aéroport considéré.

4) Les voyageurs doivent être suffisamment informés pour être en mesure de choisir entre les deux circuits. Il importe à cet effet que:

a) les voyageurs soient renseignés sur le fonctionnement du système et sur les espèces et les quantités de marchandises qu'ils peuvent détenir lorsqu'ils empruntent le circuit vert. Ces indications pourront être données soit au moyen d'affiches ou de panneaux disposés dans les locaux aéroportuaires, soit à l'aide de dépliants mis à la disposition du public dans ces mêmes locaux ou bien diffusés par les agences de tourisme, les compagnies aériennes et autres organismes intéressés;

b) l'itinéraire menant vers les circuits fasse l'objet d'une signalisation apparente.

5) Les circuits seront situés au-delà de l'aire de livraison des bagages afin que les voyageurs soient en possession

de tous leurs bagages au moment de choisir le circuit qu'ils désirent emprunter. De plus, ces circuits seront aménagés de telle sorte que l'écoulement des voyageurs entre l'aire de livraison des bagages et la sortie de l'aéroport soit aussi direct que possible.

- 6) La distance entre l'aire de livraison des bagages et l'entrée des circuits devra être suffisante pour permettre aux voyageurs de choisir un circuit et de s'y engager sans créer des encombres.
- 7) Dans le circuit vert, les voyageurs n'auront à accomplir aucune formalité douanière, mais la douane pourra y procéder à des contrôles par sondages. Dans le circuit rouge, les voyageurs accompliront les formalités requises par la douane;

*Précise que le système du double circuit n'est pas nécessairement incompatible avec l'application d'autres*

contrôles, tel que le contrôle des changes, à moins que les réglementations y afférentes n'exigent le contrôle complet des voyageurs et de leurs bagages;

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

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

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

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

<p>État émetteur Autorité émettrice compétente</p> <p>Photographie du titulaire</p>	<p><b>CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE</b></p> <table><tr><td><i>Surname/Nom</i></td><td><i>Given name/Prénom</i></td></tr><tr><td><i>Sex/ Sexe</i></td><td><i>Nationality/ Nationalité</i></td></tr><tr><td colspan="2"><i>Date of Birth/ Date de naissance</i></td></tr><tr><td><i>Employed by/ Employeur</i></td><td><i>Occupation/ Profession</i></td></tr><tr><td colspan="2"><i>Doc No/Nº du Doc</i></td></tr><tr><td colspan="2"><i>Date of Expiry/ Date d'expiration</i></td></tr></table> <p>(Signature du titulaire)</p>	<i>Surname/Nom</i>	<i>Given name/Prénom</i>	<i>Sex/ Sexe</i>	<i>Nationality/ Nationalité</i>	<i>Date of Birth/ Date de naissance</i>		<i>Employed by/ Employeur</i>	<i>Occupation/ Profession</i>	<i>Doc No/Nº du Doc</i>		<i>Date of Expiry/ Date d'expiration</i>	
<i>Surname/Nom</i>	<i>Given name/Prénom</i>												
<i>Sex/ Sexe</i>	<i>Nationality/ Nationalité</i>												
<i>Date of Birth/ Date de naissance</i>													
<i>Employed by/ Employeur</i>	<i>Occupation/ Profession</i>												
<i>Doc No/Nº du Doc</i>													
<i>Date of Expiry/ Date d'expiration</i>													

### Recto du CMC

<p>État émetteur</p> <p>Le titulaire peut, à tout moment, rentrer en (État émetteur) sur production du présent certificat, au cours de la période de validité.</p>	
<p>Issued at/Émis à (Lieu d'émission)</p>	<p>(Signature) Issuing Authority/ Autorité d'émission</p>
<p>Zone lisible à la machine (À laisser en blanc lorsqu'un certificat non lisible à la machine est émis)</p>	

### Verso du CMC

*Note.— On trouvera des spécifications détaillées sur le certificat de membre d'équipage lisible à la machine dans le Doc 9303, 4<sup>e</sup> Partie (Certificat de membre d'équipage lisible à la machine). Les États qui émettent le certificat dans une forme non lisible à la machine sont invités à se reporter aux paragraphes 5 à 8 et 10 à 12 de cette publication.*

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

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

### Recto du certificat

État émetteur	
Le titulaire peut, à tout moment, rentrer en (État émetteur) sur production du présent certificat, au cours de la période de validité.	
<i>Issued at/Émis à (Lieu d'émission)</i>	<i>(Signature)</i> <i>Issuing Authority/ Autorité d'émission</i>
Zone lisible à la machine (À laisser en blanc lorsqu'un certificat non lisible à la machine est émis)	

### Verso du certificat

*Note.— On trouvera des spécifications détaillées sur le certificat de membre d'équipage lisible à la machine dans le Doc 9303, 4<sup>e</sup> Partie (Certificat de membre d'équipage lisible à la machine). Les États qui émettent le certificat dans une forme non lisible à la machine sont invités à se reporter aux paragraphes 5 à 8 et 10 à 12 de cette publication.*

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

### a) attestation relative à la perte ou à la destruction de documents (voir 3.39)

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

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

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

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

Nom de famille:

Prénom(s):

Date de naissance:

Lieu de naissance:

Nationalité:

Résidence:

Photographie  
(si elle est  
disponible)

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

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

Date:

Nom du fonctionnaire:

Titre:

Signature:

Nom du service d'immigration ou autre service compétent:

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

**b) lettre relative à des documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux ou à des documents authentiques présentés par des imposteurs (voir 3.45)**

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

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

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

Numéro du document:

État au nom duquel le document a été délivré:

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

Nom de famille:

Prénom(s):

Date de naissance:

Lieu de naissance:

Nationalité:

Résidence:

Photographie  
 (si elle est  
 disponible)

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

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

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

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

Date:

Nom du fonctionnaire:

Titre:

Signature:

Nom du service d'immigration ou autre service compétent:

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

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

↑  Expéditeur (Exportateur)	Date, n° de référence, etc.		
Destinataire	Autre adresse (par ex. acheteur s'il diffère du destinataire)		
Adresse de notification ou de livraison	Indications relatives aux pays		
Indications relatives au transport	Modalités de la vente et conditions de paiement		
Marques et n°s; nombre et nature des colis; désignation des marchandises		N° statistique	Quantité nette
		Poids brut	Cubage
↓  297 mm (ou 11 3/4 pouces)  Espace d'utilisation facultative			
Lieu et date d'établissement; signature			

← 210 mm (ou 8 1/4 pouces) →

## **APPENDICE 11. PLAN TYPE D'UN PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN**

Les éléments d'orientation ci-après constituent les étapes que les États devraient suivre pour l'établissement d'un programme national de facilitation du transport aérien.

- 1) Adopter un énoncé formel des objectifs du programme.
- 2) Établir des comités nationaux de facilitation du transport aérien et des comités de facilitation d'aéroport, selon les besoins, en suivant les éléments indicatifs présentés à l'Appendice 12, en particulier pour ce qui est de la présence, parmi les membres de ces comités, de personnes ayant un rang suffisamment élevé ainsi que de la mise sur pied de sous-comités pour des domaines spécifiques tels que le fret, lorsque cela est nécessaire.
- 3) Définir les relations et assurer la liaison entre les divers organismes en cause et avec les autorités chargées de la sûreté de l'aviation.
- 4) Établir des modalités de communication entre les organismes et autorités en question ainsi qu'avec d'autres États (par exemple, États limitrophes, États situés dans la même région, et États dont les compagnies aériennes desservent le pays intéressé).
- 5) Incorporer l'accomplissement des formalités de congé comme objectif dans les directives ou règlements relatifs aux performances des services chargés du congé aux aéroports, et y ajouter des dispositions relatives au rôle de chacun d'eux dans la réalisation d'un tel objectif.
- 6) Confier les tâches suivantes aux comités de facilitation:
  - a) contrôler régulièrement le niveau de facilitation aux aéroports internationaux de l'État;
  - b) convenir de solutions aux problèmes de facilitation;
  - c) prendre des mesures pour la mise en application de ces solutions.
- 7) Charger les comités de facilitation d'examiner les dispositions de l'Annexe 9 et les pratiques et les procédures nationales afin de déterminer les différences qui existent entre les unes et les autres.
- 8) Désigner un centralisateur à qui serait envoyée toute la correspondance sur les questions de facilitation et qui serait en particulier chargé de notifier à l'OACI les différences par rapport à l'Annexe 9 et de tenir ces notifications à jour.
- 9) Charger le Comité national de facilitation du transport aérien d'entreprendre un examen systématique des différences par rapport à l'Annexe 9, ainsi que de toutes les lois ou tous les règlements à l'origine des pratiques ou procédures qui causent les différences en question en vue d'éliminer celles-ci, soit en modifiant les pratiques ou procédures concernées, soit, lorsque cela est nécessaire, en proposant de modifier les lois ou règlements en cause.
- 10) S'assurer que les comités de facilitation se réunissent régulièrement pour suivre et évaluer les progrès accomplis.

## **APPENDICE 12. LIGNES DIRECTRICES SUR L'INSTITUTION ET LE FONCTIONNEMENT DES COMITÉS NATIONAUX DE FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN ET DES COMITÉS DE FACILITATION D'AÉROPORT**

Les lignes directrices ci-après contiennent des suggestions relatives au mandat, à la composition et au mode de fonctionnement des comités nationaux de facilitation du transport aérien et des comités de facilitation d'aéroport. Les États pourront juger utile d'instituer à la fois un comité national de facilitation du transport aérien et un ou plusieurs comités de facilitation d'aéroport, étant donné la nécessité de résoudre les problèmes locaux de la façon la plus simple possible au niveau local, en confiant à l'organe supérieur les problèmes plus complexes, ceux qui intéressent la législation et la politique générale, et les problèmes interdépartementaux. Toutefois, dans les pays qui n'ont qu'un seul aéroport international, le comité national de facilitation du transport aérien peut remplir les fonctions du comité de facilitation d'aéroport ou vice versa.

### **I. Comités nationaux de facilitation du transport aérien**

#### **Mandat**

Lorsqu'un comité national de facilitation du transport aérien (ou un organisme de coordination semblable) est institué, ses fonctions devraient, de manière générale, être les suivantes:

- a) mettre en oeuvre le programme national de facilitation;
- b) examiner les questions de politique générale relatives aux formalités de congé appliquées aux services de transport aérien international;
- c) examiner les recommandations formulées par les comités de facilitation d'aéroport institués aux aéroports internationaux et leur soumettre à son tour certaines questions pour examen;
- d) présenter des recommandations aux ministères, aux organismes compétents et aux autres organisations qui s'occupent du programme national de facilitation;
- e) tenir les ministères, les organismes compétents et les autres organisations intéressées au courant des faits nouveaux importants dans le domaine de l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces faits ont des incidences sur les vols à destination et en provenance de l'État contractant.

#### **Composition**

Les comités nationaux de facilitation du transport aérien devraient se composer de cadres supérieurs représentant les principaux intéressés, notamment les suivants, selon les besoins: administrations de l'aviation civile, administrations aéroportuaires, organismes publics chargés des formalités de congé (immigration, douanes, services consulaires, passeports et visas, santé publique, agriculture, sûreté et contrôle des stupéfiants), autres organismes publics que la facilitation intéresse (poste, tourisme et commerce, par exemple), et exploitants, y compris les transitaires et les messageries.

#### **Fonctionnement**

- a) En règle générale, les comités nationaux de facilitation du transport aérien devraient se réunir au moins deux fois par an. Il est souhaitable que les réunions aient lieu par rotation dans les locaux de chacun des différents organismes publics intéressés.
- b) Dans la mesure du possible, il conviendrait d'organiser, à l'intention des membres du comité, des tournées d'inspection périodiques d'aéroports internationaux situés sur le territoire national ou à l'étranger.
- c) Il conviendrait d'encourager les commissions composées de représentants des entreprises de transport aérien à se faire représenter aux réunions, afin d'y exposer leur approche coordonnée des problèmes de facilitation, ainsi que les solutions proposées.
- d) Les comités nationaux de facilitation du transport aérien devraient envisager d'instituer, s'il y a lieu, des sous-comités chargés d'étudier certains problèmes particuliers de facilitation (par exemple, marchandises ou bagages). Ces sous-comités devraient avoir une composition équilibrée, analogue à celle du comité.
- e) Dans la mesure du possible, lorsque des experts en facilitation du Secrétariat de l'OACI se rendent en mission dans les États, ces derniers devraient prendre des dispositions pour leur permettre de participer aux réunions des comités nationaux de facilitation du transport aérien.
- f) Les États devraient informer l'OACI des travaux de leurs comités de facilitation, afin que ces renseignements puissent être communiqués aux autres États.

## II. Comités de facilitation d'aéroport

### Mandat

Lorsque des comités de facilitation d'aéroport sont institués pour des aéroports internationaux particuliers, leurs fonctions devraient, de manière générale, être les suivantes:

- a) mettre en oeuvre le programme national de facilitation au niveau de l'aéroport;
- b) examiner les problèmes que présente le congé des aéronefs, des passagers, des bagages, des marchandises, de la poste et des provisions de bord, et remédier, si possible, immédiatement aux problèmes qui peuvent se présenter à l'aéroport international en cause;
- c) présenter des recommandations, selon les besoins, au bureau régional du département, du ministère ou de l'organisme intéressés, ou au Comité national de facilitation, pour la mise en application de propositions que le Comité de facilitation d'aéroport ne peut mettre en oeuvre lui-même;
- d) informer le Comité national de facilitation des mesures prises et des recommandations présentées, en lui adressant une copie des procès-verbaux de toutes ses réunions.

### Composition

Les comités de facilitation d'aéroport devraient se composer de représentants des principaux intéressés à l'aéroport ou aux aéroports en question, notamment les suivants, selon les besoins: administrations de l'aviation civile, administration chargée de l'aéroport; organismes publics chargés des formalités de congé (immigration, douanes, services consulaires, passeports et visas, santé publique, agriculture, sûreté et contrôle des stupéfiants), autres organismes publics que la facilitation intéresse à l'aéroport (poste, tourisme et commerce, par exemple), exploitants utilisant l'aéroport ou les aéroports en question, y compris les représentants des transitaires et des messageries.

### Fonctionnement

Les comités de facilitation d'aéroport devraient se réunir régulièrement et chaque fois que c'est nécessaire afin d'examiner la situation en matière de facilitation et de trouver la solution des problèmes locaux. L'administration de l'aviation civile ou, en vertu d'une délégation de pouvoirs, l'exploitant de l'aéroport, devrait prendre l'initiative de la convocation et de la conduite de telles réunions.

## SUPPLÉMENT. ÉLÉMENTS INDICATIFS

*Note.— Les éléments indicatifs ci-après ne font pas partie de l'Annexe à proprement parler, mais fournissent des renseignements complémentaires concernant les méthodes et les procédures de mise en oeuvre de ses dispositions, et la facilitation en général.*

### Éléments indicatifs concernant le Chapitre 3 — Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages

#### 1. Fourniture de renseignements sur les conditions et formalités d'entrée

Les exploitants, les administrations d'aéroports et les services publics des États contractants devraient mettre en oeuvre, et développer lorsque cela est possible, des programmes permanents visant à informer les passagers, en temps utile, des conditions et formalités d'entrée, particulièrement en ce qui concerne les conditions relatives à la santé publique et au contrôle des personnes, les tolérances d'importation en franchise de douane, les interdictions et restrictions appliquées aux importations, les règlements phytosanitaires, et les tarifs douaniers sur les articles le plus communément achetés à l'étranger par les touristes et autres voyageurs qui rentrent dans le pays.

*Note.— Source: Recommandation B-3 de FAL/8.*

#### 2. Renseignements concernant l'usage abusif des documents et le manquement aux règles d'immigration

Les États contractants devraient encourager leurs autorités d'immigration à échanger entre elles, par les voies appropriées, des renseignements sur les pratiques liées à l'usage abusif de documents par des passagers et/ou des agences de voyages. À cette fin, ils devraient donner à leurs entreprises de transport aérien la consigne de communiquer ces renseignements à leurs autorités d'immigration.

Toute entreprise de transport aérien qui retire à une agence de voyages le droit de vendre des titres de transport pour son compte, en raison de manquements aux règles fixées par les autorités d'immigration, devrait en informer les pouvoirs publics concernés ainsi que toutes les autres entreprises de transport aérien qui pourraient être touchées par de semblables manquements de la part de ladite agence, afin qu'ils puissent prendre des dispositions appropriées.

*Note.— Source: Recommandation B-7 de FAL/10.*

#### 3. Heures d'enregistrement

Les transporteurs aériens devraient publier systématiquement l'heure limite d'enregistrement dans les horaires destinés au public, au moins pour chaque vol international;

cette heure limite devrait être confirmée par écrit au passager, à l'occasion de la réservation de sa place ou lors de l'achat de son billet de passage;

les exploitants et les administrations d'aéroports devraient s'efforcer de fixer, pour un même aéroport, un délai unique pour chaque catégorie de vol, entre l'heure limite d'enregistrement et l'heure de départ.

*Note.— Source: Recommandation B-15 de FAL/6.*

#### 4. Information concernant les retards

Les exploitants devraient faire tout ce qui est en leur pouvoir pour informer les passagers, avant l'enregistrement, de tout retard au départ.

*Note.— Source: Recommandation B-8 de FAL/9.*

#### 5. Réduction des formalités relatives aux bagages

Étant donné qu'une grande importance doit être accordée à la recherche de procédures opérationnelles rapides par les transporteurs aériens, dans leurs services au sol en général,

étant donné qu'un gain de temps peut être obtenu en réduisant le plus possible le nombre des bagages qui doivent être enregistrés et mis en soute,

vu les progrès accomplis par certains transporteurs aériens en matière de simplification et de rapidité des opérations au sol sur les lignes à courte distance et à fréquence élevée,

les transporteurs aériens devraient s'efforcer d'accroître les dimensions limites actuellement imposées pour les bagages à main et rechercher en conséquence de nouveaux aménagements des cabines d'avions;

sur les lignes à courte distance et à fréquence élevée, les dispositions indiquées ci-dessus devraient être prises de telle manière qu'elles permettent d'éviter à la majorité des

passagers tout enregistrement de bagages, et des mesures devraient être également prises pour que les formalités applicables aux passagers qui continuent d'enregistrer leurs bagages puissent être accélérées.

*Note.— Source: Recommandation B-14 de FAL/6.*

#### 6. Dédouanement des bagages au point de destination finale

Les États contractants devraient prendre des dispositions pour permettre que les bagages de soute des passagers qui arrivent à un aéroport international d'entrée et continuent leur voyage sur un vol de correspondance du réseau intérieur soient vérifiés par les douanes de l'aéroport de destination finale, lorsque cette vérification peut y être effectuée par les autorités compétentes au moment de l'arrivée des voyageurs.

*Note 1.— Source: Recommandation B-4 de FAL/7.*

*Note 2.— Voir aussi 3.18 de l'Annexe.*

Les États qui sont disposés à accepter que les bagages de soute soient dédouanés à l'aéroport de destination finale devraient faire insérer, dans la partie FAL des publications d'information aéronautique, la liste des aéroports de leur territoire sur lesquels cette mesure peut être appliquée.

*Note 1.— Source: Recommandation B-4 de FAL/8.*

*Note 2.— Voir aussi 3.18 de l'Annexe.*

#### 7. Procédures relatives aux bagages mal acheminés

Les compagnies aériennes et leurs agents, ainsi que les organismes assurant des services d'escale et les exploitants d'aéroports, devraient prendre toutes les dispositions nécessaires pour réduire nettement le nombre de bagages mal acheminés en prenant des mesures telles que l'amélioration de la formation et de la supervision de tout le personnel en cause, de la coordination entre les préposés à l'acheminement des passagers et les préposés à l'acheminement des bagages et de l'étiquetage des bagages.

Dans tous les cas où les procédures en vigueur retardent la réexpédition des bagages égarés à leur propriétaire, les États contractants devraient établir un comité d'aéroport composé de représentants des pouvoirs publics, des exploitants d'aéroports et des compagnies aériennes, en vue d'adopter des procédures qui permettent un acheminement rapide desdits bagages, si un mandat à cet effet n'a pas déjà été donné aux comités de facilitation des aéroports.

*Note 1.— Source: Recommandation B-2 de FAL/9.*

*Note 2.— À la lumière des décisions prises par le Conseil postérieurement à FAL/9 (c'est-à-dire en ce qui concerne la*

*Recommandation B-12 de FAL/10, ainsi qu'il est noté ci-dessous), toutes procédures qui seraient adoptées pour l'acheminement des bagages en question devront être en tous points conformes aux prescriptions relatives à la sûreté.*

*Note 3.— Lorsque le Conseil a approuvé cette recommandation, il a noté qu'il n'est pas nécessaire d'instituer d'autres comités consultatifs d'aéroport lorsqu'un mécanisme adéquat existe.*

#### 8. Bagages des coursiers

Pour aider à résoudre les problèmes d'encombrement dus aux forts volumes de trafic de coursiers à certains aéroports, les États, les administrations aéroportuaires, les compagnies aériennes et les compagnies de coursiers devraient prendre, lorsque c'est nécessaire et possible, des dispositions spéciales pour le traitement des bagages des coursiers.

Ces dispositions doivent être entièrement compatibles avec les impératifs de la sûreté et pourraient comprendre:

- a) une notification préalable par les coursiers lorsqu'ils ont à présenter un grand nombre de bagages;
- b) l'enregistrement plus à l'avance pour les coursiers;
- c) une étiquette d'enregistrement spéciale pour les bagages des coursiers, afin de faciliter le traitement de ces bagages aux points de destination et de correspondance;
- d) l'identification des comptoirs d'enregistrement que doivent utiliser les coursiers.

*Note.— Source: Recommandation B-12 de FAL/10, amendée par le Conseil pour y inclure un renvoi aux prescriptions relatives à la sûreté.*

#### 9. Procédures à l'arrivée

Les États devraient veiller à ce qu'il ne soit causé aucune gêne aux passagers à l'arrivée en les retenant à bord sans nécessité.

*Note.— Source: Recommandation B-10 de FAL/11.*

### Éléments indicatifs concernant le Chapitre 4 — Entrée et sortie des marchandises et autres articles

#### 1. Transport de produits agricoles

Les États contractants ainsi que les organisations de transporteurs aériens et d'expéditeurs devraient encourager la mise au point et l'utilisation, pour le transport aérien des produits agricoles, de conteneurs conçus de manière à faciliter

au maximum les opérations de contrôle vétérinaire et phytosanitaire nécessaires.

*Note.— Source: Recommandation B-12 de FAL/7.*

## 2. Marchandises en conteneurs

Afin de tirer parti des avantages d'un traitement douanier uniforme des marchandises transportées par conteneurs, les États contractants devraient étudier attentivement la possibilité d'adopter la Convention douanière relative au transit international de marchandises (Convention ITI) adoptée par le Conseil de coopération douanière (désormais Organisation mondiale des douanes), le 7 juin 1971.

*Note.— Source: Recommandation B-6 de FAL/8.*

## 3. Documents relatifs aux conteneurs et palettes

Les États contractants devraient prendre toutes mesures d'ordre pratique pour faire comprendre aux expéditeurs, aux commissionnaires de transport et aux exploitants internationaux qu'il est nécessaire de veiller à ce que l'établissement et le mouvement des documents relatifs au contenu des conteneurs et des palettes soient étroitement coordonnés avec le mouvement des conteneurs et des palettes correspondants. À cette fin, il conviendrait de prendre des dispositions pour s'assurer que les documents relatifs au contenu soient établis avant que le conteneur ou la palette soient garnis et que ces documents soient aisément disponibles au point de congé de la totalité ou d'une partie du contenu.

*Note.— Source: Recommandation B-14 de FAL/7.*

## Éléments indicatifs concernant le Chapitre 5 — Trafic en transit dans le territoire d'un État contractant

### 1. Procédures et visas de transit

Les États contractants devraient revoir leurs exigences relatives au trafic en transit et veiller à ce que l'OACI soit informée rapidement de toute différence entre leurs procédures et celles qui sont recommandées au Chapitre 5 de l'Annexe 9.

Les États contractants devraient limiter leurs éventuelles exigences de visas de transit fondées sur des considérations de sûreté, de réciprocité ou d'immigration illégale, en veillant à ce que l'OACI soit rapidement informée de ces exigences et de toute modification éventuelle de celles-ci, et à ce que ces exigences figurent dans d'autres sources de référence diffusées à l'échelle de l'industrie telles que, selon le cas, les NOTAM et le Travel Information Manual (TIM).

Les États contractants devraient revoir régulièrement leurs exigences en matière de visas de transit, de façon à supprimer celles qui ne paraissent plus nécessaires.

*Note.— Source: Recommandation B-11 de FAL/11.*

## Éléments indicatifs concernant le Chapitre 6 — Aéroports internationaux — Aménagements et services intéressant le trafic

### 1. Plans d'aménagement des aéroports

Les États contractants devraient établir en priorité des plans complets d'expansion des aéroports internationaux;

ils devraient accepter pleinement la nécessité de mettre à l'essai de nouvelles méthodes d'acheminement des passagers et des marchandises afin de réduire les durées de stationnement au sol des aéronefs et le temps passé dans les aérogares par les passagers et les marchandises, et, dans tous les cas où ce sera possible, communiquer les résultats de ces essais à l'OACI pour diffusion aux autres États contractants;

ils devraient accorder une attention particulière à la conception et à la configuration des aérogares internationales de manière à prévoir l'espace nécessaire à l'acheminement et au congé des passagers et des bagages, en tenant compte, au stade de la planification, du volume de trafic aux heures d'affluence moyenne;

ils devraient s'attacher tout particulièrement à prévoir la circulation rapide des passagers, des bagages et des marchandises dans la zone terminale, par l'aménagement soigneusement coordonné des routes d'accès, des parcs de stationnement, des bureaux de vente des billets et autres services destinés aux passagers, des salles d'arrivées et de départs, des aires de trafic et des postes de stationnement des avions;

ils devraient prévoir l'élargissement des installations destinées au fret aérien en utilisant le plus possible des systèmes automatiques qui permettent la manutention d'un volume de marchandises sensiblement plus élevé.

*Note 1.— Source: Recommandation B-20 de FAL/7.*

*Note 2.— À la lumière des décisions que le Conseil a prises après FAL/7, les États devraient aussi tenir compte des aspects de sûreté et des mesures appropriées de contrôle des stupéfiants — voir aussi 6.1 de l'Annexe.*

### 2. Manutention des conteneurs banalisés

Les États contractants devraient prévoir dans leurs plans d'expansion des aéroports des moyens qui permettent une manutention commode et efficace des conteneurs banalisés;

cette planification devrait surtout avoir pour objet de réduire au minimum le temps pendant lequel les conteneurs séjournent à l'aéroport;

à cette fin, les États contractants devraient encourager la mise au point et l'utilisation de moyens de chargement, de déchargement et de stockage des conteneurs et l'implantation des installations nécessaires aux inspections hors des aéroports;

les États contractants devraient s'efforcer de mettre au point des méthodes efficaces pour le transfert des conteneurs de l'aire de trafic aux wagons ou aux camions.

*Note 1.— Source: Recommandation B-11 de FAL/7.*

*Note 2.— À la lumière des décisions prises par le Conseil postérieurement à FAL/7, les États devraient aussi tenir compte des aspects de sûreté et des mesures appropriées de contrôle des stupéfiants — voir aussi 6.1 de l'Annexe.*

### 3. Aménagements spéciaux pour les enfants en bas âge

Les administrations d'aéroports, en coopération avec les exploitants, devraient prévoir, aux aéroports internationaux où le volume de trafic justifie cette mesure, des moyens permettant de donner les soins et l'attention requis par les enfants en bas âge; ces moyens pourraient comprendre, par exemple, des voitures d'enfant, une salle spéciale où ces passagers pourraient se reposer, etc.

*Note 1.— Source: Recommandation B-17 de FAL/7.*

*Note 2.— Voir aussi 6.18 de l'Annexe.*

### 4. Consultations avec les services postaux

En donnant effet à 6.2 de l'Annexe 9 dans leurs territoires respectifs, les États contractants devraient veiller à ce que les services postaux figurent parmi les services à consulter dès la première phase des travaux de planification concernant l'aménagement de nouvelles installations d'aérogare ou la transformation importante d'installations existantes à leurs aéroports internationaux.

*Note.— Source: Recommandation B-6 de FAL/9.*

### 5. Perception des redevances de services passagers

Considérant que, dans différents États, des redevances sont perçues à l'occasion des services rendus aux passagers dans les aéroports, et que cette pratique a tendance à se développer, et considérant que le mode de perception de ces redevances doit comporter le minimum de gêne pour le passager et éviter tout retard dans l'acheminement du trafic,

sauf circonstances exceptionnelles, la redevance devrait être perçue, en règle générale, seulement des passagers au départ;

le système de perception adopté devrait non pas imposer au passager l'accomplissement d'une formalité supplémentaire au moment du départ, mais lui permettre de verser le montant de la redevance lorsqu'il accomplit l'une des formalités nécessaires à son transport (achat du billet, réservation ou enregistrement);

la redevance devrait pouvoir être payée aussi bien en devises étrangères raisonnablement acceptables qu'en monnaie nationale et par tous moyens de paiement habituels (chèques de voyage, billets ou pièces);

un reçu attestant le paiement de la redevance devrait être délivré au passager;

toutes les mesures devraient être prises pour informer les passagers à l'avance de l'existence de cette redevance (par exemple, dans les horaires des compagnies aériennes ou lors de l'achat du billet, ou encore au moment de la réservation);

des contacts devraient être pris entre des représentants de l'administration de l'aéroport et les représentants élus par un comité approprié des exploitants à chacun des aéroports où est perçue cette redevance, en vue de mettre au point des modalités de perception aussi simples que possible dans le cadre de la présente recommandation.

*Note 1.— Source: Recommandation B-8 de FAL/6.*

*Note 2.— Ces lignes directrices s'appliquent dans les cas où les redevances sont perçues auprès des passagers et non pas auprès des compagnies aériennes. Voir aussi 6.4 de l'Annexe.*

### 6. Amélioration des procédures actuelles relatives aux redevances de services passagers

Compte tenu des procédures actuelles, les États contractants, les administrations d'aéroports et les compagnies aériennes devraient coopérer à la mise en vigueur de meilleures méthodes pour informer les passagers de l'existence des redevances de services passagers;

compte tenu également des procédures actuelles, les États contractants, les administrations d'aéroports et les compagnies aériennes devraient coopérer pour élaborer des méthodes qui permettent aux passagers de payer la redevance lorsqu'ils achètent leur billet ou se présentent au comptoir d'une compagnie aérienne pour reconfirmation. Lorsque ce n'est pas possible, la coopération devrait viser à l'élaboration de méthodes simplifiées pour le paiement de ces redevances à n'importe quel point d'enregistrement.

*Note 1.— Source: Recommandation B-7 de FAL/7.*

*Note 2.— Ces lignes directrices s'appliquent dans les cas où les redevances sont perçues auprès des passagers et non pas auprès des compagnies aériennes. Voir aussi 6.4 de l'Annexe.*

## 7. Amélioration des formalités d'enregistrement

Afin de réduire les encombrements aux aéroports internationaux, les États contractants devraient encourager les administrations intéressées:

- a) à accélérer les formalités d'enregistrement en les simplifiant;
- b) à fournir le personnel et les autres moyens nécessaires;
- c) à étudier s'il serait souhaitable d'utiliser des bureaux urbains, dotés si possible de comptoirs d'enregistrement.

*Note 1.— Source: Recommandation B-5 de FAL/7.*

*Note 2.— Voir aussi 6.16 et 6.21 de l'Annexe.*

## 8. Fourniture de renseignements touristiques et sur les hôtels

Dans les aérogares, des moyens devraient être mis à la disposition des passagers à l'arrivée pour leur permettre d'obtenir des informations touristiques et des facilités de réservation de chambres dans le plus grand nombre possible d'hôtels;

les États et les administrations d'aéroports devraient attacher la meilleure attention à la fourniture de ces services, en complément des efforts déjà réalisés par les transporteurs aériens et par les agences de voyage;

dans toute la mesure du possible, des dispositions devraient être prises en vue de permettre aux passagers au départ de réserver une chambre dans leur pays de destination.

*Note.— Source: Recommandation B-16 de FAL/7.*

## 9. Amélioration des formalités relatives aux bagages pour les vols à fréquence élevée

Dans les aérogares à fort trafic, les exploitants et les administrations d'aéroports devraient étudier la possibilité

qu'au départ des vols de courte distance et moyen-courriers à fréquence élevée:

- a) la pesée systématique des bagages soit supprimée;
- b) l'enregistrement des bagages soit réduit à une simple prise en charge.

*Note.— Source: Recommandation B-6 de FAL/7.*

## 10. Achats hors-taxes

Les États contractants devraient appeler l'attention des aéroports et des boutiques aéroportuaires sur le fait que, pour des raisons de sécurité, les articles en franchise mentionnés dans la Pratique recommandée 6.39 ne devraient pas comprendre de marchandises dangereuses comme des spiritueux contenant plus de 70 % d'alcool en volume. Le Groupe d'experts de l'OACI sur les marchandises dangereuses a noté que lorsque la concentration d'alcool dépasse 70 % en volume le liquide relève de la définition des liquides inflammables et exige donc un emballage spécial. Pour des raisons de sécurité également, d'autres articles potentiellement dangereux, comme les briquets à gaz ou les jeux contenant du mercure, ne devraient pas être vendus aux passagers au départ. À cet égard, l'attention est attirée sur l'Annexe 18 — Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, et sur les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284).

*Note.— Source: Recommandation B-12 de FAL/11.*

## 11. Locaux de réunion des membres d'équipage

Le bureau de piste des aéroports internationaux dispose d'un plan indiquant l'emplacement des divers locaux de l'aéroport où les membres d'équipage doivent se rendre pour les besoins de l'exploitation.

*Note.— Source: Recommandation B-13 de FAL/11.*

— FIN —