



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel: +221 33 865 60 00 - Fax: +221 33 820 39 67 – +221 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N°9

(RAS 09)

FACILITATION



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel: +221 33 865 60 00 - Fax: +221 33 820 39 67 – +221 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

**RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N°9
(RAS 09)**

FACILITATION

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

Amendement	Origine	Objet	Dates - adoption - entrée en vigueur - application
1	Amendement n° 25 de l'annexe 9	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, le Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI, les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), la facilitation du fret et la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage perdus ou volés (SLTD).	<ul style="list-style-type: none"> - 12 juin 2015 - 25 octobre 2015 - 25 février 2016
2	Amendement n° 26 de l'annexe 9	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), le transport de mineurs par voie aérienne, le manifeste de passagers, les systèmes de contrôle frontaliers automatisés (CFA) et les systèmes d'échange de données sur les passagers. Nouvelle édition du RAS	<ul style="list-style-type: none"> - 16 juin 2017 - 23 octobre 2017 - 23 février 2018
3	Amendement n° 27 de l'annexe 9	Cet amendement a introduit des dispositions nouvelles/modifiées qui portent entre autres sur : les cartes d'identité de membres d'équipage, le transport de mineurs par voie aérienne, la traite de personnes et les systèmes d'échange de données sur les passagers.	<ul style="list-style-type: none"> - 24 mai 2019 - 21 octobre 2019 - 21 février 2020

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX	8
A. Définitions	8
B. Principes généraux	14
CHAPITRE 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS	15
A. Généralités	15
B. Documents : Exigences et utilisation	16
C. Correction des documents	17
D. Désinsectisation des aéronefs	18
E. Désinfection des aéronefs	19
F. Dispositions relatives aux vols de l'aviation générale internationale et autres vols non réguliers	19
I. Généralités	19
II. Autorisations préalables	20
III. Préavis d'entrée	21
IV. Congé et autorisations de séjour aux aéronefs	21
CHAPITRE 3. ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES	22
A. Généralités	22
B. Documents exigés des voyageurs	22
C. Sécurité des documents de voyage	22
D. Documents de voyage	23
E. Visas de sortie	24
F. Visas d'entrée/de retour	24
G. Cartes d'embarquement/débarquement	25
H. Certificats internationaux de vaccination ou autre prophylaxie	25
I. Inspection des documents de voyage	26
J. Procédures de sortie	27
K. Procédures d'entrée et responsabilités	27
L. Procédures et règles de transit	29
M. Restitution des bagages séparés de leur propriétaire	29
N. Identification et entrée des membres d'équipage et autre personnel de l'exploitant d'aéronefs	29
O. Inspecteurs de l'aviation civile	31
P. Assistance d'urgence/visas d'entrée en cas de force majeure	31
CHAPITRE 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES	33
A. Généralités	33
B. Renseignements exigés par les pouvoirs publics	34
C. Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'exportation et à l'importation	35
D. Pièces de rechanges, équipements, provisions et autres articles importés ou exportés par des exploitants d'aéronefs dans le cadre des services internationaux	38
E. Conteneurs et palettes	39
F. Formalités et documents relatifs à la poste	40

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

G. Matières radioactives.....	40
CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES.....	41
A. Généralités	41
B. Personnes non admissibles	41
C. Personnes expulsées.....	43
D. Obtention d'un document de voyage de remplacement.....	44
CHAPITRE 6. AÉROPORTS INTERNATIONAUX - INSTALLATIONS ET SERVICES INTÉRESSANT LE TRAFIC.....	46
A. Généralités	46
B. Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports	47
I. Dispositions communes	47
II. Dispositions relatives au stationnement et au service des aéronefs.....	47
III. Passagers, équipages et bagages au départ.....	48
IV. Passagers, équipages et bagages à l'arrivée.....	48
V. Transit et transbordement des passagers et membres d'équipage.....	49
VI. Installations et services divers dans les aéroports de passagers	49
VII. Aménagements intéressant l'acheminement et le congé des marchandises et de la poste	49
C. Installations nécessaires à l'exécution des mesures concernant l'hygiène publique, les soins médicaux d'urgence et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire	50
D. Installations nécessaires aux services de contrôle et fonctionnement de ces services	51
E. Passagers indisciplinés.....	51
F. Commodités pour les passagers	52
CHAPITRE 7. ATERRISSAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX	53
A. Généralités	53
B. Arrêt de courte durée	53
C. Interruption du vol	53
CHAPITRE 8. DISPOSITIONS DE FACILITATION RELATIVES À DES SUJETS SPÉCIFIQUES	55
A. Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie	55
B. Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents.....	55
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.....	56
D. Opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité.....	57
E. Mise en application du Règlement sanitaire international et des dispositions correspondantes	57
F. Plan national pour l'aviation en cas de flambée de maladie transmissible	58
G. Établissement de programmes nationaux de facilitation.....	58
H. Facilitation du transport des personnes handicapées.....	59
I. Généralités.....	59
II. Accès aux aéroports	59
III. Accès aux services de transport aérien.....	60
I. Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.....	61
J. Traite de personnes.....	62
CHAPITRE 9. SYSTÈMES D'ÉCHANGE DE DONNÉES SUR LES PASSAGERS	63
A. Généralités	63



B. Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)	63
C. Systèmes électroniques de voyage (ETS).....	65
D. Données des dossiers passagers (PNR).....	66
APPENDICE 1. DÉCLARATION GÉNÉRALE	68
APPENDICE 2. MANIFESTE DE PASSAGERS.....	69
APPENDICE 3. MANIFESTE DE MARCHANDISES	70
APPENDICE 4. CERTIFICAT DE DÉSINSECTISATION PAR TRAITEMENT À EFFET RÉMANENT	71
APPENDICE 5. CARTE D'EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT	72
APPENDICE 6. RECOMMANDATION DU CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE	73
APPENDICE 7. CERTIFICAT DE MEMBRE D'EQUIPAGE	75
APPENDICE 8. CERTIFICAT D'INSPECTEUR DE L'AVIATION CIVILE.....	76
APPENDICE 9. PRESENTATION PROPOSEE POUR LES DOCUMENTS RELATIFS AU RETOUR DES PERSONNES NON ADMISSIBLES	77
APPENDICE 10. FORMULE-CADRE DES NATIONS UNIES RELATIVES AUX DOCUMENTS COMMERCIAUX.....	79
APPENDICE 11. MODELE DE PROGRAMME DE FACILITATION D'AEROPORT	80
APPENDICE 12. PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION.....	81
APPENDICE 13. FORMULAIRE DE LOCALISATION DE PASSAGERS POUR LA SANTE PUBLIQUE.....	82

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

- Annexe 9 – Facilitation, quinzième édition, octobre 2017, Amendement n°27

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

A. Définitions

Aux fins du présent Règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Accompagnateur. Adulte voyageant avec un mineur, dont il n'est pas nécessairement le parent ou le tuteur légal.

Note.— Il convient de noter qu'il faudra, peut-être, utiliser cette définition en fonction des obligations découlant de l'application de règlements nationaux aux contrôles frontaliers.

Admission. Permission d'entrer dans un État donné à une personne par les pouvoirs publics de cet État conformément à ses lois nationales.

Admission temporaire. Régime douanier qui permet de recevoir dans un territoire douanier en suspension totale ou partielle des droits et taxes à l'importation, certaines marchandises importées dans un but défini et destinées à être réexportées, dans un délai déterminé, sans avoir subi de modification, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait.

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 représentant un exploitant d'aéronefs et autorisée par ce dernier ou en son nom à remplir les formalités relatives à l'entrée ou à la sortie des aéronefs, membres d'équipage, passagers, marchandises, poste, bagages ou provisions de bord dudit exploitant. Cette définition inclut, là où la loi nationale le permet, une tierce partie autorisée à manutentionner le fret se trouvant à bord de l'aéronef.

Agent d'escorte. Personne autorisée par un État contractant ou un exploitant d'aéronefs à accompagner des personnes non admissibles ou des personnes qui sont expulsées de l'État contractant.

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.

Chargement. 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

Commencement du voyage. Point où une personne a commencé son voyage, sans tenir compte d'aucun aéroport où elle se serait arrêtée en transit direct, que ce soit à bord d'un vol direct ou d'un vol de correspondance, si elle n'a pas quitté la zone de transit direct de l'aéroport en question.

Commodités pour les passagers. Installations et aménagements destinés aux passagers qui ne sont pas essentiels à leur traitement.

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

Contrôle d'immigration. Mesures adoptées par les États pour contrôler l'entrée dans leur territoire, le transit par leur territoire et le départ de leur territoire de personnes voyageant par air.

Contrôle frontalier automatisé (CFA). Système automatisé qui authentifie le document de voyage ou jeton électronique lisible à la machine, confirme que le passager est le titulaire légitime du document ou du jeton, interroge les dossiers de contrôle frontalier, puis détermine l'admissibilité à franchir la frontière selon des règles prédéfinies.

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.

Déchargement. Action d'enlever d'un aéronef, après un atterrissage, des marchandises, de la poste, des bagages ou des provisions.

Déclarant. Toute personne qui fait une déclaration de marchandises ou au nom de laquelle cette déclaration est faite.

Dédouanement. Accomplissement des formalités douanières nécessaires pour mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier.

Désinfection. Procédure qui consiste à prendre des mesures sanitaires pour maîtriser ou éliminer des agents infectieux présents sur le corps d'une personne ou d'un animal, à l'intérieur ou à la surface de parties contaminées d'aéronefs, de bagages, de cargaisons, de marchandises ou de conteneurs, selon qu'il convient, par exposition directe à des agents chimiques ou physiques.

Désinsectisation. Procédure qui consiste à prendre des mesures sanitaires pour maîtriser ou éliminer des insectes présents dans des aéronefs, des bagages, des cargaisons, des conteneurs, des marchandises et des envois postaux.

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.

Document de voyage. Passeport ou autre document d'identité officiel délivré par un État ou une organisation, qui peut être utilisé par le titulaire légitime pour un voyage international.

Documents des exploitants d'aéronefs. 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 exploitants d'aéronefs.

Droits et taxes à l'importation. Droits de douane et tous autres droits, taxes ou impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation de marchandises, à l'exception des

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus ou qui sont perçues par la douane pour le compte d'une autre autorité nationale.

DVLM électronique. Document de voyage (passeport, visa ou carte) lisible à la machine, où est incrusté un circuit intégré sans contact permettant de l'utiliser pour l'identification biométrique du détenteur, conformément aux normes énoncées dans les parties pertinentes du Doc 9303 — Documents de voyage lisibles à la machine.

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 les provisions de commissariat, à l'exclusion des pièces de rechange ou des provisions.

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

Évaluation du risque. Évaluation par l'État qui expulse une personne du point de savoir si elle doit être refoulée avec ou sans agent d'escorte par des services aériens commerciaux. Cette évaluation devrait tenir compte de tous les facteurs pertinents, y compris l'aptitude médicale, mentale et physique au transport sur un vol commercial, la volonté ou le refus de voyager, le comportement et tout antécédent de violence.

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

Gestion des risques. Application systématique de procédures et pratiques de gestion qui donnent aux organismes d'inspection frontalière les renseignements nécessaires pour s'occuper des mouvements ou expéditions qui représentent un risque.

Guichet unique. Système permettant aux parties intervenant dans le domaine du commerce et des transports de communiquer des informations et des documents normalisés à un seul point d'entrée pour satisfaire à toutes les obligations réglementaires en matière d'importation, d'exportation et de transit. Dans le cas des informations électroniques, les éléments de données ne devraient être soumis qu'une seule fois.

Imposteur. Personne qui se fait passer pour le titulaire légitime d'un document de voyage authentique.

Inspecteur de l'aviation civile. Personne nommée par un État contractant pour se charger de l'inspection des aspects liés à la sécurité, à la sûreté ou aux domaines connexes des opérations de transport aérien, conformément aux instructions de l'autorité compétente.

Note.— Les exemples de domaines d'inspection de l'aviation civile comprennent la navigabilité, l'exploitation aérienne et tous autres aspects liés à la sécurité ou à la sûreté des opérations de transport aérien.

Intégrité des frontières. Mise en application, par un État, de ses lois et/ou règlements concernant le franchissement de ses frontières par des biens et/ou personnes.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

Mainlevée. Acte par lequel les autorités douanières permettent aux intéressés de disposer des marchandises qui font l'objet d'un dédouanement.

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 une période de service 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 une période de service de vol.

Mineur. Personne qui n'a pas atteint l'âge de la majorité fixé par la législation qui lui est applicable.

Mineur non accompagné. Mineur voyageant seul ou en compagnie d'un autre mineur.

Opérateur économique agréé (OEA). Partie intervenant dans le mouvement international des marchandises à quelque titre que ce soit et dont il a été reconnu par une administration nationale des douanes ou en son nom qu'elle respecte les normes de l'OMD ou des normes équivalentes en matière de sûreté de la chaîne logistique. Les OEA peuvent être des fabricants, des importateurs, des exportateurs, des courtiers en douane, des transporteurs, des groupeurs, des intermédiaires, des exploitants de ports, d'aéroports ou de terminaux, des exploitants intégrés, des exploitants d'entrepôts, des distributeurs ou des commissaires de fret.

Note.— La définition est harmonisée avec celle qui figure dans le Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, publié par l'Organisation mondiale des douanes.

Ordre de refoulement. Ordre écrit, donné par un État à l'exploitant sur le vol duquel une personne non admissible a voyagé en direction de cet État, de lui faire quitter son territoire.

Ordre d'expulsion. Ordre écrit, émis par les autorités compétentes d'un État et donné à une personne expulsée, de quitter cet État.

Personne expulsée. Personne qui, ayant été admise légalement dans un État par ses autorités ou étant entrée dans un État illégalement, reçoit ultérieurement l'ordre formel des autorités compétentes de quitter cet État.

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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

Personne non munie des documents requis. Personne qui voyage, ou tente de voyager : a) avec un document de voyage expiré ou un visa non valide ; b) avec un document de voyage ou un visa contrefaits, faux ou falsifiés ; c) avec le document de voyage ou le visa de quelqu'un d'autre ; d) sans document de voyage ; ou e) sans visa alors que ces pièces sont exigées.

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 articles confiés par des services postaux et destinés à être remis à des services postaux conformément aux règles de l'Union postale universelle (UPU).

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.

Précautions nécessaires. Vérifications faites au point d'embarquement par du personnel dûment formé de l'exploitant d'aéronefs ou de l'entreprise assurant l'exploitation en son nom, afin de veiller à ce que toutes les personnes détiennent un document de voyage valide et, s'il y a lieu, le visa ou le titre de séjour requis pour l'entrée dans l'État de transit et/ou de destination. Ces vérifications visent à assurer la détection des irrégularités (p. ex. une altération évidente d'un document).

Provisions de commissariat. Articles jetables ou à usage multiple, qui sont utilisés par l'exploitant d'aéronefs pour la fourniture de services pendant le vol, notamment pour la restauration ou le confort des passagers.

Provisions (Fournitures). a) Provisions (fournitures) à consommer ; b) Provisions (fournitures) à emporter.

Provisions (Fournitures) à consommer. Marchandises destinées à être consommées par les passagers et les membres d'équipage à bord des aéronefs, qu'elles soient vendues ou non ; et marchandises nécessaires au fonctionnement et à l'entretien des aéronefs, y compris les carburants et les lubrifiants.

Provisions (Fournitures) à emporter. Marchandises destinées à être vendues aux passagers et aux membres d'équipage à bord des aéronefs en vue d'être débarquées.

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

Refoulement d'une personne. Action, par les pouvoirs publics d'un État, conformément à ses lois, de donner ordre à une personne de quitter cet État.

Répertoire OACI de clés publiques (RCP OACI). Base de données centrale servant, d'une part, de répertoire de certificats de signataire de documents (CSD) (contenant les clés publiques de signataire de documents), de liste de contrôle de l'ANSC (LCANSC), de certificats de liaison de l'Autorité nationale de signature de certificat (CLANSC) et de listes de révocation de certificats émis par les Participants, et d'autre part, de système de diffusion mondiale, maintenue par l'OACI au nom des Participants dans le but de faciliter la validation des données figurant dans les DVLM électroniques.

Risque pour la santé publique. Probabilité d'un événement qui peut nuire à la santé des populations humaines, plus particulièrement d'un événement pouvant se propager au niveau international ou présenter un danger grave et direct.

RPCV interactif (RPCVi). Système électronique au moyen duquel, pendant l'enregistrement, des éléments de données RPCV collectés par l'exploitant d'aéronefs sont transmis aux pouvoirs publics,

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

et par lequel les pouvoirs publics, à l'intérieur des délais de traitement actuels de l'enregistrement des passagers, renvoient à l'exploitant un message de réponse concernant chaque passager et/ou membre d'équipage.

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.

Système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV). Système électronique de communication consistant à collecter des éléments de données requis, à les transmettre aux services de contrôle frontalier avant le départ ou l'arrivée des vols et à les mettre à disposition à la première inspection au point d'entrée.

Système électronique de voyage (ETS). Processus automatisé de présentation, d'acceptation et de vérification de l'autorisation de voyage d'un passager à destination d'un État, au lieu de l'habituel visa papier autocollant.

Urgence de santé publique de portée internationale. Événement extraordinaire dont il est déterminé, comme prévu dans le Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation mondiale de la santé : 1) qu'il constitue un risque pour la santé publique dans d'autres États en raison du risque de propagation internationale de maladies ; et 2) qu'il peut requérir une action internationale coordonnée.

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, 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.

Vois 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 ou contrôle direct, où les passagers peuvent rester pendant le transit ou la correspondance sans avoir à soumettre de demande d'entrée dans l'État concerné.

Zone franche. Partie du territoire d'un État contractant dans laquelle les marchandises qui y sont introduites sont généralement considérées comme n'étant pas sur le territoire douanier au regard des droits et taxes à l'importation.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

B. Principes généraux

1.1 Les dispositions du présent règlement sont applicables à toutes les catégories d'exploitation aérienne, à moins qu'elles ne se rapportent spécifiquement à un seul type d'exploitation.

1.2 Les administrations nationales concernées, les gestionnaires d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, les gestionnaires d'aéroports et les agents agréés doivent prendre les mesures nécessaires, chacun en ce qui le concerne pour faire en sorte que:

- a) le temps nécessaire à l'accomplissement des contrôles des personnes et des aéronefs aux frontières et à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises soit maintenu au minimum ;
- b) l'application des formalités administratives et de contrôle cause un minimum de désagrément ;
- c) l'échange de renseignements pertinents avec les autres États contractants, les exploitants et les aéroports soit encouragé et développé dans toute la mesure possible ;
- d) des niveaux optimaux de sûreté, et la conformité à la réglementation, soient atteints.

1.3 Les administrations nationales concernées utilisent la gestion des risques dans l'application des procédures de contrôle frontalier relatives à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises.

1.4 Les administrations nationales concernées doivent mettre au point une technologie de l'information efficace afin d'accroître l'efficacité et l'efficience de leurs formalités aux aéroports.

1.5 Les dispositions du présent règlement n'empêcheront pas l'application de la législation nationale en ce qui concerne les mesures de sûreté de l'aviation ou autres contrôles nécessaires.

1.6 Les administrations nationales concernées et les exploitants d'aéronefs doivent, dans la mesure du possible, s'échanger des renseignements sur le ou les points de contact appropriés auxquels les demandes de renseignements des services de contrôle frontalier et des douanes doivent être adressées.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

CHAPITRE 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS

A. Généralités

2.1 Les administrations nationales concernées, les gestionnaires d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, et les agents agréés doivent adopter des mesures appropriées pour le congé des aéronefs arrivant d'un autre État membre de l'OACI ou partant pour un autre État membre de l'OACI et doivent les appliquer de telle façon à éviter les retards inutiles.

2.2 Dans l'élaboration des procédures visant à l'efficacité du congé des aéronefs à l'entrée ou à la sortie, les administrations nationales concernées, les gestionnaires d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les agents agréés doivent tenir compte, si nécessaire, de l'application de mesures de sûreté de l'aviation et de contrôle des stupéfiants.

2.3 Les Services nationaux compétents de l'Etat, notamment les Services des Douanes et les Services de lutte contre le trafic des stupéfiants, doivent conclure des protocoles d'accord avec les compagnies aériennes qui exploitent des vols internationaux à destination de du Sénégal, d'une part et avec les exploitants des aéroports internationaux, d'autre part, en vue d'établir les lignes directrices d'une coopération mutuelle visant à contrer la menace que constitue le trafic international de stupéfiants et de substances psychotropes. Ces protocoles d'accord doivent être établis selon les modèles applicables élaborés à cette fin par l'Organisation mondiale des douanes. Les Services nationaux compétents des Ministères concernés doivent en outre, dans la mesure du possible conclure des arrangements avec leurs homologues des autres Etats pour renforcer les mécanismes nationaux de lutte contre le trafic international de stupéfiants et de substances psychotropes.

2.4 Les administrations nationales concernées ne doivent pas empêcher un aéronef de faire escale à un aéroport international pour des raisons de santé publique, à moins qu'une telle mesure ne soit prise conformément au *Règlement sanitaire international* (2005) de l'Organisation mondiale de la santé.

2.4.1 Lorsque, dans des circonstances exceptionnelles, une suspension des services de transport aérien est envisagée pour des motifs de santé publique, l'Autorité de l'Aviation Civile doit, dans la mesure du possible, consulter, au préalable, l'Organisation mondiale de la santé ainsi que les autorités sanitaires nationales compétentes de l'Etat où s'est déclarée la maladie, avant de prendre une décision concernant la suspension des services en question.

2.5 Si, pour faire face à un risque particulier pour la santé publique ou à une urgence de santé publique de portée internationale, l'Administration nationale de santé publique compétente envisage d'appliquer des mesures sanitaires en sus de celles qui sont recommandées par l'Organisation mondiale de la santé, elle doit fonder ces mesures sur le Règlement sanitaire international (2005), y compris, mais sans s'y limiter, sur l'article 43 qui prévoit, entre autres, que lorsqu'ils décident d'appliquer des mesures supplémentaires, les États parties fondent leur décision sur:

- a) des principes scientifiques ;
- b) les éléments scientifiques disponibles indiquant un risque pour la santé humaine ou, si ces éléments sont insuffisants, les informations disponibles, émanant notamment de l'OMS et d'autres organisations intergouvernementales et organismes internationaux compétents ;
- c) tout conseil ou avis spécifique disponible émis par l'OMS.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

Note 1 - La présente disposition ne s'applique qu'aux situations où est en vigueur une recommandation temporaire (par exemple, dans le cas d'une urgence de santé publique déclarée de portée internationale) ou une recommandation permanente rendue en vertu du Règlement sanitaire international (2005). Les exigences énoncées à l'article 43 peuvent également s'appliquer à d'autres situations où sont prises des mesures supplémentaires qui touchent le trafic international (y compris aérien), comme dans le cas des mesures additionnelles prévues par les articles 23 2), 27 1), et 28 du Règlement sanitaire international.

Note 2— L'article 43 du Règlement sanitaire international (2005) prévoit également que l'État contractant qui applique des mesures sanitaires supplémentaires qui entravent de manière importante le trafic aérien international fournit à l'Organisation mondiale de la santé les raisons de santé publique et les informations scientifiques qui les justifient.

2.5.1 Lorsque le Sénégal est concerné par une mesure prise par un autre Etat en vertu de la norme 2.4 de l'annexe 9 à la Convention de Chicago ou par une suspension des services aériens décrite dans la pratique recommandée 2.4.1 de la même annexe, le service sanitaire compétent demande, s'il y a lieu, à l'État qui a pris ces mesures de le consulter en vue de clarifier les informations scientifiques et les raisons de santé publique justifiant une telle mesure et de trouver une solution mutuellement acceptable.

B. Documents : Exigences et utilisation

2.6 Les administrations nationales concernées ne doivent pas exiger de document autre que ceux que prescrit le présent chapitre pour l'entrée et la sortie des aéronefs.

2.7 Les administrations nationales concernées ne doivent pas exiger de visa et ne doivent pas percevoir de 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.

2.8 Les services nationaux compétents doivent accepter les documents d'entrée et de sortie des aéronefs lorsqu'ils sont rédigés en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol ou en russe. Ils peuvent en exiger la traduction orale ou écrite en français, s'ils sont rédigés dans d'autres langues.

2.9 Sous réserve des capacités technologiques, les documents exigés pour l'entrée et la sortie des aéronefs doivent être acceptés lorsqu'ils sont présentés :

- a) sous forme électronique, transmis à un système d'information des pouvoirs publics ;
- b) sur support papier, produits ou transmis de façon électronique ; ou
- c) sur support papier, remplis à la main selon les modèles figurant dans la présente Annexe.

2.10 Lorsqu'un document particulier est transmis par l'exploitant d'aéronefs ou en son nom et reçu par les services nationaux compétents sous forme électronique, ceux-ci ne doivent pas exiger la présentation du même document sur support papier.

2.11 Une administration qui exige une déclaration générale limitera ses exigences aux éléments indiqués à l'Appendice 1.

Les renseignements sont acceptés sous forme électronique ou sur support papier.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

2.12 Lorsqu'une administration n'exige en matière de déclaration générale qu'une attestation, elle doit mettre en œuvre des mesures permettant de répondre à cette exigence, soit par une mention manuscrite, soit par l'apposition d'un tampon sur une page du manifeste de marchandises. Cette attestation sera signée par l'agent autorisé ou le pilote commandant de bord.

2.13 Les administrations concernées ne doivent normalement pas exiger, la présentation d'un manifeste de passagers. Dans les cas où un manifeste de passagers est exigé, les renseignements exigés doivent se limiter aux éléments indiqués à l'Appendice 2. Les renseignements doivent être acceptés sous forme électronique ou sur support papier.

2.14 Lorsqu'une administration exige la présentation du manifeste de marchandises sur support papier, elle doit accepter :

- a) le formulaire indiqué à l'Appendice 3, rempli selon les instructions ; ou
- b) le formulaire indiqué à l'Appendice 3, partiellement rempli, avec une copie de chaque lettre de transport aérien représentant les marchandises à bord de l'aéronef.

2.15 Les administrations concernées ne doivent pas exiger de déclaration écrite des provisions de bord qui restent à bord de l'aéronef.

2.16 En ce qui concerne les provisions de bord embarquées à bord de l'aéronef ou débarquées de l'aéronef, les renseignements exigés dans la liste des provisions de bord doivent se limiter :

- a) aux renseignements indiqués dans l'en-tête du modèle de manifeste de marchandises ;
- b) au nombre d'unités de chaque marchandise ;
- c) à la nature de chaque marchandise.

2.17 Les administrations concernées ne doivent pas exiger la présentation d'une liste de bagages accompagnés ou de bagages mal acheminés embarqués à bord de l'aéronef ou débarqués de l'aéronef.

2.18 Les administrations concernées ne doivent pas exiger, pour la poste, de déclarations écrites autres que le ou les bordereaux prescrits dans les règlements les plus récents de l'Union Postale Universelle.

2.19 Les administrations concernées ne doivent pas exiger de l'exploitant d'aéronefs qu'il soumette plus de trois copies de l'un quelconque des documents mentionnés ci-dessus à l'entrée ou à la sortie de l'aéronef.

2.20 Si l'aéronef n'embarque ou ne débarque pas de passagers, ne charge ou ne décharge pas de marchandises, de provisions de bord ou de poste, le ou les documents pertinents ne doivent pas être exigés, à condition qu'une mention appropriée soit portée dans la déclaration générale.

C. Correction des documents

2.21 En cas d'erreurs relevées dans l'un quelconque des documents mentionnés ci-dessus, les services nationaux compétents donnent à l'exploitant d'aéronefs ou à son agent agréé la possibilité de rectifier ces erreurs, ou ils les rectifient eux-mêmes.

2.22 L'exploitant d'aéronefs ou son agent agréé ne doit pas être pénalisé s'il est en mesure de prouver aux pouvoirs publics compétents que toute erreur relevée dans de tels documents a été commise par

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

inadvertance et sans intention frauduleuse ou négligence grossière. Si une pénalité est jugée nécessaire pour décourager la répétition de telles erreurs, elle ne doit pas être plus importante qu'il n'est nécessaire à cette fin.

D. Désinsectisation des aéronefs

2.23 Les administrations compétentes doivent limiter 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 agriculture ou l'environnement.

2.24 Les administrations compétentes qui exigent la désinsectisation des aéronefs doivent examiner périodiquement leurs besoins et les modifier, comme il convient, sur la base de toutes les preuves disponibles relatives à la transmission d'insectes au territoire du Sénégal par la voie aérienne.

2.25 Lorsque la désinsectisation est exigée, l'administration compétente autorise ou accepte uniquement les méthodes chimiques ou non chimiques et/ou les insecticides qui sont recommandés par l'Organisation mondiale de la santé et qui sont jugés efficaces par cette administration.

Note.— Cette disposition n'exclut pas les essais et tests portant sur d'autres méthodes à approuver en dernier ressort par l'Organisation mondiale de la santé.

2.26 Les administrations concernées doivent veiller à ce que les moyens employés pour la désinsectisation ne compromettent pas la santé des passagers et des membres d'équipage et les incommode le moins possible.

2.27 Les administrations concernées doivent fournir, sur demande, des renseignements appropriés, en langage clair, aux exploitants d'aéronefs pour les membres d'équipage et les passagers, expliquant la réglementation nationale pertinente, les raisons des exigences et la sécurité de la désinsectisation convenablement réalisée des aéronefs.

2.28 Lorsqu'une désinsectisation a été exécutée conformément aux procédures recommandées par l'Organisation mondiale de la santé, l'administration compétente doit accepter une certification pertinente sur la déclaration générale, ou comme le prévoit l'Appendice 1 en cas de désinsectisation par traitement à effet rémanent, le certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent prévu à l'Appendice 4.

2.29 Lorsqu'une désinsectisation a été convenablement exécutée conformément aux dispositions du § 2.25, et qu'un certificat tel qu'indiqué au § 2.28 est présenté ou mis à la disposition de l'administration compétente, celle-ci accepte normalement ce certificat et autorise les passagers et les membres d'équipage à débarquer immédiatement à l'arrivée.

2.30 Les exploitants d'aéronefs doivent veiller à ce que tout insecticide ou autre produit employé aux fins de désinsectisation ne soit pas nuisible à la structure de l'aéronef ou à son équipement de vol. Les composés ou solutions chimiques inflammables qui sont susceptibles d'endommager la structure des aéronefs, par exemple par corrosion, ne doivent pas être utilisés.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

E. Désinfection des aéronefs

2.31 Les administrations concernées doivent déterminer les conditions dans lesquelles les aéronefs sont désinfectés. Lorsque la désinfection de l'aéronef est exigée, les dispositions suivantes doivent être appliquées:

- a) la désinfection ne doit porter que sur le conteneur ou sur le compartiment de l'aéronef dans lequel les animaux ou produits animaux ont été transportés ;
- b) la désinfection doit être effectuée suivant des procédures acceptées par le constructeur de l'aéronef et conformes aux avis de l'OMS ;
- c) les zones contaminées doivent être désinfectées à l'aide de composés possédant les propriétés germicides appropriées pour lutter contre l'agent infectieux visé ;
- d) la désinfection est faite rapidement par des nettoyeurs munis de l'équipement de protection personnelle approprié ;
- e) Les composés ou les solutions chimiques inflammables, ou leurs résidus, qui risqueraient d'endommager la structure de l'aéronef ou ses systèmes (par exemple par corrosion), les produits chimiques qui risquent de porter atteinte à la santé des passagers ou de l'équipage ne doivent pas être utilisés.

Note.— Lorsque la désinfection de l'aéronef est exigée pour des raisons d'hygiène vétérinaire, seuls les désinfectants et les méthodes recommandés par l'Office international des épizooties doivent être utilisés.

2.32 Les exploitants d'aéronefs doivent veiller à ce que, en cas de contamination des surfaces ou des équipements de l'aéronef par des fluides corporels, y compris des excréments, les zones contaminées et les équipements et outils employés soient désinfectés.

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

I. Généralités

2.33 L'Autorité de l'Aviation civile doit veiller à ce qu'il soit publié dans la Manuel d'Information aéronautique (MIA/AIP) de l'ASECNA les exigences nationales concernant les préavis et les demandes d'autorisation préalable de vols d'aviation générale et d'autres vols non réguliers.

2.34 Lorsqu'un préavis ou des demandes d'autorisation préalable sont exigés pour des aéronefs qui ont l'intention d'atterrir sur le territoire, l'Autorité de l'Aviation Civile désigne un organisme unique pour recevoir et coordonner les réponses des services concernés par ces préavis ou les demandes relevant de sa compétence.

2.35 L'Autorité de l'Aviation Civile veille à ce qu'il soit publié dans le MIA/AIP de l'ASECNA l'adresse postale et, le cas échéant, l'adresse RSFTA, le numéro de télex ou l'adresse télégraphique, le numéro de

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

télécopie, l'adresse du courrier électronique, la page web et le numéro de téléphone de l'organisme désigné dont il est question au § 2.34.

2.36 L'organisme désigné dont il est question au § 2.34 doit aviser les organismes d'inspection frontalière intéressés, notamment les douanes, l'immigration ou les services de quarantaine sanitaires, des activités prévues d'arrivée, de départ ou de transit.

II. Autorisations préalables

2.37 Les administrations concernées ne doivent pas exiger qu'une autorisation ou une notification préalable soit demandée par la voie diplomatique, à moins que le vol ne soit de nature diplomatique.

2.38 L'administration qui, en vertu des dispositions nationales en vigueur exige des exploitants d'aéronefs ~~de demander~~ une autorisation préalable,

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

2.39 Dans le cas des aéronefs de transport de passagers, de fret ou de poste contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, les administrations concernées ne doivent, sauf si la situation du vol ou une disposition particulière le requiert, exiger des renseignements autres que les suivants, pour les demandes d'autorisation préalable :

- 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 (selon 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.

2.39.1 L'Autorité de l'Aviation Civile veille à ce qu'il soit publié dans le MIA/AIP de l'ASECNA le délai minimum exigé pour le traitement des demandes d'autorisation préalable.

2.40 Dans le cas des aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, les administrations concernées, qui pour des raisons de sécurité aérienne exigent une autorisation préalable, ne doivent pas exiger dans la demande d'autorisation préalable d'autres renseignements que ceux qui figurent dans un plan de vol.

Note.— Les spécifications applicables aux plans de vol figurent dans le Règlement Aéronautique n°2 (RAS 02) — Règles de l'air.

2.41 Les administrations qui exigent une autorisation préalable pour les vols dont il est question au § 2.40 ne doivent pas exiger que les demandes soient déposées plus de trois jours ouvrables à l'avance.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

III. Préavis d'entrée

2.42 Dans le cas des aéronefs qui effectuent, soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, les administrations concernées ne doivent pas exiger pour le préavis de ces vols un délai supérieur à celui qui est exigé par les services du contrôle de la circulation aérienne et par les services de contrôle aux frontières concernés.

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

2.43 Les administrations concernées doivent accepter les renseignements figurant dans le plan de vol comme préavis d'arrivée, à condition que ces renseignements soient reçus deux heures au moins avant l'arrivée et que l'atterrissage s'effectue sur un aéroport international préalablement désigné.

IV. Congé et autorisations de séjour aux aéronefs

2.44 Dans les aéroports internationaux qui reçoivent des vols d'aviation générale internationale, les administrations nationales compétentes doivent, chacune en ce qui la concerne, mettre en place un service d'inspection frontalière et de dédouanement d'un niveau approprié pour ces vols. En coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, ces administrations doivent mettre en œuvre des pratiques et des procédures adaptées visant à atteindre un objectif de 60 minutes pour la durée totale maximale, tout compris, de l'accomplissement de toutes les formalités de départ et d'arrivée requises, y compris les mesures de sûreté de l'aviation, pour un aéronef qui n'exige qu'une inspection normale. Cette durée est calculée à partir du moment où le membre d'équipage présente l'aéronef au premier point de contrôle à l'aéroport.

Note.— Les « formalités de départ et d'arrivée requises » à accomplir pendant ces 60 minutes comprennent les mesures de sûreté de l'aviation et, s'il y a lieu, la perception de redevances et autres prélèvements aéroportuaires, et les mesures de contrôle frontalier.

2.45 Dans les aéroports internationaux où les activités d'aviation générale internationale sont peu fréquentes, une administration nationale peut procéder, au nom de tous les organismes d'inspection frontalière, aux formalités de congé des aéronefs ainsi que de leur charge.

2.46 Tout aéronef qui effectue un vol autre qu'un vol d'un service international régulier à destination d'un aéroport international situé au Sénégal ou qui fait escale à un tel aéroport et qui est admis à titre temporaire en franchise de droits de douane conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago relative à l'Aviation civile internationale, doit être autorisé à séjourner sur le territoire pendant une durée à fixer par l'administration compétente, sans qu'une garantie des droits de douane dont est passible l'aéronef soit exigée.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

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

A. Généralités

3.1 Afin de faciliter et d'accélérer le congé des personnes arrivant ou partant par la voie aérienne, les administrations concernées doivent adopter une réglementation et des procédures de contrôle frontalier appropriés à l'environnement du transport aérien et doivent les appliquer de manière à éviter les retards inutiles.

3.2 Les administrations concernées doivent établir des procédures visant à assurer l'application efficace des mesures de contrôle frontalier aux passagers et aux membres d'équipage, en tenant compte, selon le cas, de l'application des mesures de sûreté de l'aviation, de protection de l'intégrité des frontières, de contrôle des stupéfiants et de contrôle d'immigration.

3.3 Lorsque des circuits intégrés (puces électroniques) ou d'autres technologies facultatives de lecture automatique pour la représentation des données personnelles, y compris les données biométriques, dans leurs documents de voyage sont utilisés aux aéroports, l'administration compétente doit prendre des dispositions pour que les données encodées puissent être révélées au titulaire du document sur demande.

3.4 Les administrations concernées ne doivent pas prolonger la période de validité des documents de voyage lisibles à la machine qu'elles délivrent.

Note.— Les spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine (Doc 9303 [série]) n'autorisent pas la modification de la date d'expiration et des autres données figurant dans la zone de lecture automatique.

B. Documents exigés des voyageurs

3.5 Les services concernés ne doivent exiger des visiteurs, à l'entrée comme à la sortie, des documents autres que ceux prescrits par le présent chapitre.

3.6 Les administrations nationales compétentes ne doivent pas exiger des visiteurs qui voyagent par la voie aérienne, qui sont détenteurs légitimes de passeports valides reconnus et de visas valides, qu'ils présentent d'autre pièce d'identité.

Note.— La disposition ci-dessus est à appliquer, sans préjudice d'autres dispositions réglementaires permettant d'accepter d'autres pièces officielles d'identité aux fins des voyages, comme les cartes d'identité nationales, les pièces d'identité des gens de mer, les permis de résidence pour étrangers et d'autres pièces d'identité ou titres de voyage provisoires.

C. Sécurité des documents de voyage

3.7 Les administrations nationales compétentes doivent actualiser régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions des documents de voyage, pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection de cas dans lesquels de tels documents ont été illicitement modifiés, reproduits ou

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

délivrés.

3.8 Les administrations nationales et les autres organismes concernés doivent établir des contrôles pour se prémunir contre le vol des documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.

3.8.1 Les administrations nationales et les autres organismes concernés doivent établir des contrôles appropriés sur l'ensemble des processus de demande, d'octroi et de délivrance des documents de voyage pour garantir un niveau élevé d'intégrité et de sûreté.

3.9 Les services nationaux compétents de délivrance doivent s'assurer que des données biométriques sont intégrées dans les documents de voyage lisibles à la machine, dans un circuit intégré (puce électronique) sans contact, comme il est indiqué dans le Doc 9303 — Documents de voyage lisibles à la machine.

3.9.1 Les administrations nationales concernées qui émettent ou ont l'intention d'émettre des DVLM électroniques doivent prendre les dispositions nécessaires pour adhérer au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et y téléchargent leurs informations.

3.9.2 Les services nationaux chargés de l'application des mesures de vérification des DVLM électroniques aux points de contrôle frontalier doivent prendre les dispositions nécessaires pour adhérer au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et utiliser les informations qu'il contient pour valider les DVLM électroniques à ces points de contrôle.

3.10 Les services nationaux concernés doivent fournir, sans délai à INTERPOL des informations exactes relatives aux documents de voyage volés, perdus ou révoqués, émis par leur pays, aux fins d'inclusion dans la base de données sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).

3.10.1 Aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, les services nationaux concernés doivent, dans la mesure du possible, vérifier les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux en les comparant aux informations de la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).

D. Documents de voyage

3.11 Tous les passeports délivrés par les administrations concernées doivent être lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 4.

Note.— La présente disposition n'a pas pour objet d'empêcher la délivrance, en cas d'urgence, de passeports ou de documents de voyage temporaires à validité limitée non lisibles à la machine.

3.11.1 Les administrations concernées doivent prendre les dispositions nécessaires pour ne plus délivrer des passeports qui ne sont pas lisibles à la machine. S'il existe des passeports de cette catégorie dont la date de validité n'a pas expiré, ils doivent être retirés et remplacés par des passeports lisibles à la machine.

3.12 Les services nationaux compétents doivent veiller à ce que les documents de voyage des réfugiés et des personnes apatrides (les « titres de voyage prévus par la Convention ») soient lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303.

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

3.13 Les services nationaux compétents qui émettent des pièces d'identité ou des visas acceptés pour le voyage, doivent veiller à ce que ces documents soient sous une forme permettant la lecture automatique, comme le prévoit le Doc 9303.

3.14 Les services nationaux compétents doivent établir des services accessibles au public pour la réception des demandes et la délivrance des documents de voyage.

3.15 Les services nationaux compétents doivent établir des procédures transparentes pour les demandes de délivrance, le renouvellement ou le remplacement des documents de voyage et mettre à la disposition des intéressés des renseignements décrivant les formalités requises.

3.15.1 Si une redevance est perçue pour la délivrance, le renouvellement ou le remplacement d'un document de voyage, son montant ne doit pas excéder le coût de l'opération.

3.16 Un passeport individuel doit être délivré à chaque personne, quel que soit son âge.

3.17 Les services nationaux compétents doivent, dans la mesure du possible, délivrer des passeports dont la durée de validité est d'au moins cinq ans pour un nombre illimité de voyages et pour tous les États et territoires.

Note 1.— Comme les documents ont une durabilité limitée et que l'apparence du titulaire change avec le temps, il est recommandé que la période de validité de ces documents ne dépasse pas dix ans.

Note 2.— Les passeports d'urgence, diplomatiques, officiels et autres passeports émis à des fins particulières pourraient avoir une période de validité plus courte.

Note 3.— Comme l'apparence des enfants change rapidement, il est recommandé que la période de validité des passeports des enfants ne dépasse pas cinq ans.

E. Visas de sortie

3.18 Les services nationaux compétents ne doivent pas exiger de visa de sortie à l'égard des nationaux désireux d'effectuer un voyage à l'étranger, ni des visiteurs à la fin de leur séjour.

3.19 Sauf pour des raisons de sécurité ou de sûreté, les administrations concernées ne doivent pas exiger de visa de sortie aux résidents étrangers établis au Sénégal et qui souhaitent voyager à l'étranger.

F. Visas d'entrée/de retour

3.20 Les services nationaux compétents doivent envisager, dans la mesure du possible, d'abandonner ou de supprimer l'obligation de visa d'entrée pour les nationaux d'un nombre maximal d'États, lorsque ceux-ci entrent sur le territoire national comme visiteurs.

3.21 Les administrations concernées ne doivent pas exiger de visa lors du retour, des ressortissants du Sénégal.

3.22 Dans la mesure du possible et sauf pour des raisons de sécurité ou de sûreté, les administrations nationales concernées ne doivent pas exiger de visa lors du retour, dans leur territoire, des étrangers qui

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

détiennent un permis de résidence permanente en règle.

3.23 Les administrations concernées doivent établir des formalités de demande simples et transparentes pour la délivrance de visas d'entrée aux visiteurs éventuels et doivent veiller à ce qu'il soit donné suite aux demandes de visas aussitôt que possible après leur réception.

3.24 Sauf pour des raisons de sécurité ou de sûreté, les procédures de délivrance des visas ne doivent pas exiger, que le signataire de la demande se présente en personne au bureau émetteur.

3.25 Les administrations qui émettent des visas d'entrée à des visiteurs éventuels doivent veiller à ce que ces visas aient une durée de validité minimale de six mois à compter de la date de délivrance, indépendamment du nombre d'entrées, étant entendu que la durée de chaque séjour pourra être limitée.

3.26 Lorsqu'une administration nationale délivre des visas non lisibles à la machine, elle doit veiller à ce que les données personnelles et les données sur la délivrance qui y figurent soient conformes aux spécifications relatives à la zone d'inspection visuelle du visa lisible à la machine, qui figurent dans le document de l'OACI 9303, Partie 7 — Visas lisibles à la machine.

G. Cartes d'embarquement/débarquement

3.27 Les administrations nationales concernées ne doivent pas exiger des visiteurs voyageant par la voie aérienne ou des exploitants d'aéronefs, en leur nom, des renseignements d'identification autres que ceux fournis dans la pièce d'identité. Lorsque ces renseignements sont exigés, les administrations nationales concernées doivent mettre au point des systèmes permettant la saisie électronique de ces renseignements à partir des documents de voyage lisibles à la machine ou d'autres sources.

3.28 Toute entité qui exige des visiteurs arrivant ou partant par la voie aérienne la présentation d'un formulaire de renseignements personnels doit limiter les renseignements demandés à ceux qui sont indiqués à l'Appendice 5 — Carte d'embarquement/débarquement

3.29 S'ils exigent des cartes d'embarquement/débarquement, en vertu des dispositions nationales applicables, les entités concernées doivent accepter que ces cartes soient remplies par les visiteurs et ne doivent pas exiger qu'elles soient remplies ou vérifiées par l'exploitant d'aéronefs.

3.30 Les administrations nationales qui exigent la présentation de cartes d'embarquement/débarquement doivent veiller, en relation avec le gestionnaire de l'aéroport, à ce que ces cartes soient fournies gratuitement aux exploitants d'aéronefs ou à leurs agents de voyages, pour que ceux-ci les distribuent, avant l'embarquement, aux passagers qui partent ou pendant le vol, aux passagers qui arrivent.

H. Certificats internationaux de vaccination ou autre prophylaxie

3.31 Dans les cas où une preuve de vaccination ou de prophylaxie est exigée par les autorités nationales en vertu du *Règlement sanitaire international* (2005), les services nationaux compétents doivent accepter le certificat international de vaccination ou autre prophylaxie prescrit par l'Organisation mondiale de la santé dans ledit Règlement.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

I. Inspection des documents de voyage

3.32 Les services nationaux compétents doivent aider les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers afin d'empêcher la fraude et les abus.

3.33 Les administrations nationales concernées doivent envisager de prendre des dispositions avec les services nationaux compétents d'autres États membres de l'OACI, pour permettre le détachement de personnel de liaison aux aéroports, afin d'aider les exploitants d'aéronefs à établir la validité et l'authenticité des documents de voyage des personnes à l'embarquement.

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

3.34.1 Les services nationaux compétents doivent saisir les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux. Ils doivent saisir aussi le document de voyage d'une personne non admissible qui se fait passer pour le titulaire légitime du document de voyage. Ces documents doivent être retirés de la circulation immédiatement et renvoyés aux autorités compétentes de l'État émetteur ou à la mission diplomatique résidente de cet État, sauf dans les cas où les services nationaux compétents conservent ces documents à des fins d'application de la loi. Les autorités compétentes de l'État émetteur ou la mission diplomatique de cet État seront notifiées lorsque les services nationaux compétents doivent conserver les documents de voyage qu'ils ont saisis.

3.34.2 Les services nationaux compétents ne doivent pas exiger des exploitants d'aéronefs qu'ils saisissent les documents visés dans la disposition figurant au § 3.34.1

3.34.3 Les services nationaux compétents ne doivent pas exiger d'un exploitant d'aéronefs qu'il transporte un passager depuis un point de départ ou de transit jusqu'à la destination finale prévue, s'il est établi que le document de voyage présenté par ce passager est frauduleux, falsifié ou faux, ou que le passager n'est pas le titulaire légitime du document.

Note.— Aucune partie de cette disposition ne doit être interprétée d'une manière qui empêche le renvoi de passagers non admissibles dont le ou les documents de voyage sont frauduleux, falsifiés ou faux ou ont été délivrés à d'autres personnes et ont été saisis par les services nationaux compétents de l'Etat, en application de la norme figurant au § 3.34.1 de l'annexe 9 à la Convention de Chicago, et qui voyagent sous couvert d'une lettre explicative délivrée conformément aux dispositions du § 5.7.

3.34.4 Les services nationaux compétents doivent concourir à l'instauration de systèmes de contrôle frontalier automatisé (CFA) pour faciliter et accélérer le contrôle des personnes qui entrent ou qui sortent par voie aérienne.

3.34.5 Conformément aux § 3.9.2 et 3.10.1, les services nationaux compétents qui utilisent des systèmes CFA doivent se servir des informations qui figurent dans le RCP pour valider les DVLM électroniques, établir des correspondances biométriques pour confirmer que le passager est le titulaire légitime du document, et consulter la base de données d'Interpol sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD) ainsi que d'autres dossiers de contrôle frontalier afin de déterminer l'admissibilité à franchir la frontière.

3.34.6 Les services nationaux compétents qui utilisent des systèmes de contrôle frontalier automatisé (CFA) doivent veiller à ce que les portes d'embarquement ou d'accès à ces systèmes soient dotées d'un personnel suffisant lorsqu'elles sont en service, afin d'assurer la fluidité de la circulation des passagers et

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

de répondre rapidement aux problèmes de sécurité et d'intégrité en cas de dysfonctionnement d'un système.

J. Procédures de sortie

3.35.5 Les services nationaux compétents de l'Etat ne doivent pas exiger des visiteurs la présentation d'un acquit d'impôt sur le revenu.

3.36 Les services nationaux compétents de l'Etat doivent dégager les exploitants d'aéronefs de toute responsabilité en cas de non-paiement de l'impôt sur le revenu par des passagers.

3.37 Les administrations nationales concernées, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les gestionnaires d'aéroports, sont tenues de se fixer comme objectif une durée totale maximale de 60 minutes tout compris pour l'accomplissement des formalités de départ requises pour tous les passagers qui n'exigent qu'un traitement normal. Cette durée est 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 à chaque aéroport).

Note.— Les « formalités de départ requises » à accomplir pendant la période recommandée de 60 minutes comprennent l'enregistrement auprès de la compagnie aérienne, les mesures de sûreté de l'aviation et, s'il y a lieu, la perception de redevances et autres prélèvements aéroportuaires et les mesures de contrôle frontalier à la sortie, par exemple les contrôles de passeports, de quarantaine ou de douane.

3.38 Les administrations nationales concernées, en coopération avec l'exploitant de l'aéroport, utilisent les technologies applicables et adoptent un système d'inspection à circuits multiples ou d'autres moyens de répartition des passagers, afin d'accélérer ces inspections.

3.39 Les services nationaux compétents ne doivent pas exiger la présentation, pour inspection au titre du contrôle frontalier, des bagages des passagers au départ de leur territoire.

K. Procédures d'entrée et responsabilités

3.40 Les administrations nationales concernées, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, doivent se fixer comme objectif d'assurer le congé de tous les passagers qui n'exigent qu'une inspection normale dans les 45 minutes qui suivent le débarquement, quelles que soient la capacité de l'aéronef et l'heure prévue d'arrivée.

3.41 Afin d'accélérer les inspections, les administrations nationales concernées, en coopération avec les exploitants d'aéroports, doivent utiliser la technologie applicable et doivent adopter un système d'inspection d'immigration à circuits multiples, ou d'autres moyens de répartir les passagers, aux aéroports internationaux où le volume du trafic de passagers justifie de telles mesures.

3.42 Sauf dans des circonstances particulières, les administrations nationales concernées ne doivent pas exiger que les documents de voyage ou autres pièces d'identité soient enlevés aux passagers et aux membres d'équipage avant leur arrivée aux points de contrôle des passeports.

3.43 Les administrations nationales concernées doivent prendre rapidement en charge les passagers et les membres d'équipage aux fins de vérification de leur admissibilité sur le territoire du Sénégal.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

Note.— Un passager ou un membre d'équipage est « pris en charge pour vérification » lorsqu'il se présente pour la première fois au point de contrôle à l'arrivée après le débarquement, pour solliciter l'entrée dans le pays, ce qui correspond au moment où l'agent de contrôle détermine s'il doit être admis ou non. Cela n'englobe pas le contrôle visuel des documents de voyage, qui peut être effectué immédiatement après le débarquement.

3.44 L'exploitant d'aéronefs est responsable de la garde et des soins des passagers et des membres d'équipage au débarquement à partir du moment où ils quittent l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient pris en charge pour vérification comme le prévoit le § 3.4 3.

3.45 Après cette prise en charge, les administrations nationales concernées doivent assumer la responsabilité de la garde et des soins des passagers et des membres d'équipage jusqu'à ce qu'ils soient admis ou jugés non admissibles.

3.46 La responsabilité d'un exploitant d'aéronefs d'assurer la garde et les soins des passagers et des membres d'équipage cesse dès que ces personnes auront été admises dans le territoire.

3.47 Sauf dans des circonstances spéciales, les administrations nationales concernées doivent prendre toutes dispositions utiles pour que les documents d'identité des visiteurs n'aient à être vérifiés qu'une seule fois au moment de l'entrée et au moment de la sortie.

3.48 Les administrations nationales concernées ne doivent pas exiger des passagers et des membres d'équipage une déclaration écrite de bagages lorsqu'aucune marchandise soumise à un droit de douane ou à une restriction n'est transportée.

3.49 Les administrations nationales concernées doivent adopter le système du double circuit ou un autre processus sélectif pour l'inspection douanière et de quarantaine, basé sur la gestion des risques, selon les conditions et les volumes de trafic à l'aéroport concerné.

Note.— Voir l'Appendice 6, Recommandation du Conseil de coopération douanière (devenu l'Organisation mondiale des douanes) pour une procédure simplifiée de contrôle douanier fondée sur le système du double circuit.

3.50 Dans les cas où le passeport d'un visiteur est arrivé à expiration avant la fin de la période de validité d'un visa, les administrations nationales concernées doivent accepter ce visa jusqu'à sa date d'expiration lorsqu'il est présenté avec le nouveau passeport du visiteur.

3.51 Les administrations nationales concernées qui délivrent des visas pour un nombre limité d'entrées doivent indiquer de façon appropriée, claire et non discriminatoire, tous les cas dans lesquels le visa a déjà servi, afin que son titulaire, tout exploitant d'aéronefs ou les pouvoirs publics d'un autre État puissent déterminer sa validité rapidement et sans avoir recours à des moyens spéciaux.

3.52 Sauf dans certains cas d'espèce, les agents des services nationaux compétents intéressés doivent restituer immédiatement après examen les documents de voyage des passagers et des membres d'équipage.

3.53 Les administrations nationales concernées doivent prendre des dispositions pour qu'un passager et ses bagages, arrivant à bord d'un vol international qui comporte deux escales ou plus à des aéroports internationaux situés sur le territoire du Sénégal, ne soient pas soumis aux formalités de contrôle frontalier à plus d'un aéroport, sauf pour des raisons de sécurité ou de sûreté.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

L. Procédures et règles de transit

3.54 Lorsque des installations appropriées le permettent, les exploitants d'aéroports et les administrations concernées doivent prendre les dispositions utiles de sorte qu'il puisse être possible, par la création de zones de transit direct ou au moyen d'autres dispositions, que les membres d'équipage, les passagers et leurs bagages arrivant d'un autre État et poursuivant leur voyage vers un autre par le même vol ou par un autre vol à partir du même aéroport le même jour soient autorisés à séjourner temporairement à l'aéroport d'arrivée sans être soumis aux formalités de contrôle frontalier d'entrée dans l'État de transit.

3.55 Les services nationaux compétents de l'Etat doivent étudier la possibilité de limiter au minimum le nombre d'États dont les ressortissants doivent présenter des visas de transit direct lorsqu'ils arrivent à bord d'un vol international et poursuivent leur voyage vers un troisième État par le même vol ou par un autre vol à partir du même aéroport le même jour.

M. Restitution des bagages séparés de leur propriétaire

3.56 Sous réserve du respect des exigences relatives à la sûreté et à la sécurité, les administrations nationales concernées doivent permettre aux exploitants d'aéronefs de faire suivre les bagages mal acheminés à leur propriétaire et doivent les dégager de toute responsabilité, en ce qui concerne les sanctions, amendes, droits et taxes à l'importation, du fait que les bagages ont été mal acheminés.

3.57 Le transfert direct entre les vols internationaux au même aéroport des bagages mal acheminés peut être autorisé aux exploitants d'aéronef, sans qu'ils soient inspectés, sauf pour des raisons de sûreté de l'aviation ou pour les autres contrôles nécessaires. Dans les cas où le transfert direct ne peut être réalisé, les exploitants d'aéronefs doivent veiller, en relation avec l'exploitant de l'aéroport à ce que les dispositions soient prises en vue de la garde temporaire de ces bagages, sous stricte surveillance et en lieu sûr.

3.58 Les services de douanes compétents doivent, dans la mesure du possible, autoriser les exploitants d'aéronefs à présenter des bagages non identifiés, non réclamés ou mal acheminés en vue du dédouanement, à une destination appropriée, pour le compte de leurs propriétaires, et à livrer ces bagages à leurs propriétaires.

3.59 Les services de douanes compétents doivent mettre en œuvre les dispositions applicables en vue d'accélérer le dédouanement des bagages non identifiés, non réclamés ou mal acheminés, et la remise de ceux-ci à l'exploitant d'aéronefs pour qu'il les restitue à leurs propriétaires. Dans les conditions fixées par la législation nationale en vigueur, les exploitants d'aéronefs peuvent être autorisés à ouvrir ces bagages s'il y a lieu afin de déterminer à qui ils appartiennent.

3.60 L'exploitant d'aéronefs peut, à sa demande, être dégagé de l'obligation de garder les bagages qui ne sont pas encore libérés par les services nationaux compétents, et de toute responsabilité en ce qui concerne les droits et taxes à l'importation dont sont passibles ces bagages, dès que ceux-ci seront pris en charge par les douanes et qu'ils passent sous le seul contrôle de celles-ci.

N. Identification et entrée des membres d'équipage et autre personnel de l'exploitant d'aéronefs

3.61 Les services nationaux compétents doivent, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, prendre des mesures visant à accélérer les formalités de contrôle des membres

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

d'équipage et la visite de leurs bagages, selon les besoins au départ et à l'arrivée.

3.62 Les services nationaux compétents doivent faciliter et accélérer le processus pour les exploitants d'aéronefs ayant leur siège sur le territoire qui demandent des certificats de membre d'équipage (CMC) pour leurs membres d'équipage.

Note.— Le CMC a été établi comme carte à utiliser aux fins de l'identification des membres d'équipage de conduite, les licences de membre d'équipage devant servir principalement à attester des qualifications professionnelles des membres des équipages de conduite.

3.63 Si des certificats sont délivrés aux membres d'équipage, ces certificats doivent être émis uniquement sous forme de cartes lisibles à la machine conformément aux spécifications du Document OACI 9303, Partie 5.

3.63.1 Les administrations nationales concernées doivent, dans la mesure du possible, mettre en place des procédures qui permettent à tout membre d'équipage à qui un certificat de membre d'équipage a été délivré d'examiner et de vérifier la validité des informations qu'il contient, et de faire corriger toute erreur éventuelle, et cela sans frais pour le membre d'équipage.

3.64 Les exploitants d'aéronefs qui délivrent des cartes d'identité de membres d'équipage doivent s'assurer que ces documents soient produits 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 et permettant la confirmation de l'identité et la vérification de sécurité du document, assistées par machine.

3.64.1 Les administrations nationales concernées, en relation avec les exploitants d'aéronefs, avec doivent veiller à ce que les certificats de membre d'équipage (CMC) ou autres documents officiels d'identité de membre d'équipage délivrés, suspendus ou retirés soient enregistrés dans une base de données électroniques, protégée contre toute ingérence et tout accès non autorisé. Toute information stockée dans les bases de données électroniques et dans le certificat de membre d'équipage doit se limiter aux seules indications essentielles pour permettre la vérification de l'identité du membre d'équipage.

3.65 Les CMC et les cartes d'identité de membres d'équipage ne doivent être délivrés qu'après la vérification des antécédents par l'autorité publique compétente ou par un tiers en son nom. Par ailleurs, l'émission de CMC et de cartes d'identité de membres d'équipage fera l'objet de mesures de contrôle adéquates, telles que la certification de l'emploi d'un candidat avant la délivrance, le contrôle des stocks de cartes vierges et les critères de responsabilité pour le personnel chargé de la délivrance.

3.66 Les services nationaux compétents doivent accepter les CMC émis conformément aux dispositions de la norme 3.63 aux fins d'admission sans visa des membres d'équipage s'ils arrivent sur le territoire national en service à bord d'un vol international et s'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par les dispositions nationales en vigueur.

3.66.1 Les services nationaux compétents doivent, dans la mesure du possible, dispenser de l'exigence d'un visa les membres d'équipage qui arrivent en service à bord d'un vol international et demandent l'entrée temporaire pour la période qui leur est autorisée.

3.66.2 Les services nationaux compétents doivent, dans la mesure du possible, dispenser de l'exigence d'un visa les membres d'équipage qui présentent à l'arrivée des CMC lorsqu'ils arrivent en qualité de passagers sur un vol d'un autre exploitant d'aéronefs ou par un autre mode de transport et qu'ils demandent l'entrée temporaire pour la période qui lui sont autorisée afin de rejoindre le prochain vol auquel ils sont affectés.

3.67 Les services nationaux compétents doivent établir des dispositions pour permettre l'entrée

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

temporaire, sans délai, dans leur territoire du personnel technique des exploitants d'aéronefs étrangers dont les lignes aboutissent à ce territoire ou le traversent, lorsque ce personnel est nécessaire pour remettre, d'urgence, en état un aéronef dont le vol a dû être interrompu pour des raisons techniques. Si une administration exige une garantie en ce qui concerne la subsistance et/ou le rapatriement de ce personnel, cette garantie sera négociée, sans que l'entrée des intéressés soit retardée.

O. Inspecteurs de l'aviation civile

3.68 Sans préjudice des dispositions nationales et des mesures de sûreté en vigueur, les services nationaux compétents doivent prendre les mesures nécessaires pour que les inspecteurs de l'aviation civile d'un autre État membre de l'OACI qui effectuent des inspections soient traités de la même manière que les membres d'équipage, lorsqu'ils accomplissent les formalités de départ ou d'arrivée.

3.69 L'Autorité de l'Aviation Civile délivre aux inspecteurs de l'aviation civile un document d'identité, tenant compte des éléments énoncés à l'Appendice 8.

3.70 les inspecteurs de l'aviation civile doivent être en possession du document d'identité spécifié au § 3.69, d'un exemplaire de leur itinéraire délivré par l'État qui les emploie et d'un passeport en cours de validité.

3.71 Les administrations nationales concernées doivent accorder aux inspecteurs de l'aviation civile d'un autre État membre de l'OACI les privilèges d'entrée temporaire décrits au § 3.66 pour les membres d'équipage, pour autant qu'ils présentent les documents énumérés au § 3.70 (par exemple une pièce d'identité d'inspecteur de l'aviation civile, l'itinéraire et un passeport valide) et qu'ils partent après une période de repos normale.

P. Assistance d'urgence/visas d'entrée en cas de force majeure

3.72 Sans préjudice des mesures de sûreté en vigueur, les administrations nationales concernées doivent prendre les mesures nécessaires pour admettre temporairement sur le territoire, un passager ou un membre d'équipage qui, en raison du déroutement ou du retard d'un vol pour des raisons de force majeure, n'est pas en possession du visa d'entrée exigé, avant son arrivée.

3.73 Les services nationaux compétents doivent établir des mesures pour permettre aux passagers en transit qui sont retardés de façon inattendue, du fait d'une annulation ou d'un retard de vol, puissent être autorisés à se loger en dehors de l'aéroport, sous réserve des mesures de sûreté applicables.

3.74 Dans des situations d'urgence résultant de cas de force majeure, les administrations nationales concernées doivent accorder une assistance prioritaire aux passagers ayant des besoins médicaux, aux mineurs non accompagnés et aux personnes handicapées qui ont déjà commencé leur voyage.

3.75 Les administrations nationales concernées doivent établir des mesures pour autoriser le départ du territoire ou le transit par le territoire, des passagers détenteurs de réservations valides de voyage aérien, même si les visas de ces passagers ont expirés en raison de retards de vol résultant de cas de force majeure.

3.76 Les administrations nationales concernées doivent établir des mesures pour faciliter l'entrée du personnel dont le déploiement est requis à bref délai pour assister les passagers dont les vols ont été perturbés pour des raisons de force majeure.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

3.77 Les administrations nationales concernées doivent établir des mesures pour autoriser le transit par leurs territoires des passagers qui sont détenteurs de réservations valides de voyage aérien mais qui ne disposent pas des visas d'entrée requis, lorsqu'ils subissent des retards ou des déroutements de vols pour des raisons de force majeure.

Q. Mineurs

3.78 Le personnel concerné des services nationaux compétents doit être formé pour prendre en compte le bien-être des mineurs, qu'ils soient accompagnés ou non.

3.79 Les exploitants d'aéronefs doivent donner à leur personnel au sol et de cabine une formation appropriée sur la prise en charge des mineurs.

3.80 Les services nationaux compétents et les exploitants d'aéronefs doivent échanger, lorsque cela est possible, des renseignements sur leurs points de contact compétents, qui doivent être disponibles 24 heures sur 24, et à qui doivent être adressées les préoccupations concernant le bien-être d'un mineur.

3.81 Lorsque la confidentialité des données et les restrictions en matière de protection le permettent, les exploitants d'aéronefs doivent faire part de toute inquiétude concernant le bien-être d'un mineur aux services nationaux compétents.

3.82 Les services nationaux compétents doivent envisager de placer un mineur non accompagné sous la garde des pouvoirs publics compétents dès que possible s'il surgit au cours d'un voyage des préoccupations importantes quant à son bien-être qui ne peuvent être résolues rapidement.

3.83 Les services nationaux compétents doivent appliquer des mesures adéquates pour faire en sorte que les exploitants d'aéronefs ne permettent pas à des mineurs de moins de cinq (5) ans de voyager sans accompagnateur.

3.84 Les exploitants d'aéronefs doivent établir un programme concernant la prise en charge des mineurs non accompagnés voyageant sous leur supervision.

3.85 Les exploitants d'aéronefs qui transportent des mineurs non accompagnés dans le cadre d'un programme d'une entreprise de transport aérien doivent consigner les renseignements suivants sur le formulaire d'accompagnement :

- nom et prénom(s), numéro de passeport ou de document d'identification et coordonnées (pays de résidence, adresse personnelle, numéro de téléphone) du mineur, de la personne qui l'accompagne au départ et de la personne qui le prend en charge à destination.
- nom et prénom(s) et coordonnées (pays de résidence, adresse personnelle, numéro de téléphone) de tous les tuteurs légaux ou parents du mineur.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

CHAPITRE 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES

A. Généralités

4.1 Afin de faciliter et d'accélérer la mainlevée et le dédouanement de marchandises transportées par voie aérienne, les services de douane compétents doivent adopter des règlements et appliquer des procédures appropriées au fret aérien de manière à éviter les retards inutiles.

4.2 En ce qui concerne le fret acheminé à la fois par transport aérien et par transport de surface dans le cadre d'une seule et même lettre de transport aérien, les administrations nationales concernées et les exploitants doivent appliquer les mêmes règlements et procédures, dans les conditions où ils s'appliquent au fret acheminé exclusivement par la voie aérienne.

4.3 Lorsqu'ils introduisent ou amendent des règlements et des procédures relatives à la mainlevée et au dédouanement de marchandises transportées par voie aérienne, les services de douanes compétents doivent consulter les exploitants d'aéronefs et les autres parties intéressées, afin d'accomplir les actions indiquées au § 4.1.

4.4 Les services de Douanes compétents doivent établir des procédures pour la transmission d'une déclaration de marchandises importées ou exportées avant l'arrivée ou le départ des marchandises pour permettre rapidement l'octroi de la mainlevée ou le dédouanement des marchandises.

4.5 Lorsque la nature d'une expédition est susceptible d'intéresser différents services de l'Etat, notamment, les douanes, les contrôles vétérinaires ou sanitaires, ces administrations doivent s'efforcer de déléguer l'autorité requise pour sa mainlevée ou son dédouanement aux douanes ou à l'un des autres services ou, si cela n'est pas possible, de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que la mainlevée ou le dédouanement soient coordonnés et, dans la mesure du possible, effectués simultanément et avec un minimum de retard.

4.6 Les services nationaux compétents de l'Etat ne doivent normalement pas exiger la vérification matérielle des marchandises à importer ou à exporter et doivent utiliser la gestion des risques pour déterminer les marchandises qui doivent être vérifiées et la portée de cette vérification.

4.7 Dans la mesure du possible, pour plus d'efficacité, des techniques modernes de filtrage ou de vérification doivent être utilisées par les entités concernées pour faciliter la vérification matérielle des marchandises à l'importation ou à l'exportation.

4.8 Les administrations nationales ou les organismes concernées doivent établir, aux aéroports internationaux ou à proximité, des zones franches et/ou des entrepôts douaniers, les développent et les exploitent eux-mêmes ou permettent de le faire, et publient un règlement détaillé sur les types d'opérations qui y sont autorisés et sur ceux qui ne le sont pas.

4.9 Lorsqu'un aéroport international n'est pas doté d'une zone franche et/ou d'un entrepôt douanier et lorsqu'une telle zone et/ou un tel entrepôt existe dans le voisinage, les entités concernées doivent prendre des dispositions pour que le transport aérien puisse en bénéficier au même titre que les autres modes de transport.

4.9.1 Conformément aux dispositions prévues par l'Organisation Mondiale des Douanes, les services de Douanes compétents doivent mettre en place des programmes relatifs aux opérateurs économiques agréés qui renforcent la sûreté, créant ainsi un environnement propice aux mesures facilitant les contrôles

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

douaniers.

Note.— Ces mesures peuvent inclure un niveau réduit d'inspections et de vérifications physiques, la communication d'un ensemble limité d'éléments de données, la notification d'une inspection prévue avant l'arrivée des marchandises et toute autre mesure de facilitation. Les mesures de contrôle devraient être basées sur les renseignements requis fournis à l'avance aux douanes et sur des procédures d'évaluation des risques.

4.9.2 Les services concernés doivent établir des accords ou des arrangements concernant la reconnaissance mutuelle avec d'autres pays de leurs programmes relatifs aux opérateurs économiques agréés ou des programmes équivalents.

B. Renseignements exigés par les pouvoirs publics

4.10 Les administrations nationales concernées doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer la soumission électronique des renseignements concernant le fret, avant l'arrivée ou le départ des marchandises.

4.11 Les services nationaux compétents de l'Etat et les organismes habilités à cet effet doivent limiter les données exigées aux détails jugés nécessaires pour la mainlevée ou le dédouanement de marchandises importées ou de marchandises destinées à l'exportation, tel que prévu par la réglementation en vigueur.

4.11.1 Aux fins de facilitation du transport aérien, les services concernés doivent, dans la mesure du possible, utiliser les renseignements préalables disponibles sur le fret dans les procédures douanières ultérieures relatives à l'importation, à l'exportation et/ou au transit pour la mainlevée ou le dédouanement des marchandises.

4.12 Les services nationaux compétents de l'Etat et les organismes habilités à cet effet doivent organiser la collecte de données statistiques dans des délais et dans des conditions de nature à éviter de retarder la mainlevée de marchandises importées ou de marchandises destinées à l'exportation.

4.13 Sous réserve des moyens technologiques disponibles, les documents nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises, y compris le manifeste de marchandises et/ou les lettres de transport aérien, seront acceptés lorsqu'ils sont présentés sous forme électronique de façon à permettre la transmission à un système d'information des pouvoirs publics.

4.14 La production et la présentation des manifestes de marchandises et des lettres de transport aérien incombent à l'exploitant d'aéronefs ou à son agent agréé. La production et la présentation des autres documents exigés pour le dédouanement des marchandises incomberont au déclarant.

4.15 Lorsqu'un service compétent de l'Etat exige des documents supplémentaires pour les formalités d'importation, d'exportation ou de transit, tels que factures commerciales, formulaires de déclaration, licences d'importation, etc., il doit s'abstenir d'obliger l'exploitant d'aéronefs 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 d'aéronefs ne soit lui-même le déclarant, qu'il n'agisse pour le compte de celui-ci ou qu'il n'ait des responsabilités juridiques particulières.

4.16 Lorsque les documents nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises sont présentés sur support papier, la présentation sera basée sur la formule-cadre des Nations Unies en ce qui concerne

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

la déclaration de marchandises et sur la présentation figurant à l'Appendice 3 s'il s'agit d'un manifeste de marchandises.

4.17 Pour promouvoir la facilitation du commerce et l'application de mesures de sûreté, les services nationaux compétents de l'Etat doivent encourager toutes les parties concernées, publiques ou privées, à mettre en œuvre des systèmes compatibles et à utiliser les normes et protocoles appropriés acceptés à l'échelle internationale, afin d'assurer la normalisation et l'harmonisation de l'échange de données électroniques.

4.17.1 Les services concernés doivent établir des arrangements visant à permettre à toutes les parties qui participent aux opérations de fret aérien de soumettre à un point d'entrée unique (guichet unique) tous les renseignements exigés par les pouvoirs publics concernant l'arrivée, le séjour et le départ d'un aéronef et du fret aérien.

4.17.2 Les services concernés doivent prendre toute disposition utile en vue d'encourager tous les participants au transport, à la manutention et au dédouanement du fret aérien, à simplifier les procédures et documents pertinents et à coopérer ou à participer directement à l'élaboration de systèmes communautaires électroniques sur le fret aérien appliquant des normes convenues à l'échelle internationale, en vue de renforcer l'échange de renseignements concernant ce trafic et d'assurer l'interopérabilité entre les systèmes de tous les participants.

4.18 Les systèmes d'information électronique pour la mainlevée et le dédouanement des marchandises doivent, dans la mesure du possible, couvrir leur transfert entre le transport aérien et les autres modes de transport.

4.19 Les services nationaux compétents de l'Etat qui exigent des documents comme des licences ou certificats pour l'importation ou l'exportation de certaines marchandises doivent publier leurs exigences et doivent établir des procédures commodes pour demander l'émission ou le renouvellement de ces documents.

4.20 Les administrations nationales concernées doivent supprimer, dans toute la mesure du possible, la nécessité de produire manuellement des documents justificatifs, et doivent établir des procédures permettant de les produire par des moyens électroniques.

4.21 Les services nationaux compétents de l'Etat ne doivent pas exiger de formalités consulaires ni de frais ou droits consulaires en ce qui concerne les documents exigés pour la mainlevée ou le dédouanement des marchandises.

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

4.22 Les services nationaux compétents de l'Etat qui exigent des documents pour le dédouanement à l'exportation doivent, dans la mesure du possible, limiter leurs exigences à une déclaration d'exportation simplifiée.

4.23 Les services nationaux compétents de l'Etat doivent prendre des dispositions pour que la mainlevée des marchandises à l'exportation puisse être réalisée jusqu'au moment du départ d'un aéronef.

4.24 Les services nationaux compétents de l'Etat doivent prendre des dispositions pour que les marchandises à l'exportation puissent être présentées pour dédouanement à tout bureau de douane désigné à cet effet. Le transfert de ce bureau jusqu'à à l'aéroport à partir duquel les marchandises doivent

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

être exportées doit être réalisé selon les procédures établies dans les lois et règlements en vigueur. Ces procédures doivent être aussi simples que possible.

4.25 Les services nationaux compétents ne doivent pas exiger systématiquement une preuve de l'arrivée des marchandises en pays étranger aux fins des formalités d'importation, d'exportation ou de transit.

4.26 Lorsque les administrations nationales concernées exigent que des marchandises soient vérifiées, mais que celles-ci ont déjà été chargées à bord d'un aéronef au départ, l'exploitant d'aéronefs, ou son agent agréé, le cas échéant, doit dans la mesure du possible être autorisé à fournir aux douanes une garantie pour le retour des marchandises, au lieu de retarder le départ de l'aéronef.

4.27 Lors de la planification des vérifications des marchandises, la priorité est accordée à la vérification des animaux vivants et des marchandises périssables et des autres marchandises dont le caractère urgent est accepté par les services nationaux compétents.

4.28 Les expéditions déclarées comme effets personnels et transportées comme bagages non accompagnés sont dédouanées en vertu de dispositions simplifiées.

4.29 Les services nationaux compétents de l'Etat doivent prendre des dispositions pour permettre la mainlevée ou le dédouanement des marchandises en vertu de procédures douanières simplifiées, sous réserve des critères suivants :

- a) les marchandises ont une valeur estimative inférieure à un montant maximal au-dessous duquel aucun droit ou taxe à l'importation ne sera perçu ; ou
- b) les marchandises font l'objet de droits ou taxes à l'importation qui sont inférieurs au montant établi par l'État comme étant la valeur minimale soumise à imposition ; ou
- c) les marchandises ont une valeur estimative inférieure aux limites de valeur spécifiées au-dessous desquelles les marchandises peuvent recevoir la mainlevée ou être dédouanées immédiatement sur la base d'une simple déclaration et du paiement de tout droit ou taxe à l'importation applicable, ou du dépôt auprès des douanes d'une garantie à cet effet ; ou
- d) les marchandises sont importées par une personne autorisée et sont d'un type précis.

4.30 Dans la mesure du possible, les administrations nationales concernées, notamment les services nationaux de Douanes doivent établir pour les personnes agréées des procédures spéciales prévoyant la mainlevée accélérée des marchandises à l'arrivée et au départ. Ces personnes agréées doivent répondre à des critères précis, pouvant comprendre des antécédents adéquats en matière de conformité aux exigences officielles et un système satisfaisant de gestion de leurs archives commerciales.

4.30.1 Les procédures spéciales pour les personnes agréées doivent comprendre, sans s'y limiter :

- a) la mainlevée des marchandises pour l'importation ou l'exportation sur présentation des renseignements minimaux nécessaires pour identifier les marchandises et permettre de remplir par la suite la déclaration finale de marchandises ;
- b) le dédouanement des marchandises importées ou exportées dans les locaux de la personne agréée ou à un autre endroit autorisé par les douanes ;
- c) le dépôt d'une déclaration de marchandises pour l'importation ou l'exportation, sur la base de l'inscription dans les archives de la personne agréée ;
- d) le dépôt d'une seule déclaration de marchandises pour toutes les importations ou exportations dans une période donnée pendant laquelle des marchandises sont importées ou exportées fréquemment par la même personne.

Note.— Pour ce qui est du terme « personnes agréées» (voir 4.30 et 4.30.1 ci-dessus), l'attention est

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

attirée sur la norme transitoire 3.32 de la Convention internationale de l'OMD pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, révisée en 1999, entrée en vigueur en 2006 (Convention de Kyoto révisée).

4.31 Les marchandises qui ne bénéficient pas des procédures simplifiées ou spéciales mentionnées dans les dispositions des § 4.27 à 4.30.1 doivent faire l'objet d'une mainlevée ou d'un dédouanement rapide à l'arrivée, sous réserve du respect des exigences douanières et autres. Les services concernés doivent établir comme objectif la mainlevée, dans les trois (03) heures qui suivent leur arrivée et la soumission des documents appropriés, de toutes les marchandises qui ne nécessitent aucune vérification. Les services nationaux concernés, les exploitants d'aéronefs et les importateurs ou leurs agents agréés, doivent coordonner leurs fonctions respectives pour assurer la réalisation de cet objectif.

4.32 Les services nationaux compétents doivent traiter les demandes de mainlevée d'expéditions partielles lorsque tous les renseignements ont été soumis et lorsque les autres exigences pour ces expéditions partielles ont été satisfaites.

4.33 Les services nationaux compétents de l'Etat doivent autoriser le transfert des marchandises qui ont été déchargées d'un aéronef à un aéroport international, à tout bureau douanier désigné, en vue du dédouanement. Les procédures douanières concernant ce transfert doivent être aussi simples que possible.

4.34 Lorsque, du fait d'une erreur, d'une urgence ou d'une impossibilité d'accès à l'arrivée, des marchandises ne sont pas déchargées à leur destination prévue, les services nationaux compétents ne doivent pas imposer de pénalités, d'amendes ou de frais similaires, sous réserve des conditions suivantes :

- a) l'exploitant d'aéronefs, ou son agent agréé, notifie les douanes de ce fait, en respectant les délais fixés;
- b) une raison valable, acceptable par les autorités douanières, est donnée pour expliquer le non-déchargement des marchandises;
- c) le manifeste de marchandises est dûment amendé.

4.35 Lorsque, suite à une erreur ou à des problèmes de manutention, des marchandises ne figurant pas sur le manifeste sont déchargées à un aéroport international, les services nationaux compétents de l'Etat ne doivent pas imposer de pénalités, d'amendes ou de frais similaires, sous réserve des conditions suivantes :

- a) l'exploitant, ou son agent agréé, notifie les douanes de ce fait, en respectant les délais fixés ;
- b) une raison valable, acceptable par les douanes, est donnée pour expliquer la non-déclaration des marchandises ;
- c) le manifeste de marchandises est dûment amendé ;
- d) les marchandises font l'objet des dispositions douanières appropriées.

Le cas échéant, l'Administration concernée, sous réserve du respect de ses exigences, doit faciliter la réexpédition des marchandises à la bonne destination.

4.36 Si des marchandises sont expédiées vers une destination située dans un État membre de l'OACI, mais que la mainlevée ne leur a pas été accordée pour utilisation dans cet État et qu'il est exigé par la suite qu'elles soient renvoyées au point d'origine ou réexpédiées vers une autre destination, les services

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

nationaux compétents de l'Etat doivent autoriser la réexpédition sans exiger de licences d'importation, d'exportation ou de transit, si cela n'entraîne aucune infraction aux lois et règlements en vigueur.

4.37 Sous réserve des dispositions en vigueur, les services nationaux compétents de l'Etat doivent exonérer l'exploitant d'aéronefs, ou le cas échéant son agent agréé, de droits et taxes à l'importation lorsque les marchandises sont placées sous la garde d'un service de l'Etat ou, avec l'accord de celui-ci, mises en la possession d'une tierce partie qui a fourni une garantie suffisante aux douanes.

D. Pièces de rechanges, équipements, provisions et autres articles importés ou exportés par des exploitants d'aéronefs dans le cadre des services internationaux

4.38 Les provisions et provisions de commissariat importées sur le territoire en vue de leur utilisation à bord d'aéronefs effectuant des services internationaux doivent être exonérées de droits et taxes à l'importation, sous réserve du respect des règlements douaniers en vigueur.

4.39 Dans la mesure du possible, les administrations nationales concernées ne doivent pas exiger de documentation justificative (comme les certificats d'origine et les factures consulaires ou spécialisées) pour l'importation des provisions et provisions de commissariat.

4.40 Les administrations nationales concernées doivent, dans la mesure du possible autoriser la vente ou l'usage de provisions à consommer et de provisions de commissariat à bord des aéronefs, sans imposer de droits et taxes à l'importation, dans les cas où l'aéronef, effectuant des vols internationaux :

- a) fait escale à deux ou plusieurs aéroports internationaux à l'intérieur du territoire national, sans atterrissage intermédiaire sur le territoire d'un autre État ;
- b) n'embarque pas de passagers effectuant un vol intérieur.

4.41 Sous réserve du respect des lois et règlements en vigueur les administrations nationales concernées doivent, dans la mesure du possible, donner une suite favorable aux demandes d'exonération de droits et taxes à l'importation de l'équipement au sol et le matériel de sûreté et leurs composants, les éléments pédagogiques et les aides de formation, importés sur le territoire du Sénégal par un exploitant d'aéronefs d'un autre État membre de l'OACI, ou au nom de cet exploitant, pour son propre usage ou celui de son agent agréé, dans les limites d'un aéroport international ou à une installation hors aéroport approuvée par l'Autorité de l'Aviation Civile.

4.42 Lorsque l'exploitant d'aéronefs concerné ou son agent agréé a rempli les formalités simplifiées relatives aux documents, les administrations nationales concernées doivent accorder rapidement la mainlevée ou le dédouanement de l'équipement d'aéronef et des pièces de rechange qui sont exonérés de droits à l'importation, de taxes ou d'autres frais conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago.

4.43 Lorsque l'exploitant d'aéronefs concerné, ou son agent agréé a rempli les formalités simplifiées relatives aux documents, les administrations nationales concernées doivent accorder rapidement la mainlevée ou le dédouanement de l'équipement au sol et du matériel de sûreté et de leurs composants, des éléments pédagogiques et des aides de formation, importés ou exportés par un exploitant d'aéronefs d'un autre État membre de l'OACI.

4.44 Les administrations nationales concernées doivent, sous réserve des dispositions relatives à la sécurité de l'aviation civile, donner une suite favorable à toute demande d'autorisation de prêt entre exploitants d'aéronefs d'autres États membres de l'OACI, ou leurs agents agréés, d'équipement d'aéronef,

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

de pièces de rechange, ainsi que d'équipement au sol et de matériel de sûreté et de leurs pièces de rechange, importés en exonération conditionnelle de droits et taxes à l'importation.

4.45 Dans la mesure du possible, les administrations nationales concernées doivent appliquer les dispositions relatives à l'exonération de droits et de taxes à l'importation aux documents des exploitants d'aéronefs définis au Chapitre 1 du présent règlement et qui doivent être utilisés pour les services aériens internationaux.

E. Conteneurs et palettes

4.46 Sous réserve du respect des lois et règlements en vigueur, les administrations nationales concernées accordent aux exploitants d'aéronefs d'autres États membres de l'OACI l'admission temporaire de conteneurs et de palettes (qu'ils appartiennent ou non à l'exploitant de l'aéronef à bord duquel ils arrivent), à condition qu'ils soient utilisés à bord d'un service international en partance ou qu'ils soient réexportés d'une autre façon.

4.47 Les administrations nationales concernées ne doivent exiger de document d'admission temporaire pour les conteneurs et les palettes que si elles le considèrent indispensable aux fins du contrôle douanier.

4.48 Si une preuve de réexportation des conteneurs et des palettes est requise, les administrations nationales concernées doivent accepter comme preuve les documents d'utilisation appropriés de l'exploitant d'aéronefs ou de son agent agréé.

4.49 Les administrations nationales concernées doivent prendre les dispositions nécessaires pour permettre aux exploitants d'aéronefs de décharger, sous la surveillance des agents de ces administrations, le fret en transit arrivant en conteneurs et sur palettes, pour qu'ils puissent trier et réassembler les marchandises qui doivent être réexpédiées, sans devoir être dédouanées pour mise à la consommation.

4.50 Les conteneurs et les palettes importés dans un État membre de l'OACI en vertu des dispositions du § 4.46 sont autorisés à sortir des limites de l'aéroport international pour la mainlevée ou le dédouanement des charges importées, ou pour le chargement à l'exportation, dans le cadre de dispositions simplifiées en matière de documentation et de contrôle.

4.51 Lorsque les circonstances l'exigent, les administrations nationales concernées doivent autoriser l'entreposage de conteneurs et de palettes admis temporairement à l'extérieur des aéroports.

4.52 Les administrations nationales concernées doivent autoriser le prêt, entre exploitants d'aéronefs, de conteneurs et de palettes admis en vertu des dispositions du § 4.46 sans exiger le paiement de droits et de taxes à l'importation, à condition qu'ils soient utilisés à bord d'un service international en partance ou qu'ils soient réexportés d'une autre façon.

4.53 Les administrations nationales concernées doivent autoriser la réexportation par tout bureau de douane désigné des conteneurs et des palettes admis temporairement.

4.54 Les administrations nationales concernées doivent autoriser l'admission temporaire des pièces de rechange nécessaires à la réparation des conteneurs et des palettes importés dans le cadre des dispositions du § 4.46.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

F. Formalités et documents relatifs à la poste

4.55 Les administrations nationales concernées doivent effectuer les opérations de manutention, de réacheminement et de dédouanement de la poste aérienne et doivent se conformer aux formalités relatives aux documents, prescrites dans les règlements en vigueur de l'Union postale universelle.

G. Matières radioactives

4.56 Les administrations nationales concernées doivent faciliter le dédouanement rapide des matières radioactives importées par voie aérienne, notamment les matières utilisées dans des applications médicales, sous réserve de l'application des lois et règlements applicables régissant l'importation de ces matières.

Note.— La notification préalable, sur support imprimé ou sous forme électronique, du transport de ces matières devrait en faciliter l'entrée.

4.57 Les administrations nationales concernées doivent éviter d'imposer des réglementations ou restrictions douanières ou autres en matière d'entrée/sortie, supplémentaires aux dispositions du Document OACI 9284 — Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

4.58 Lorsqu'une Administration nationale adopte des réglementations ou restrictions douanières ou autres en matière d'entrée/sortie qui diffèrent de celles qui sont spécifiées dans le Document OACI 9284 — Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, elle doit en informer rapidement l'Autorité de l'Aviation Civile qui en fera de même à l'OACI, en vue de la publication de ces différences dans les Instructions techniques, en application du § 2.5 du Chapitre 2 de l'Annexe 18.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

A. Généralités

5.1 Afin de perturber le moins possible l'exploitation ordonnée de l'aviation civile internationale, les administrations nationales concernées doivent coopérer avec leurs homologues des autres Etats membres de l'OACI pour résoudre rapidement toute différence se posant dans la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre.

5.2 Les administrations nationales concernées doivent prendre les dispositions nécessaires pour faciliter le transit des personnes refoulées d'un autre État conformément aux dispositions du présent chapitre, et doivent apporter la coopération nécessaire aux exploitants d'aéronefs et aux agents d'escorte qui procèdent à ce refoulement.

5.2.1 Lorsqu'un passager non admissible ou une personne qui doit être expulsée est placée sous leur grade, les agents des services concernés doivent protéger la dignité de la personne en question et ne doivent prendre aucune mesure susceptible d'y porter atteinte.

Note.— Les personnes en question doivent être traitées conformément aux dispositions internationales pertinentes, y compris le Pacte international des Nations Unies relatif aux droits civils et politiques.

B. Personnes non admissibles

5.3 Lorsqu'une personne est jugée non admissible conformément au § 3.44, les administrations nationales concernées doivent en aviser sans délai l'exploitant d'aéronefs, en confirmant par écrit le plus tôt possible.

Note.— La notification par écrit peut être faite sur papier ou sous forme électronique, par exemple par courrier électronique.

5.4 Les administrations nationales concernées doivent consulter l'exploitant d'aéronefs sur le calendrier d'exécution du refoulement de la personne jugée non admissible, afin de donner à l'exploitant d'aéronefs un délai raisonnable pour procéder au refoulement de la personne sur ses propres services ou pour prendre d'autres dispositions à cet effet.

Note.— La présente disposition ne doit en aucune manière être interprétée comme une autorisation de renvoyer quiconque demande asile 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.

5.5 Les administrations nationales concernées doivent veiller à ce qu'un ordre de refoulement soit donné à l'exploitant d'aéronefs à l'égard d'une personne jugée non admissible. L'ordre de refoulement comprendra des renseignements sur l'aéronef à bord duquel cette personne arrive et, s'ils sont connus, son nom, âge, sexe et citoyenneté.

5.6 L'administration nationale compétente qui ordonne le refoulement d'une personne non admissible ayant perdu ou détruit ses documents de voyage doit émettre une lettre explicative sous la forme indiquée à l'Appendice 9, section 1, afin d'informer les autorités de l'État ou des États du point de transit et/ou du début du voyage. Cette lettre, l'ordre de refoulement et tout autre renseignement pertinent seront remis à l'exploitant d'aéronefs ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui aura la

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

responsabilité de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.

5.7 L'administration nationale compétente qui ordonne le refoulement d'une personne non admissible dont les documents de voyage ont été saisis conformément au § 3.33.1 doivent émettre une lettre explicative sous la forme indiquée à l'Appendice 9, section 2, afin d'informer les autorités de l'État (des États) du point de transit et/ou du début du voyage. Cette lettre ainsi qu'une photocopie des documents de voyage saisis et l'ordre de refoulement seront remis à l'exploitant d'aéronefs ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui aura la responsabilité de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.

5.8 Les administrations nationales concernées qui ont des raisons de croire qu'une personne non admissible pourrait offrir une résistance à son refoulement doivent en informer l'exploitant d'aéronefs concerné dès que possible avant le départ prévu, afin qu'il puisse prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

5.9 L'exploitant d'aéronefs sera tenu responsable du coût de la garde et des soins d'une personne non munie des documents requis à partir du moment où elle est jugée non admissible et confiée à l'exploitant d'aéronefs en vue de son refoulement.

5.9.1 L'administration nationale concernée supporte le coût de la garde et des soins de toutes les autres catégories de personnes non admissibles, y compris les personnes non admises en raison de problèmes de documentation dépassant les compétences de l'exploitant d'aéronefs, ou pour des raisons autres que l'absence de documents requis, à partir du moment où ces personnes sont jugées non admissibles et confiées à l'exploitant d'aéronefs en vue de leur refoulement.

5.10 Lorsqu'une personne jugée non admissible est confiée de nouveau à l'exploitant d'aéronefs en vue de son transport hors du territoire, l'exploitant d'aéronefs ne doit pas être empêché de recouvrer auprès de cette personne les frais de transport découlant de son refoulement.

5.11 L'exploitant d'aéronefs doit refouler la personne non admissible :

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

5.11.1 L'administration nationale compétente doit consulter, s'il y a lieu, l'exploitant d'aéronefs sur le point le plus pratique où la personne non admissible doit être refoulée.

5.11.2 Dans le cas où le refoulement d'une personne non admissible concerne un mineur non accompagné, les services nationaux compétents chargés du refoulement doivent prendre les mesures appropriées pour faire en sorte qu'un dispositif soit en place pour le mineur au point de départ, au point de transit et au point de destination, en tenant compte en particulier de l'intérêt supérieur du mineur.

5.12 Les services nationaux compétents de l'Etat doivent accepter, pour vérification, une personne refoulée d'un État où elle a été jugée non admissible, si cette personne a commencé son voyage à partir de du territoire national. L'administration concernée ne doit renvoyer cette personne dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.

5.13 Les services nationaux compétents de l'Etat doivent accepter la lettre explicative et les autres documents émis conformément aux § 5.6 ou 5.7 comme documentation suffisante pour procéder à la vérification de la personne mentionnée dans la lettre.

5.14 Sous réserve des dispositions nationales en vigueur, les services nationaux compétents ne doivent

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

pas imposer des amendes aux exploitants d'aéronefs, si des personnes à l'arrivée et en transit ne sont pas en possession des documents requis, lorsque les exploitants d'aéronefs peuvent démontrer qu'ils ont pris les précautions nécessaires pour vérifier que ces personnes se sont conformées aux exigences en matière de documents aux fins de l'entrée sur le territoire.

Note.— L'attention est appelée sur le texte applicable du Doc 9303, Documents de voyage lisibles à la machine, et des éléments indicatifs connexes, et du Doc 9957, Manuel de facilitation, dans lequel sont expliquées les irrégularités des documents de voyage ainsi que la vérification et l'authentification de ces derniers.

5.15 Lorsque les exploitants d'aéronefs ont coopéré avec les pouvoirs publics à la satisfaction de ceux-ci, notamment, en vertu de mémorandums d'entente conclus entre les parties concernées, à des mesures destinées à empêcher le transport de personnes non admissibles, les administrations concernées doivent réduire les amendes et pénalités qui pourraient autrement être applicables lorsque de telles personnes sont transportées à destination du territoire.

5.16 Sauf pour des raisons de sécurité publique ou de sûreté, les services nationaux compétents ne doivent pas empêcher le départ d'un aéronef, en attendant de déterminer l'admissibilité d'un passager à l'arrivée.

Note.— Une exception à cette disposition peut être faite dans le cas de vols peu fréquents ou si les services nationaux compétents ont des raisons de croire qu'il pourrait y avoir un nombre exceptionnellement élevé de personnes non admissibles sur un vol particulier.

C. Personnes expulsées

5.17 Lorsqu'une personne est expulsée du territoire, il doit lui être remis un ordre d'expulsion. Le service compétent doit indiquer à la personne expulsée le nom de l'État de destination.

5.18 Les services nationaux compétents de l'Etat qui expulsent des personnes de leurs territoires doivent assumer toutes les obligations, responsabilités et coûts connexes.

5.18.1 Les administrations nationales concernées et les exploitants d'aéronefs échangent, lorsque c'est possible, des renseignements sur leurs points de contact compétents, disponibles 24 heures sur 24, à qui adresser les demandes de renseignements concernant les personnes expulsées.

5.18.2 Dans le cas où l'expulsion d'une personne concerne un mineur non accompagné, le service national compétent qui exige l'expulsion doit prendre les mesures appropriées pour faire en sorte qu'un dispositif soit mis en place pour le mineur au point de départ, au point de transit et au point de destination, en tenant compte en particulier de l'intérêt supérieur du mineur.

Note.— La disposition 5.13 pourra être consultée utilement pour faciliter l'application de cette disposition.

5.19 Lorsqu'ils prennent des dispositions avec un exploitant d'aéronefs en vue d'une expulsion, les services nationaux compétents de l'Etat doivent mettre à sa disposition les renseignements ci-dessous dès que possible, mais au plus tard 24 heures avant l'heure prévue de départ du vol :

- a) une copie de l'ordre d'expulsion, si les lois et règlements en vigueur le prévoit ;
- b) l'évaluation du risque par les services nationaux compétents et/ou tout autre renseignement pertinent

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

qui aiderait l'exploitant d'aéronefs à évaluer le risque pour la sûreté du vol ;

c) les noms et nationalités de tous agents d'escorte.

Note.— Afin d'assurer la coordination des normes de facilitation et de sûreté, il convient d'accorder une attention particulière aux dispositions applicables du Programme National de sûreté de l'aviation civile et de ses documents d'application.

5.19.1 L'exploitant d'aéronefs et/ou le pilote commandant de bord peuvent refuser de transporter une personne expulsée sur un vol particulier s'il y a des inquiétudes raisonnables concernant la sécurité et la sûreté du vol.

Note.— Voir le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973) de l'OACI, § 12.2.1.3 et 12.2.1.6.

5.19.2 Lorsque des dispositions sont prises en vue d'une expulsion, les services nationaux compétents de l'Etat doivent tenir compte de la politique de l'exploitant d'aéronefs relative au nombre de personnes expulsées qui peuvent être transportées sur un vol donné.

Note.— Les services nationaux compétents doivent consulter l'exploitant d'aéronefs au sujet du vol le plus approprié ou d'un autre mode de transport.

5.20 Lorsque des dispositions sont prises en vue d'une expulsion vers un État de destination, les services nationaux compétents doivent utiliser dans la mesure du possible des vols directs sans escale.

5.21 Une administration compétente qui présente une personne à expulser doit veiller à ce que tous les documents de voyage officiels exigés par tout État de transit et/ou de destination soient fournis à l'exploitant d'aéronefs.

5.22 L'administration compétente doit admettre sur le territoire les ressortissants nationaux qui ont été expulsés d'un autre État, sous réserve des dispositions applicables.

5.23 Les services nationaux compétents de l'Etat doivent accorder une attention spéciale à l'admission d'une personne, expulsée d'un autre État, qui détient une preuve de résidence valide et autorisée dans son territoire.

5.24 Si les services nationaux compétents de l'Etat décident qu'une personne expulsée doit être escortée et que l'itinéraire comporte une escale dans un État intermédiaire, ils doivent veiller à ce que le ou les agents d'escorte restent auprès de la personne déportée jusqu'à sa destination finale, à moins que les autorités et l'exploitant d'aéronefs intervenant au point de transit ne conviennent à l'avance de dispositions de rechange appropriées.

D. Obtention d'un document de voyage de remplacement

5.25 Lorsqu'un document de voyage de remplacement doit être obtenu pour faciliter le refoulement et l'acceptation d'une personne non admissible à sa destination, l'Administration qui ordonne le refoulement doit fournir toute l'assistance possible pour obtenir ce document.

Note.— La disposition 5.13 pourra être consultée utilement pour faciliter l'application de la présente disposition

5.26 L'Administration à laquelle il est demandé de fournir des documents de voyage pour faciliter le retour

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

d'un de ses nationaux doit répondre dans un délai raisonnable, c'est-à-dire au plus tard 30 jours après avoir reçu la demande, soit en délivrant un document de voyage, soit en démontrant à la satisfaction de l'État requérant que l'intéressé n'est pas un de ses nationaux.

5.27 Les services nationaux compétents ne doivent pas exiger comme condition préalable à la délivrance d'un document de voyage que l'intéressé en ait signé la demande.

5.28 Si une Administration a déterminé qu'une personne pour laquelle un document de voyage a été demandé est un ressortissant du Sénégal, mais qu'il ne peut pas délivrer un passeport dans les 30 jours suivant la demande, il doit délivrer un document de voyage d'urgence qui certifie la nationalité de l'intéressé et qui est valide pour la réadmission dans le territoire.

5.29 Sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires en vigueur et des mesures de sécurité et de sûreté applicables, les services nationaux compétents ne doivent ni refuser de délivrer un document de voyage à un ressortissant du Sénégal, ni en empêcher autrement son retour en le rendant apatride.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

CHAPITRE 6. AÉROPORTS INTERNATIONAUX - INSTALLATIONS ET SERVICES INTÉRESSANT LE TRAFIC

A. Généralités

6.1 En cas de privatisation d'un aéroport, chaque Administration concernée doit veiller à ce que les dispositions du présent Règlement continuent d'être appliquées.

6.1.1 Les administrations nationales concernées, en relation avec les exploitants d'aéroports, doivent veiller à ce que la conception, le développement et la maintenance des installations des aéroports internationaux permettent d'assurer un acheminement efficace et effectif.

6.1.2 Chaque administration compétente doit, en ce qui la concerne, veiller à ce que les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs assurent le traitement rapide des passagers, des membres d'équipage, des bagages, des marchandises et de la poste.

6.1.3 Chaque administration compétente doit, en ce qui la concerne, veiller à ce que des services efficaces de contrôle frontalier (douane, immigration, quarantaine et santé) soient assurés aux aéroports internationaux, selon les besoins.

6.1.4 L'exploitant de l'aéroport, en relation avec les exploitants d'aéronefs, doit veiller à ce que les installations et services fournis aux aéroports internationaux soient, dans la mesure du possible, susceptibles d'être transformés et élargis pour répondre à la croissance du trafic, à un renforcement des prescriptions en matière de sûreté découlant d'une intensification des menaces ou à d'autres changements à l'appui de mesures appropriées visant à préserver l'intégrité des frontières.

Note.— En ce qui concerne les prescriptions en matière de sûreté de l'aviation, prière de se reporter aux dispositions pertinentes du Programme national de sûreté de l'Aviation civile (PNSAC) et de ses documents de mise en œuvre.

6.2 Dès les premières étapes de la planification de nouvelles installations ou d'importantes modifications d'installations existantes, y compris les aérogares de fret, à des aéroports internationaux, l'exploitant de l'aéroport ou les organismes qui sont chargés de la planification doivent consulter, s'il y a lieu l'Autorité de l'Aviation Civile, les exploitants d'aéronefs et les organismes intéressés représentant les utilisateurs de l'aéroport.

6.3 Les exploitants d'aéronefs doivent informer les exploitants d'aéroports et les administrations nationales compétentes, en toute confidentialité commerciale, de leurs plans en matière de service, d'horaire et de parc aérien à l'aéroport, afin qu'une planification rationnelle des installations et services en fonction du trafic prévu soit possible.

6.4 Aux aéroports internationaux où une redevance de services passagers, une taxe d'aéroport ou tout autre droit semblable est perçu, les administrations nationales et les organismes doivent veiller à ce que la perception directe auprès des passagers soit évitée, dans la mesure du possible.

6.5 Sous réserve des règlements applicables et des limitations fixées par l'exploitant de l'aéroport ou les services de l'Etat en raison de contraintes de place ou de capacité, les exploitants d'aéronefs choisissent librement leurs fournisseurs de services d'escale.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

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

I. Dispositions communes

6.6 Les exploitants d'aéroports doivent fournir des installations adéquates pour assurer l'embarquement et le débarquement rapides des passagers.

6.7 Les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les autorités publiques doivent échanger, en temps utile, tous les renseignements opérationnels pertinents, afin d'assurer une circulation égale et rapide des passagers et une répartition efficace des ressources.

6.8 Les administrations nationales concernées, les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs mettent en œuvre, aux points appropriés et après consultation, des installations et des services automatisés pour le traitement des passagers et des bagages.

6.9 Les gestionnaires d'aéroports doivent utiliser les éléments indicatifs existants sur l'orientation et la signalétique, notamment le Doc 9636 – Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes, publié conjointement par l'OACI et l'Organisation maritime internationale, dans la mesure où ces éléments indicatifs sont applicables à l'aéroport concerné.

Note. – Le site web de l' OACI à <https://www.icao.int/Security/FAL/ANNEX9/Pages/default.aspx> contient une liste à jour non exhaustive de ressources et d'éléments indicatifs sur les « meilleures pratiques » pour examen et utilisation par les gestionnaires d'aéroports.

6.9.1 Les administrations nationales concernées, en consultation avec les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs, doivent aviser les voyageurs, par des signes, des dépliants, des vidéos, des messages audio, des sites web et autres médias, des pénalités pour toutes infractions aux règlements régissant l'entrée et le départ et pour toutes tentatives d'importer ou d'exporter tout article interdit ou restreint.

6.10 Les exploitants d'aéroports ou les exploitants d'aérogares doivent installer des mécanismes d'acheminement des personnes lorsque les distances de marche et le volume du trafic à l'intérieur et à travers les bâtiments de l'aérogare le justifient.

6.11 Les exploitants d'aéroports et d'aéronefs doivent installer, selon qu'il convient, des systèmes d'information de vol capables de fournir des renseignements exacts, adéquats et à jour sur les départs, les arrivées, les annulations, les retards et les portes de départ et d'arrivée.

~~6.12 L'exploitant d'aéroport ou l'exploitant d'aéronefs, chacun en ce qui le concerne, doit maintenir un système d'information de vol en suivant la disposition standard recommandée dans le Document 9249 de l'OACI — Affichages publics actualisables relatifs aux vols.~~

6.12 Les exploitants d'aéroports doivent fournir des installations de stationnement de voitures à long et à court terme, à l'usage des passagers, des visiteurs, des équipages et du personnel aux aéroports internationaux.

II. Dispositions relatives au stationnement et au service des aéronefs

6.14 L'exploitant de l'aéroport doit veiller à ce que des installations convenant au stationnement et au

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

service des aéronefs soient mises à disposition, afin d'accélérer les formalités de congé et les opérations sur les aires de trafic et de réduire la durée d'immobilisation des aéronefs au sol.

III. Passagers, équipages et bagages au départ

6.15 L'exploitant de l'aéroport doit veiller à ce que des services de transport adéquats soient assurés par le fournisseur de services compétent, entre les aérogares d'un aéroport durant les heures d'exploitation.

6.16 Réservée.

6.17 L'exploitant de l'aéroport ou l'organisme responsable doit mettre à la disposition du personnel de sûreté et de contrôle frontalier des moyens modernes de filtrage et de vérification pour les examens des passagers et de leurs bagages, afin de faciliter le départ des aéronefs.

Note.— Toute fouille personnelle requise doit, dans la mesure du possible, s'effectuer en privé, dans le respect de l'intimité du passager. Des cabines privées sont préférables, mais des paravents mobiles peuvent aussi être utilisés. Les fouilles personnelles doivent être menées par un agent du même sexe que le passager.

6.18 Les installations d'enregistrement des membres d'équipage et les services d'exploitation doivent être aisément accessibles et situés à proximité les uns des autres.

6.19 Les exploitants d'aéroports et les administrations nationales concernées doivent fournir des services efficaces aux exploitants de l'aviation générale ou à leurs agents concernant leurs besoins opérationnels et administratifs.

6.20 Les administrations nationales concernées doivent mettre en œuvre un nombre suffisant de postes de contrôle pour qu'un congé, s'il est exigé, puisse être donné aux passagers et équipages au départ dans les délais les plus courts possible. Des postes de contrôle supplémentaires doivent, en outre, être prévus, dans la mesure du possible, pour les cas complexes, afin de ne pas entraver la circulation de la majorité des passagers.

IV. Passagers, équipages et bagages à l'arrivée

6.21 Les administrations nationales concernées doivent mettre en œuvre 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, dans la mesure du possible, pour les cas complexes, afin de ne pas entraver la circulation de la majorité des passagers.

6.22 Les exploitants d'aéroports doivent prévoir un espace suffisant dans la zone de récupération des bagages afin que chaque passager puisse reconnaître facilement et retirer rapidement ses bagages enregistrés.

6.23 L'exploitant de l'aéroport doit veiller à ce que, dans la mesure du possible, des systèmes mécanisés de livraison des bagages soient installés aux aéroports internationaux pour faciliter le mouvement des bagages des passagers.

6.24 Les exploitants des aéroports internationaux doivent veiller à ce que les passagers puissent obtenir

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

une aide qui leur permette de transférer leurs bagages des points de délivrance 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

6.25 Sans préjudice des dispositions réglementaires et des mesures de sécurité et de sûreté applicables, les passagers peuvent embarquer, débarquer ou rester à bord pendant l'avitaillement en carburant, chaque fois que cela est possible et à condition que les mesures de sécurité et de sûreté nécessaires soient prises.

6.26 Les exploitants d'aéroports doivent prévoir suffisamment d'espace pour les comptoirs dans les zones de transit direct, en fonction des volumes de trafic. L'espace nécessaire et les heures d'exploitation doivent être établis en consultation avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs.

VI. Installations et services divers dans les aérogares de passagers

6.27 Sous réserve des exigences de sûreté, l'exploitant de l'aéroport met en œuvre des moyens d'entreposage pour les bagages laissés en consigne aux aéroports internationaux.

6.28 L'exploitant de l'aéroport et les exploitant d'aéronefs, chacun en ce qui le concerne, doit mettre à disposition des installations où les bagages non réclamés, non identifiés ou mal acheminés seront gardés en toute sûreté pour le dédouanement en attendant qu'on les réexpédie, qu'on les réclame ou qu'on s'en sépare, conformément aux lois et règlements applicables. Sous réserve des conditions de sûreté ou de sécurité, le personnel autorisé de l'exploitant d'aéronefs ou du fournisseur de services doit avoir accès à ces bagages pendant les heures d'exploitation de l'aéroport.

6.29 Les administrations nationales concernées, en coopération avec les exploitants d'aéroports, doivent veiller à ce que les installations des aérogares soient conçues et agencées de sorte que les visiteurs ne gênent pas le mouvement des passagers au départ et à l'arrivée.

6.29.1 L'exploitant de l'aéroport doit 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 aérogares.

6.30 L'exploitant de l'aéroport, veille à ce que les points de vente, tout en étant adéquatement situés, ne gênent pas le mouvement des passagers.

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

6.31 L'exploitant de l'aéroport doit prendre les dispositions qui conviennent en vue du congé des aéronefs tout-cargo.

6.32 L'exploitant de l'aéroport doit veiller à ce que les aérogares de fret et leurs routes d'accès côté ville soient conçues et utilisées comme il convient de manière à en faciliter l'accès.

6.33 L'exploitant de l'aéroport, en relation avec l'organe de sûreté et les exploitants d'aéronefs doit veiller à

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

ce que les aérogares de fret soient conçues pour faciliter le traitement et l'entreposage du fret dans de bonnes conditions de sûreté, d'hygiène, d'efficacité et de sécurité, conformément aux lois et règlements applicables.

6.34 L'exploitant de l'aéroport, en relation avec l'organe de sûreté et les exploitants d'aéronefs, doit prévoir des installations adéquates pour le traitement et l'entreposage, dans de bonnes conditions de sûreté, d'efficacité et de sécurité, des envois postaux, aux aéroports internationaux où le volume de la poste le justifie et en conformité avec les lois et règlements applicables.

C. Installations nécessaires à l'exécution des mesures concernant l'hygiène publique, les soins médicaux d'urgence et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire

6.35 Les administrations concernées, en collaboration avec les exploitants d'aéroports, doivent veiller au maintien de l'hygiène publique, notamment par l'application de mesures d'ordre sanitaire, phytosanitaire et vétérinaire aux aéroports internationaux.

6.36 L'exploitant d'un aéroport international doit veiller à ce que l'aéroport dispose des installations et services nécessaires à la vaccination ou à la revaccination ainsi qu'à l'émission des certificats correspondants.

6.37 L'exploitant d'un aéroport international doit veiller à ce que l'aéroport dispose d'installations adéquates 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.

6.38 L'exploitant de l'aéroport doit veiller à ce 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 modalités et des moyens analogues doivent aussi être prévus pour les animaux.

Note.— Il est conseillé de consulter l'Organisation mondiale de la santé pour toute question relative à la santé des passagers.

6.39 Les procédures de manipulation et de distribution des produits destinés à être consommés (à savoir aliments, boissons et réserves d'eau) à bord des aéronefs et dans les aéroports doivent être conformes au Règlement sanitaire international (2005) et aux lignes directrices applicables de l'Organisation mondiale de la santé et de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, ainsi qu'aux règlements nationaux en vigueur.

6.40 L'exploitant d'un aéroport international, en relation avec les exploitants d'aéronefs, doit veiller à ce qu'un système sûr, hygiénique et efficace soit mis en place à l'aéroport pour l'enlèvement et l'élimination de tous les déchets, eaux usées et autres matières dangereuses pour la santé des personnes, des animaux ou des végétaux, en conformité avec le Règlement sanitaire international (2005) et les lignes directrices applicables de l'Organisation mondiale de la santé et de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, ainsi qu'aux règlements aéroportuaires nationaux.

6.41 L'exploitants d'un aéroport international, en relation avec les exploitants d'aéronefs doit veiller à ce que l'aéroport maintienne des installations et des services permettant de dispenser des premiers soins sur place et à ce que des dispositions appropriées soient prévues pour l'évacuation rapide des cas plus graves

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

occasionnels vers des services médicaux compétents, selon les arrangements préétablis.

Note.— Il est conseillé de consulter l'Organisation mondiale de la santé pour toutes questions relatives à la santé des passagers.

D. Installations nécessaires aux services de contrôle et fonctionnement de ces services

6.42 Les Administrations nationales concernées et l'exploitant de l'aéroport, chacun en ce qui le concerne doivent fournir gratuitement aux exploitants concernés les services suffisants des pouvoirs publics compétents pendant les heures de service fixées par ces pouvoirs publics.

Note 1.— Aux termes du RAS 15 — Services d'information aéronautique, les exploitants d'aéroport sont tenus de publier, en ce qui concerne leurs aéroports internationaux, la nature et les heures de vacation des services d'entrée et de sortie (douane, immigration, santé).

Note 2.— Outre les services mentionnés plus haut, les administrations nationales, les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs sont invités à envisager des services améliorés aux usagers (passagers, exploitants d'aéronefs, et autres parties qui bénéficient de ces services supérieurs), soit gratuitement, soit contre paiement volontaire de droits. Si un droit est imposé, il convient d'en limiter le total au montant nécessaire pour recouvrer le coût du service fourni.

6.43 Sous réserve des dispositions législatives et réglementaires applicables, les Administrations nationales concernées peuvent envisager de mettre en œuvre des arrangements avec les Administrations nationales d'autres États afin de recevoir sur le territoire du Sénégal des agents compétents de ces autres États pour effectuer un examen préalable des aéronefs, des passagers, des bagages, des membres d'équipage et des marchandises, aux fins des formalités de douane, d'immigration, de santé publique et de contrôle vétérinaire et phytosanitaire, avant le départ, si un tel examen facilite le congé à l'arrivée dans ces États .

E. Passagers indisciplinés

6.44 Afin de dissuader et de prévenir les comportements indisciplinés, les sociétés de transport aérien commercial de passagers doivent développer des procédures visant à encourager la sensibilisation des passagers à l'inadmissibilité et aux conséquences juridiques possibles d'un comportement indiscipliné ou perturbateur à l'intérieur des installations aéronautiques et à bord des aéronefs.

6.45 Les Administrations nationales concernées et les sociétés de transport aérien commercial de passagers doivent prendre des mesures pour garantir que les membres intéressés de son personnel reçoivent une formation à la détection et à la gestion des situations concernant des passagers indisciplinés.

Note.— La Circulaire 288 de l'OACI— Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs, contient des éléments indicatifs sur les aspects juridiques des passagers indisciplinés et perturbateurs.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

F. Commodités pour les passagers

6.46 Si le trafic le justifie, les exploitants d'aéroports doivent prévoir des installations appropriées pour les soins des enfants dans les aérogares publiques et les zones de transit direct. Ces installations doivent être faciles d'accès et leur emplacement doit être clairement indiqué.

6.47 Les services nationaux compétents qui imposent des restrictions à l'importation ou à l'exportation des devises d'autres États doivent délivrer aux passagers, à leur arrivée, un certificat indiquant le montant des devises en leur possession, et autorise ces voyageurs, lorsqu'ils restituent ces certificats avant de quitter l'État, à emporter ces devises. Une annotation sur le document de voyage peut servir aux mêmes fins.

6.48 Lorsque la réglementation nationale impose des restrictions à l'importation de la monnaie locale, l'exploitant de l'aéroport doit veiller, en relation avec l'administration nationale concernée, à ce que des installations soient mises à la disposition des passagers pour qu'ils déposent tout montant excédentaire à l'aéroport international d'entrée et, au départ, qu'ils retirent le montant déposé, au même point ou en un autre point désigné.

6.49 L'exploitant de l'aéroport ou, le cas échéant, le fournisseur de services habilité à cet effet, doit fournir aux passagers des informations sur les transports de surface disponibles à l'aéroport.

6.50 L'exploitant d'un aéroport international doit prendre les dispositions nécessaires pour qu'aux heures correspondant aux besoins des voyageurs, un service de change légal des devises étrangères soit assuré par un service public ou par un organisme privé habilité à cet effet. Ce service doit être 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 comme une solution possible.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

CHAPITRE 7. ATERRISSAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

A. Généralités

7.1 Chaque administration nationale concernée doit prêter 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, doit veiller 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 désigné pour le remplacer, doit faire en sorte que l'atterrissage 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 indiquées au 7.3.1, 7.3.2 et 7.3.2.

7.3.1 Les mesures de contrôle sont 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 services nationaux compétents doivent accélérer les formalités de congé et faciliter l'acheminement rapide du chargement à sa destination.

7.3.2 Les services nationaux compétents désignent, 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 doit pas être 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 doit être fait application des dispositions suivantes :

7.4.1 Pendant qu'il attend les instructions des services nationaux compétents, ou si ni lui ni son équipage ne sont en mesure d'entrer en rapport avec eux, le pilote commandant de bord a le droit de prendre les mesures d'urgence qu'il juge 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 doivent être autorisés à se procurer un abri convenable en attendant que ces formalités soient terminées.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

CHAPITRE 8. DISPOSITIONS DE FACILITATION RELATIVES À DES SUJETS SPÉCIFIQUES

A. Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie

8.1 Lorsqu'il est exigé d'un exploitant d'aéronefs des cautions pour garantir ses obligations en vertu de la législation et de la réglementation relatives aux douanes, à l'immigration, à la santé publique, au contrôle vétérinaire ou phytosanitaire ou aux autres lois analogues applicables au Sénégal, les administrations nationales concernées doivent autoriser, autant que possible, l'usage d'une seule caution globale.

8.2 Les aéronefs, l'équipement au sol, le matériel de sûreté, les rechanges et les fournitures techniques d'un exploitant d'aéronefs, situés sur le territoire du Sénégal et destinés à être utilisés pour l'exploitation d'un service aérien international desservant le Sénégal, doivent, dans la mesure du possible être exemptés de l'application des dispositions autorisant la réquisition ou la saisie d'aéronefs, de matériel, de rechanges ou de fournitures pour usage public, sans préjudice du droit de saisie pour infractions aux lois et règlements en vigueur.

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

8.3 Sous réserve des conditions que peuvent imposer le Règlement Aéronautique n° 12 — *Recherches et sauvetage* — et le Règlement Aéronautique n° 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, les services nationaux compétents doivent prendre 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 au § 8.3, les services nationaux compétents ne doivent exiger aucun autre document de voyage qu'un passeport, si celui-ci est nécessaire (voir § 3.5).

8.3.2 Lorsqu'un visa d'entrée est exigé pour le personnel mentionné au § 8.3, si cela est nécessaire et à titre exceptionnel, les administrations concernées doivent délivrer le visa à l'arrivée de ces personnes ou faciliter leur admission d'une autre manière si elles sont en possession d'un ordre de mission de leurs autorités nationales compétentes (voir § 3.38).

8.3.3 Les administrations nationales concernées doivent être bien informées des dispositions du présent Règlement et des Règlements Aéronautiques du Sénégal (RAS) n°13 et n°9 relative aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. À cet égard, les enquêteurs concernés doivent se rendre, sans délai, sur le lieu de l'accident ou de l'incident, et au besoin les aider à cette fin.

8.4 Les administrations nationales compétentes doivent prendre, chacune en ce qui la concerne les dispositions nécessaires pour faciliter l'entrée temporaire au Sénégal de tout aéronef, outillage, rechange 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 doivent être admis temporairement en franchise de droits de douane et autres taxes ou redevances et doivent être exemptés de l'application de toute réglementation limitant l'importation des marchandises.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

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

8.5 Les administrations nationales compétentes doivent prendre, chacune en ce qui la concerne, les dispositions nécessaires pour faciliter la sortie du territoire national d'un aéronef endommagé et de tout aéronef de secours, ainsi que l'outillage, les rechanges et le matériel entrés dans le territoire national 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 tout aéronef, outillage, rechanges ou matériel entrés au Sénégal pour être employés temporairement aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération et qui ne sont pas sortis du territoire dans les délais qui leur ont été fixés seront assujettis aux lois et règlements en vigueur.

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, les administrations nationales concernées doivent, chacune en ce qui la concerne, veiller à ce que le mouvement de ces éléments s'effectue sans délai. De même, ces administrations doivent faciliter 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 administrations nationales compétentes doivent prendre, chacune en ce qui la concerne, les dispositions nécessaires pour faciliter sur le territoire national, 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 prennent 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 sont 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 le Règlement aéronautique du Sénégal n°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 (Document OACI 9554) et sur le Manuel concernant l'interception des aéronefs civils (Document OACI 9433).

8.9 Toute administration nationale concernée doit prendre les dispositions nécessaires pour que le personnel et les articles arrivant dans le cadre d'une mission de secours visée au § 8.8 soient admis sans

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

délai.

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

8.10 En cas d'urgence, les administrations nationales concernées doivent prendre les dispositions nécessaires en vue de faciliter 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 administrations nationales concernées doivent prendre les dispositions nécessaires en vue de faciliter, dans 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 au § 8.10.

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

8.12 Toute entité concernée doit mettre en œuvre et respecter les dispositions pertinentes du Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation mondiale de la santé qui la concernent.

8.13 Toute structure concernée doit prendre toutes les mesures possibles pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent le Modèle de certificat international de vaccination ou de certificat attestant l'administration d'une prophylaxie, conforme aux dispositions de l'article 36 et de l'Annexe 6 du Règlement sanitaire international (2005), afin d'assurer une acceptation uniforme.

8.14 Les exploitants d'aéronefs et les organismes concernées doivent fournir aux passagers, assez longtemps avant leur départ, des renseignements sur les vaccinations exigées par les pays de destination ainsi que le Modèle de certificat international de vaccination ou de certificat attestant l'administration d'une prophylaxie, conforme aux dispositions de l'article 36 et de l'Annexe 6 du Règlement sanitaire international (2005).

8.15 Le pilote commandant de bord d'un aéronef doit notifier promptement tout cas présumé de maladie transmissible aux autorités de contrôle de la circulation aérienne, afin de leur permettre de prévoir plus facilement le personnel et l'équipement médicaux nécessaires à la gestion des risques pour la santé publique à l'arrivée.

Note 1.— Il y a lieu de suspecter la présence d'une maladie transmissible et d'en faire une évaluation approfondie lorsqu'une personne présente de la fièvre (température égale ou supérieure à 38 °C [100 °F]) accompagnée d'un ou de plusieurs des signes et symptômes suivants : malaise évident ; toux persistante ; respiration pénible ; diarrhée continue ; vomissement continu ; éruptions cutanées ; ecchymose ou saignement sans antécédent traumatique ; confusion mentale apparue nouvellement.

Note 2.— En présence d'un cas suspect de maladie transmissible à bord d'un aéronef, le pilote commandant de bord peut avoir à suivre les protocoles et procédures de son exploitant, en plus des dispositions juridiques relatives à la santé des pays de départ et/ou de destination. Ces dispositions se trouvent normalement dans les Publications d'information aéronautique (AIP).

Note 3.— Le Règlement Aéronautique du Sénégal n° 6 — Exploitation technique des aéronefs — décrit les fournitures médicales « de bord » qui doivent être transportées à bord d'un aéronef.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

Les Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (Document OACI 4444) (PANS-ATM) expliquent en détail les procédures à suivre par le pilote commandant de bord dans ses communications avec le contrôle de la circulation aérienne.

8.15.1 Lorsqu'une menace pour la santé publique a été identifiée et que les administrations nationales de santé publique compétentes doivent exiger des renseignements sur les itinéraires des passagers et/ou des équipages ou sur leurs coordonnées dans le but de localiser les personnes qui auraient pu être exposées à une maladie transmissible, ces administrations en question doivent accepter la « Carte de localisation de passager pour la santé publique » reproduite à l'Appendice 13, comme seul document à cette fin.

Note.— Les administrations nationales de santé publique compétentes, en relation avec l'exploitant de l'aéroport, doivent veiller à ce qu'il soit mis à disposition aux aéroports internationaux, des quantités adéquates de cartes de localisation de passager et qu'ils en distribuent aux exploitants, qui les feront remplir par les passagers et les équipages.

F. Plan national pour l'aviation en cas de flambée de maladie transmissible

8.16 L'Administration sanitaire nationale compétente coordonne l'établissement d'un plan national pour l'aviation, en prévention d'une flambée de maladie transmissible posant un risque pour la santé publique ou constituant une urgence de santé publique de portée internationale.

Note 1.— Des conseils pour l'établissement d'un plan national pour l'aviation sont affichés sur le site web de l'OACI à la page de la médecine de l'aviation.

Note 2.— Le Règlement Aéronautique n°11 — Services de la circulation aérienne et le Règlement Aéronautique n° 14 — Aéroports, Volume I — Conception et exploitation technique des aéroports — exigent des services de la circulation aérienne et des aéroports qu'ils établissent respectivement des plans d'urgence et des plans d'urgence d'aéroport en prévision d'urgences de santé publique de portée internationale.

G. Établissement de programmes nationaux de facilitation

8.17 L'Autorité de l'Aviation civile établit un programme national de facilitation du transport aérien fondé sur les dispositions de facilitation de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile et de l'Annexe 9 à cette Convention.

8.18 L'Autorité de l'Aviation civile doit veiller à ce que l'objectif du 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 L'Autorité de l'Aviation civile doit se servir des éléments indicatifs présentés à l'Appendice 12 et dans le Doc 10042, Modèle de programme national de facilitation du transport aérien, pour l'institution d'un programme national de facilitation du transport aérien.

8.19 L'Autorité de l'Aviation civile veille à ce qu'il soit institué 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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p style="text-align: center;">RAS 09</p> <p style="text-align: center;">FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

internationale, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs.

8.20 L'Autorité de l'Aviation civile veillera à ce qu'il soit instauré 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 doivent être également membres des comités de sûreté.

8.21 L'Autorité de l'Aviation civile utilise dans la mesure du possible, les éléments indicatifs présentés aux Appendices 11 et 12 de l'annexe 9 à la Convention de Chicago lorsqu'elle édicte des dispositions relatives à l'institution et au fonctionnement de comités nationaux de facilitation du transport aérien et de comités de facilitation d'aéroport.

H. Facilitation du transport des personnes handicapées

I. Généralités

8.22 Lorsqu'elles voyagent, les personnes handicapées doivent bénéficier d'une assistance spéciale qui leur permet de bénéficier des services qui sont habituellement offerts au public en général. Cette assistance doit être fournie d'une manière qui respecte la dignité de la personne.

Note.— L'attention est appelée sur le Doc 9984, Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien, élaboré pour apporter des précisions sur les Normes et pratiques recommandées liées à la facilitation du transport des personnes handicapées, et aider la communauté de l'aviation civile dans leur mise en œuvre.

8.23 Les transporteurs aériens, les exploitants d'aéroport les fournisseurs de services d'assistance en escale chacun en ce qui le concerne, doivent, dans la mesure du possible, prendre toutes dispositions nécessaires pour rendre accessibles aux personnes handicapées tous les éléments de la chaîne de déplacement de la personne, depuis l'arrivée à l'aéroport de départ jusqu'au moment de quitter l'aéroport de destination.

8.24 Les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports et les fournisseurs de services d'assistance en escale doivent mettre en œuvre les mesures nécessaires pour établir et publier des normes minimales et uniformes d'accessibilité relatives aux 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 Les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports, les fournisseurs de services d'assistance en escale et les agences de voyages doivent, chacun en ce qui le concerne, prendre les mesures nécessaires pour que les personnes handicapées reçoivent de leur part les informations qui leur sont nécessaires, sous des formes accessibles aux personnes ayant des difficultés d'ordre cognitif ou sensoriel. Ils doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour apporter à ces passagers l'assistance nécessaire, selon leurs besoins, afin de faciliter leur voyage.

8.26 Les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports, les fournisseurs de services d'assistance en escale doivent mettre en œuvre un programme de formation visant à garantir que leur personnel peut apporter l'assistance nécessaire aux personnes handicapées.

II. Accès aux aéroports

8.27 Les exploitants d'aéroport doivent mettre en œuvre les mesures nécessaires pour que les

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

installations et services d'aéroport soient adaptés aux besoins des personnes handicapées.

8.28 Les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports, les fournisseurs de services d'assistance en escale, doivent, partout où cela est nécessaire, mettre en place des mécanismes de levage ou tous autres dispositifs appropriés 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 Les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports, les fournisseurs de services d'assistance en escale doivent mettre en œuvre les mesures nécessaires pour que les malentendants et les malvoyants puissent obtenir les renseignements sur les services à bord sous des formes qui leur sont accessibles.

8.30 Les emplacements désignés pour la prise en charge et le débarquement des personnes handicapées à l'aérogare doivent être situés aussi près que possible des entrées et/ou sorties principales. Pour faciliter les déplacements à l'intérieur de l'aéroport, les trajets d'accès devraient être libres d'obstacles et accessibles.

8.31 Lorsque l'accès au transport public est limité, l'exploitant de l'aéroport, en relation avec les entités concernées, doivent, dans la mesure du possible, prendre les dispositions nécessaires pour que des services de transport de surface accessibles, à des prix raisonnables puissent être disponibles, 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 L'exploitant de l'aéroport doit veiller à ce qu'il soit réservé 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 Les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports et les fournisseurs de services d'assistance en escale doivent, chacun en ce qui le concerne fournir leur assistance pour que le transfert de personnes handicapées soit fournie aussi efficacement que possible, en tenant dûment compte des vols de correspondance.

III. Accès aux services de transport aérien

8.34 Les personnes handicapées doivent avoir un accès équivalent aux services de transport aérien.

8.35 Les aéronefs nouvellement mis en service ou après une rénovation majeure doivent, si leur type, leur taille et leur configuration le permettent, être conforme aux normes minimales et uniformes d'accessibilité en ce qui concerne l'équipement de bord, notamment, les accoudoirs amovibles, les fauteuils roulants de bord, les toilettes accessibles, ainsi que l'éclairage et les signes appropriés.

8.36 Les aides à la mobilité dont ont besoin des personnes handicapées doivent, dans la mesure du possible, être transportées gratuitement en cabine si l'espace, les contraintes de poids et la sécurité le permettent, ou qu'elles soient transportées gratuitement et désignées comme bagages prioritaires.

8.37 Les animaux d'assistance accompagnant des personnes handicapées doivent, dans la mesure du possible, être transportés gratuitement en cabine, sur le plancher près du siège de la personne, sous réserve des règlements pertinents de l'État ou de l'exploitant de l'aéronef.

8.38 Si des restrictions sur le transport de dispositifs alimentés par accumulateurs, incluant les aides à la mobilité contenant des accumulateurs versables sont appliquées en vertu de la réglementation nationale en vigueur, l'Autorité de l'Aviation civile en avisera rapidement l'OACI pour que de telles restrictions puissent

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

être incluses dans le Doc 9284, Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses et pour assurer que les exploitants d'aéronefs rendent publiques de telles informations, et en conformité avec les dispositions du § 2.5 du Chapitre 2 du Règlement Aéronautique du Sénégal n° 18.

8.39 Les personnes handicapées doivent être, en principe, autorisées à voyager sans avoir à présenter une autorisation médicale. Les exploitants d'aéronefs ne doivent exiger des personnes handicapées qu'elles obtiennent une autorisation médicale que dans les cas où il n'est pas clair que leur condition médicale leur permette de voyager et où elles risquent de compromettre leur sécurité ou leur bien-être ou ceux des autres passagers.

8.40 Les personnes handicapées doivent, en principe, être autorisées à déterminer elles-mêmes si elles ont besoin d'un accompagnateur. Si la présence d'un accompagnateur est requise, les exploitants d'aéronefs doivent, dans la mesure du possible, offrir des tarifs réduits pour le transport de l'accompagnateur. Les exploitants d'aéronefs ne doivent exiger un accompagnateur que lorsqu'il est clair que la personne handicapée n'est pas autonome et que cela risque de compromettre sa sécurité ou son bien-être ou ceux des autres passagers.

8.40.1 Le transporteur aérien doit donner un préavis dans les cas où une assistance ou un levage est nécessaire.

I. Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

8.41 Lorsqu'il se produit un accident sur le territoire du Sénégal, les administrations concernées doivent mettre en œuvre les dispositions applicables pour faciliter l'entrée dans le territoire, à titre temporaire, des membres de la famille des victimes d'un accident d'aviation.

8.42 Lorsqu'il se produit un accident sur le territoire du Sénégal, les administrations concernées doivent mettre en œuvre les dispositions applicables pour faciliter l'entrée sur le territoire, à titre temporaire, de représentants autorisés de l'exploitant de l'aéronef accidenté, ou du partenaire de l'alliance à laquelle appartient l'exploitant, afin de lui permettre de prêter assistance aux survivants et aux membres de leurs familles, aux membres de la famille des victimes décédées des suites de l'accident et aux autorités pertinentes de ces États.

8.43 Dans le cadre des dispositions à prendre pour permettre l'entrée sans délai des personnes mentionnées au § 8.41, les administrations concernées ne doivent exiger aucun autre document de voyage qu'un passeport ou un document de voyage d'urgence délivré expressément aux personnes concernées. Dans le cas où un visa d'entrée est exigé pour les personnes mentionnées aux § 8.41 et 8.42, les procédures y relatives doivent être accélérées.

8.44 Les administrations concernées doivent mettre en œuvre les dispositions applicables pour délivrer, s'il y a lieu, des documents de voyage d'urgence aux survivants de l'accident ressortissants du Sénégal.

8.45 Les administrations et les autres structures concernées doivent accorder toute l'assistance nécessaire, notamment, en prenant des dispositions pour assurer le transport et le dédouanement, afin d'aider au rapatriement des dépouilles mortelles vers leur pays d'origine, à la demande des familles des victimes ou de l'exploitant de l'aéronef accidenté.

8.46 Les Administrations Nationales compétentes doivent favoriser l'existence de lois, de règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

Note.— L'attention est appelée sur le Doc 9998, Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et sur le Doc 9973, Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

J. Traite de personnes

8.47 Les administrations concernées doivent prendre des mesures pour assurer que des procédures sont en place pour lutter contre la traite de personnes, notamment des systèmes de signalement clairs et des points de contact pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs auprès d'autorités compétentes.

8.48 Les administrations concernées et les exploitants d'aéroports et d'aéronefs doivent prendre des mesures pour s'assurer que le personnel qui est en contact direct avec le public voyageur reçoit une formation de sensibilisation à la traite de personnes.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

CHAPITRE 9. SYSTÈMES D'ÉCHANGE DE DONNÉES SUR LES PASSAGERS

A. Généralités

9.1 Les administrations nationales compétentes qui exigent des exploitants d'aéronefs l'échange des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), des RPCV interactifs (RPCVi) et/ou des dossiers passagers (PNR) doivent mettre en place un système de guichet unique pour les données passagers pour chaque catégorie de données, ou pour les deux catégories de données combinées, permettant aux parties concernées de communiquer des informations normalisées par un point d'entrée commun en vue de la transmission des données, de manière à satisfaire à toutes les obligations relatives aux données des passagers et de l'équipage dans les limites des procédures établies par les lois et règlements en vigueur.

9.1.1 Les administrations nationales compétentes qui exigent des exploitants d'aéronefs l'échange des données sur les passagers et l'équipage doivent, dans la mesure du possible, mettre en place un système de guichet unique pour les deux catégories de données combinées.

9.2 Les services nationaux compétents de l'Etat, en collaboration avec les exploitants d'aéronefs doivent, dans la mesure du possible, assurer 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, le niveau approprié d'appui opérationnel et technique pour l'analyse de toute panne ou défaillance du système, ainsi que les mesures d'intervention visant à rétablir le fonctionnement normal de ce système.

9.3 Les services nationaux compétents de l'Etat, en collaboration avec les exploitants d'aéronefs, doivent établir et mettre en œuvre des procédures appropriées de notification et de remise en service, en cas d'entretien programmé des systèmes d'information et de panne ou de défaillance de ces systèmes.

9.4 Les services nationaux compétents de l'Etat, en collaboration avec les exploitants d'aéronefs doivent, dans la mesure du possible, assurer un niveau d'assistance approprié, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

B. Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)

9.5 Les administrations nationales compétentes doivent mettre en place un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV).

Note.— conformément à la Résolution 2178 (2014), paragraphe 9 du Conseil de sécurité de l'ONU, les administrations nationales compétentes doivent exiger aux compagnies aériennes qui opèrent sur le territoire national, de communiquer à l'avance aux services nationaux compétents des informations sur les passagers afin de détecter le départ, ou la tentative d'entrée, ou de transit du territoire national, à bord d'appareils civils, de personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999) et 1989 (2011) (« le Comité »). Elles doivent également signaler au Comité tout départ, ou toute tentative d'entrée dans le territoire national, ou de transit par le territoire national, de telles personnes et communiquer ces informations à l'État de résidence ou de nationalité de la personne, selon qu'il conviendra et conformément au droit interne et aux obligations internationales.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

9.6 Les administrations nationales compétentes doivent veiller à ce que le système RPCV soit renforcé par les instruments juridiques adaptés (législation, règlement ou décret, par exemple) et conforme aux normes de RPCV internationalement reconnues.

Note 1.— Les RPCV permettent à l'exploitant de l'aéronef de saisir les données personnelles sur les passagers ou les membres d'équipage ainsi que les détails de leurs vols avant leur départ. Ces renseignements sont communiqués par voie électronique aux services de contrôle frontalier du Sénégal ou du pays de destination. Des informations détaillées sur les passagers et/ou membres d'équipage sont ainsi reçues préalablement au départ ou à l'arrivée du vol.

Note 2.— *Le message EDIFACT/ONU PAXLST est un message électronique standard établi expressément, dans le cadre du programme EDIFACT/ONU, pour la transmission du manifeste (électronique) de passagers. EDIFACT/ONU signifie « Règles des Nations Unies pour l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport ». Ces règles comprennent une série de normes, directives et lignes directrices convenues internationalement aux fins de l'échange électronique de données structurées, relatives notamment au commerce de biens et de services, entre des systèmes indépendants d'informations informatisées. L'OMD, l'IATA et l'OACI sont convenues conjointement d'une série maximale de données RPCV qui devraient être incorporées dans le message PAXLST à utiliser pour la transmission de ces données par les exploitants d'aéronefs aux services de contrôle frontalier du pays de destination ou de départ. Il se peut que la norme EDIFACT/ONU soit remplacée ou complétée par des techniques modernes de messages, telles que le XML ou des applications web.*

Note 3. *Sous sa structure de format actuelle, le message EDIFACT/ONU PAXLST ne se prête pas à une utilisation par l'aviation générale.*

Note 4. *Le message EDIFACT/ONU PAXLST est actuellement défini dans les directives OMD/IATA/OACI reconnues au niveau international.*

9.7 Les services nationaux compétents de l'Etat qui mettent en place une législation destinée à la mise en œuvre d'un système RPCV doivent, dans la mesure du possible :

- a) élaborer des règlements harmonisés satisfaisant aux besoins de tous les organismes concernés ;
- b) définir un ensemble commun d'éléments de données RPCV exigés dans le respect des lois et règlements en vigueur, conformément aux normes de construction des messages ;
- c) désigner l'organisme gouvernemental chargé de recevoir les données RPCV au nom de tous les autres organismes.

9.8 Lorsqu'elles spécifient les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, les administrations nationales compétentes ne doivent exiger que les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine dans les documents de voyage conformes aux spécifications contenues dans le Doc OACI 9303. Tous les renseignements exigés doivent être conformes aux spécifications qui figurent dans les Lignes directrices de l'OMD/IATA/OACI et RPCV relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLST.

9.9 Les administrations nationales compétentes ne doivent pas pénaliser pas un exploitant d'aéronefs ou ne le tiendront pas d'une autre manière pour responsable des incohérences relevées dans les échanges de données sur les passagers, si l'exploitant d'aéronefs a collecté et fourni des

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

renseignements préalables exacts basés sur un document de voyage valide présenté pour le voyage et si le passager a présenté un second document de voyage valide à l'arrivée.

9.10 Si, lors de la mise en œuvre du programme national RPCV, les services nationaux concernés se rendent à l'évidence qu'ils ne sont pas en mesure de se conformer totalement aux dispositions du § 9.8 concernant les éléments de données exigés, ils doivent veiller à ce que seuls les éléments de données qui ont été définis aux fins d'incorporation dans les messages EDIFACT/ONU PAXLST soient inclus dans les renseignements exigés dans le programme national, ou ils doivent suivre le processus de demande de maintenance de données de l'OMD pour tout écart à la norme.

9.11 Les administrations nationales compétentes doivent, dans la mesure du possible, réduire au minimum le nombre de fois où les données RPCV sont transmises pour un vol donné.

9.12 Si les services compétents de l'Etat exigent l'échange de données RPCV, ils doivent, dans la mesure du possible, limiter les fardeaux opérationnels et administratifs qu'une telle exigence impose aux exploitants d'aéronefs, tout en améliorant la facilitation des passagers.

9.13 Les services compétents de l'Etat doivent s'abstenir d'imposer des amendes et des pénalités aux exploitants d'aéronefs pour toute erreur due à une défaillance des systèmes pouvant se traduire par la non transmission de données ou la transmission de données altérées aux pouvoirs publics conformément aux systèmes RPCV.

9.14 Les administrations nationales compétentes qui exigent que les données sur les passagers soient transmises électroniquement au moyen d'un système RPCV ne doivent pas, en outre, exiger un manifeste de passagers sur support papier.

9.15 Les administrations nationales compétentes doivent introduire, dans la mesure du possible, un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi).

9.16 Les services nationaux compétents de l'Etat qui souhaitent mettre en œuvre un système RPCVi doivent :

- a) tenir compte de son incidence sur les systèmes et l'infrastructure technique des exploitants d'aéronefs en consultant ceux-ci avant l'élaboration et la mise en œuvre de ce système ;
- b) collaborer avec les exploitants d'aéronefs à l'élaboration de systèmes RPCVi qui peuvent être intégrés aux interfaces de contrôle des départs des exploitants ;
- c) se conformer aux Directives relatives aux renseignements préalables concernant les passagers adoptées par l'OMD/OACI/IATA lorsqu'ils exigent un RPCVi.

9.17 Les systèmes RPCV des services compétents de l'Etat et des exploitants d'aéronefs, y compris les systèmes RPCVi doivent, dans la mesure du possible, fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et, des procédures doivent être mises en place pour réduire considérablement les perturbations en cas de panne ou de défaillance.

C. Systèmes électroniques de voyage (ETS)

9.18 Les administrations nationales qui établissent un système électronique de voyage (ETS) doivent intégrer dans le système de vérification préalable au voyage un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

Note. – Cette pratique permettra aux services compétents de s'intégrer aux systèmes de contrôle des départs des compagnies aériennes utilisant des normes de transmission de données conformes aux directives internationales afin de fournir auxdites compagnies aériennes une réponse en temps réel visant à vérifier l'authenticité de l'autorisation d'un voyageur donné au moment de l'enregistrement.

9.19 Les administrations nationales qui mettent en place un ETS doivent :

- a) veiller à disposer d'une plate-forme de soumission électronique solide où peuvent être déposées les demandes d'autorisation de voyage en ligne. Elles doivent indiquer clairement que cette plate-forme est le moyen à privilégier pour déposer une demande en ligne, afin de limiter le champ d'action d'intervenants tiers non officiels qui pourraient facturer des frais supplémentaires à la soumission d'une demande ;
- b) inclure des outils intégrés à la demande pour aider les intéressés à éviter les erreurs au moment de remplir le formulaire de demande, notamment des instructions claires sur les nationalités pour lesquelles un ETS est nécessaire, et ne pas permettre le traitement des demandes présentées par des passagers non éligibles (par exemple en raison de leur nationalité ou du type de document qu'ils détiennent) ;
- c) mettre en place un processus de vérification automatisé et continu des listes d'alerte pertinentes ;
- d) fournir au passager une notification électronique qui remplace la preuve sur papier de l'approbation de sa demande de voyager ;
- e) veiller à ce que les informations demandées au passager soient faciles à comprendre, conformément aux lois et règlements nationaux en vigueur.

9.20 Les administrations nationales compétentes doivent prévoir un calendrier de mise en œuvre qui fasse connaître les changements qui s'annoncent et qui mette au point des stratégies de communication en plusieurs langues en coopération avec d'autres gouvernements, l'industrie du voyage, les exploitants d'aéronefs et les organisations afin de diffuser la mise en œuvre prévue d'un ETS.

9.21 Les administrations nationales compétentes doivent, dans la mesure du possible, prévoir une période de transition après le délai initial de mise en œuvre, pendant laquelle les passagers auront le droit d'entrer dans le pays mais seront informés des nouvelles obligations, par exemple en leur distribuant une fiche explicative.

9.22 Les administrations nationales compétentes qui imposent la mise en place d'un ETS doivent, dans la mesure du possible, adopter des politiques garantissant que les passagers soient informés des exigences en ce qui concerne l'ETS au moment de la réservation, et doivent encourager les exploitants d'aéronefs à élargir la vérification ETS de façon qu'elle englobe le point de départ du voyage plutôt que le point d'embarquement pour la dernière étape avant l'entrée dans le pays pour lequel le mandat d'ETS s'applique.

Note. – Cela dépendra des capacités d'enregistrement intercompagnies des autres exploitants d'aéronefs et des liens entre exploitants d'aéronefs.

D. Données des dossiers passagers (PNR)

9.23 Les administrations nationales compétentes qui exigent la transmission des données des dossiers passagers (PNR) doivent aligner leurs besoins en matière de données et le traitement de ces données sur les lignes directrices figurant dans le Doc 9944 — Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR) de l'OACI et dans les éléments indicatifs sur la mise en œuvre des messages PRNGOV publiés et mis à jour par l'OMD et approuvés par l'OACI et l'IATA.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

9.23.1 Les administrations nationales compétentes qui exigent le transfert des données PNR doivent adopter et mettre en œuvre le message PNRGOV fondé sur EDIFACT comme principal moyen de transfert des données PNR des compagnies aériennes aux gouvernements pour assurer l'interopérabilité mondiale.

Note 1.– Le message PNRGOV est un message électronique normalisé approuvé conjointement par l'OMD, l'OACI et l'IATA. Selon le système de contrôle des réservations et des départs de l'exploitant d'aéronefs, des éléments de données précis recueillis et stockés par ce dernier peuvent être transmis efficacement au moyen de cette structure de messages normalisés.

Note 2.– Cette disposition n'a pas pour objet de remplacer les messages échangés entre les exploitants d'aéronefs et les administrations douanières pour appuyer l'exploitation aéroportuaire locale.

Note 3.– Outre le message obligatoire PNRGOV basé sur l'EDIFACT, les administrations nationales compétentes peuvent aussi, si elles le souhaitent, envisager la mise en œuvre du format XML pour les messages PNRGOV comme autre méthode de transfert de données PNR, permettant ainsi aux exploitants d'aéronefs disposant de capacités XML de choisir le format de transmission des données PNR.

9.24 Les administrations nationales compétentes qui exigent des données PNR doivent prendre en compte l'incidence de la collecte et du transfert électronique de ces données sur la confidentialité, au sein de leur propre système national mais aussi dans les autres États. Le cas échéant, les administrations qui exigent des données PNR et qui limitent l'échange de ces données doivent coopérer le plus rapidement possible avec les autres États pour harmoniser les obligations juridiques.



APPENDICE 1. DÉCLARATION GÉNÉRALE

DÉCLARATION GÉNÉRALE (sortie/entrée)		
Exploitant		
Marques de nationalité et d'immatriculation Vol n° Date		
Départ de Arrivée à		
(localité) (localité)		
ITINÉRAIRE Inscrire dans la colonne « localité » l'origine, chaque escale et la destination		
LOCALITÉ	NOM DES MEMBRES 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
<i>Déclaration de santé</i> Nom et numéro de siège ou fonction des personnes à bord atteintes de maladies autres que le mal de l'air ou des accidents, qui peuvent souffrir d'une maladie transmissible (la présence de fièvre [température égale ou supérieure à 38 °C (100 °F)] accompagnée d'un ou de plusieurs des signes et symptômes suivants : malaise évident ; toux persistante ; respiration pénible ; diarrhée continue ; vomissement continu ; éruptions cutanées ; ecchymose ou saignement sans antécédent traumatique, ou confusion mentale apparue nouvellement, accroît la possibilité que la personne souffre de maladie transmissible), ainsi que des cas de maladie débarqués au cours d'un arrêt précédent.		Réservé à l'administration
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, avec date et heure 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		

297 mm (ou 11 3/4 pouces)

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

* A remplir 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 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 avec un produit de désinsectisation à effet rémanent approuvé le (numéro d'immatriculation) 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, p. 345-346 et n° 44, 1987, p. 335-336) et aux amendements de ces recommandations. (date)

Le traitement doit être renouvelé si, par suite d'un nettoyage ou d'autres opérations, une quantité importante du produit de désinsectisation à effet rémanent 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

CARTE INTERNATIONALE D'EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT		
(En caractères d'imprimerie*)		
1. Nom :	.....	.....
	<i>Nom principal</i>	<i>Nom(s) secondaire(s)</i>
2. Date de naissance :	.....	.....
	<i>année</i>	<i>mois</i> <i>jour</i>
3. Nationalité :	.....
4. Document de voyage :	.....	.....
	<i>État d'émission</i>	<i>Type de document</i> <i>Numéro</i>
5. Pour les passagers à l'arrivée :	.....
port d'embarquement	.....
ou	.....
Pour les passagers au départ :	.....
port de débarquement	.....
6. (Autres données, demandées à l'option de l'État)	.....
a)	.....
b)	.....
c)	.....

* S'applique aux langues utilisant l'alphabet latin.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	-----------------------------------	---

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 du 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 ;
 - 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 ») ;

* Maintenant l'Organisation mondiale des douanes (OMD).



- 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 encombrements.
- 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). »

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 09 FACILITATION	Page : MAJ: 3 Date: Février 2020
---	--	--

APPENDICE 7. CERTIFICAT DE MEMBRE D'EQUIPAGE

État émetteur Autorité émettrice compétente	CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE																					
Photographie du titulaire	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;"><i>Surname/Nom</i></td> <td style="width: 33%;"><i>Given name/Prénom</i></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> <tr> <td><i>Sex/ Nationality/</i></td> <td><i>Date of Birth/</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sexe Nationalité</i></td> <td><i>Date de naissance</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Employed by/</i></td> <td><i>Occupation/</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Employeur</i></td> <td><i>Profession</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Doc No/N° du Doc</i></td> <td><i>Date of Expiry/</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td><i>Date d'expiration</i></td> <td></td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">(Signature du titulaire)</p>	<i>Surname/Nom</i>	<i>Given name/Prénom</i>		<i>Sex/ Nationality/</i>	<i>Date of Birth/</i>		<i>Sexe Nationalité</i>	<i>Date de naissance</i>		<i>Employed by/</i>	<i>Occupation/</i>		<i>Employeur</i>	<i>Profession</i>		<i>Doc No/N° du Doc</i>	<i>Date of Expiry/</i>			<i>Date d'expiration</i>	
<i>Surname/Nom</i>	<i>Given name/Prénom</i>																					
<i>Sex/ Nationality/</i>	<i>Date of Birth/</i>																					
<i>Sexe Nationalité</i>	<i>Date de naissance</i>																					
<i>Employed by/</i>	<i>Occupation/</i>																					
<i>Employeur</i>	<i>Profession</i>																					
<i>Doc No/N° du Doc</i>	<i>Date of Expiry/</i>																					
	<i>Date d'expiration</i>																					

Recto du CMC

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

Verso du CMC

Note.— On trouvera des spécifications détaillées sur le certificat de membre d'équipage lisible à la machine dans le Doc 9303, Partie 3 — Documents de voyage officiels lisibles à la machine : Volume 1, dVLM avec données lisibles à la machine stockées en format de reconnaissance optique de caractères.

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

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

<p>État émetteur Autorité émettrice compétente</p>	<p>CERTIFICAT D'INSPECTEUR DE L'AVIATION CIVILE</p>																											
<div style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 80px; margin: 0 auto;"></div> <p>Photographie du titulaire</p>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;"><i>Surname/Nom</i></td> <td style="width: 33%;"><i>Given name/Prénom</i></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> <tr> <td><i>Sex/ Nationality/</i></td> <td><i>Date of Birth/</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Sexe Nationalité</i></td> <td><i>Date de Naissance</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Employed by/</i></td> <td><i>Occupation/</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Employeur</i></td> <td><i>Profession</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">INSPECTEUR DE L'AVIATION CIVILE</td> </tr> <tr> <td><i>Doc No/N° du Doc</i></td> <td><i>Date of Expiry/</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td><i>Date d'expiration</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">(Signature du titulaire)</td> </tr> </table>	<i>Surname/Nom</i>	<i>Given name/Prénom</i>		<i>Sex/ Nationality/</i>	<i>Date of Birth/</i>		<i>Sexe Nationalité</i>	<i>Date de Naissance</i>		<i>Employed by/</i>	<i>Occupation/</i>		<i>Employeur</i>	<i>Profession</i>		INSPECTEUR DE L'AVIATION CIVILE			<i>Doc No/N° du Doc</i>	<i>Date of Expiry/</i>			<i>Date d'expiration</i>		(Signature du titulaire)		
<i>Surname/Nom</i>	<i>Given name/Prénom</i>																											
<i>Sex/ Nationality/</i>	<i>Date of Birth/</i>																											
<i>Sexe Nationalité</i>	<i>Date de Naissance</i>																											
<i>Employed by/</i>	<i>Occupation/</i>																											
<i>Employeur</i>	<i>Profession</i>																											
INSPECTEUR DE L'AVIATION CIVILE																												
<i>Doc No/N° du Doc</i>	<i>Date of Expiry/</i>																											
	<i>Date d'expiration</i>																											
(Signature du titulaire)																												

Recto du certificat

<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>(Signature)</p>
<p>Issued at/Émis à (Lieu d'émission)</p>	<p>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 certificat

Note.— On trouvera des spécifications détaillées sur le certificat lisible à la machine dans le Doc 9303, Partie 3 — Documents de voyage officiels lisibles à la machine : Volume 1, dvLM avec données lisibles à la machine stockées en format de reconnaissance optique de caractères.



APPENDICE 9. PRESENTATION PROPOSEE POUR LES DOCUMENTS RELATIFS AU RETOUR DES PERSONNES NON ADMISSIBLES

1. ATTESTATION RELATIVE À LA PERTE OU À LA DESTRUCTION DE DOCUMENTS (voir § 5.6)

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)
<p>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).</p> <p>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).</p>	
Nom de famille :	
Prénom(s) :	
Date de naissance :	
Lieu de naissance :	
Nationalité :	
Résidence :	
<p>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).</p> <p>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.</p>	
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.)	



**2. LETTRE RELATIVE À DES DOCUMENTS DE VOYAGE FRAUDULEUX,
FALSIFIÉS OU FAUX OU À DES DOCUMENTS AUTHENTIQUES
PRÉSENTÉS PAR DES IMPOSTEURS (voir § 5.7)**

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 et signature du fonctionnaire :

Titre :

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 RELATIVES AUX DOCUMENTS COMMERCIAUX

297 mm (ou 11 3/4 pouces)	Expéditeur (Exportateur)	Date, n° de référence, etc.		
	Destinataire	Autre adresse (par exemple 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° ; nombre et nature des colis ; désignation des marchandises	N° statistique	Quantité nette	Valeur
	Poids brut	Cubage		
Espace d'utilisation facultative				
			Lieu et date d'établissement ; signature	
210 mm (ou 8 1/4 pouces)				

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

APPENDICE 11. MODELE DE PROGRAMME DE FACILITATION D'AEROPORT

Document publié séparément

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 09</p> <p>FACILITATION</p>	<p>Page : MAJ: 3 Date: Février 2020</p>
--	---	---

APPENDICE 12. PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION

Document publié séparément



APPENDICE 13. FORMULAIRE DE LOCALISATION DE PASSAGERS POUR LA SANTE PUBLIQUE

Formulaire de localisation de passager pour la santé publique : Pour protéger votre santé, lorsque les agents de santé publique soupçonnent la présence d'une maladie contagieuse à bord d'un vol, vous devez remplir le présent formulaire. Les renseignements que vous donnez aideront les agents de santé publique à communiquer avec vous si vous avez été exposé à une maladie contagieuse. Il est important que vous remplissiez le formulaire au complet et que vous donniez des renseignements exacts. Les renseignements recueillis sont destinés à être conservés conformément aux lois applicables et ne serviront qu'aux fins de la protection de la santé publique.
Nous vous remercions de nous aider à protéger votre santé.

Un formulaire par famille, à remplir par un adulte. Veuillez écrire en caractères d'imprimerie (MAJUSCULES). Pour indiquer un espace, laissez la case vierge.

RENSEIGNEMENTS SUR LE VOL : 1. Compagnie aérienne 2. Numéro de vol 3. Numéro de siège 4. Date d'arrivée (aaaa/mm/jj)

RENSEIGNEMENTS PERSONNELS : 5. Nom de famille 6. Prénom 7. Initiale 8. Sexe
 Masculin Féminin

NUMÉRO(S) DE TÉLÉPHONE où vous pouvez être rejoint au besoin. Indiquez le code de pays et le code de ville.

9. Portable 10. Travail

11. Domicile 12. Autre

13. Adresse électronique

ADRESSE PERMANENTE : 14. Numéro et rue (Laissez une case vierge entre le numéro et la rue.) 15. Numéro d'appartement

16. Ville 17. État/Province

18. Pays 19. Code postal

ADRESSE TEMPORAIRE : Pour les visiteurs, indiquez uniquement la première étape de votre séjour.

20. Nom de l'hôtel (le cas échéant) 21. Numéro et rue (Laissez une case vierge entre le numéro et la rue.) 22. Numéro d'appartement

23. Ville 24. État/Province

25. Pays 26. Code postal

CONTACT D'URGENCE : Coordonnées d'une personne qui pourra vous rejoindre au cours des 30 prochains jours.

27. Nom de famille 28. Prénom 29. Ville

30. Pays 31. Adresse électronique

32. Portable 33. Autre numéro de téléphone

34. COMPAGNONS DE VOYAGE - MEMBRES DE LA FAMILLE : Indiquez l'âge des personnes de moins de 18 ans seulement.

Nom de famille Prénom Numéro de siège Âge < 18

(1) (2) (3) (4)

35. COMPAGNONS DE VOYAGE - AUTRES QUE DES MEMBRES DE LA FAMILLE : Indiquez le nom du groupe (le cas échéant).

Nom de famille Prénom Groupe (voyage organisé, équipe, entreprise, autre)

(1) (2)

Note — Le formulaire de localisation de passager pour la santé publique peut être téléchargé aux adresses suivantes :

<http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx> ou <http://www.capsca.org/CASCARef.html#EvalForms>



Agence Nationale de l'Aviation Civile
et de la Météorologie

RAS 09
FACILITATION

Page :
MAJ: 3
Date: Février 2020