
DECRET N° 2022-164 DU 09 MARS 2022
PORTANT APPROBATION DU PROGRAMME
NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur rapport conjoint du Ministre des Transports, du Ministre d'Etat, Ministre des Affaires Etrangères, de l'intégration Africaine et de la Diaspora, du Ministre d'Etat, Ministre de la Défense, du Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité, du Ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat et du Ministre de la Santé, de l'Hygiène Publique et de la Couverture Maladie Universelle,

- Vu** la Constitution ;
- Vu** la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 07 décembre 1944 à Chicago et ratifiée par la Côte d'Ivoire le 31 octobre 1960, notamment son Annexe 09 portant facilitation ;
- Vu** la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ;
- Vu** l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu** le décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'administration autonome de l'aviation civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile », en abrégé ANAC ;
- Vu** le décret n° 2009-400 du 17 décembre 2009 portant approbation du renouvellement, de la Convention de concession AERIA pour l'extension, le développement, le renouvellement, la modernisation, l'entretien et l'exploitation de l'Aéroport International Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan ;
- Vu** le décret n° 2021-176 du 26 mars 2021 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- Vu** le décret n°2021-181 du 06 avril 2021 portant nomination des Membres du Gouvernement ;
- Vu** le décret n°2021-190 du 28 avril 2021 portant attributions des Membres du Gouvernement ;

LE CONSEIL DES MINISTRES ENTENDU,

DECRETE :

N° 2200246

- Article 1 :** Est approuvé et annexé au présent décret, le Programme National de Facilitation du Transport Aérien.
- Article 2 :** Le Programme National de Facilitation du Transport Aérien est applicable dans tous les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique.
- Article 3 :** Les modalités de mise en œuvre du Programme National de Facilitation du Transport Aérien sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile ou, suivant les cas, par arrêté conjoint des Ministres chargés de l'Aviation Civile, du Ministre chargé de la Défense, du Ministre chargé de l'Administration du Territoire, du Ministre chargé de la Santé et du Ministre chargé des Affaires Etrangères.
- Article 4 :** Le Ministre des Transports, le Ministre d'Etat, Ministre des Affaires Etrangères, de l'Intégration Africaine et de la Diaspora, le Ministre d'Etat, Ministre de la Défense, le Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité, le Ministre de l'Economie et des Finances, le Ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat et le Ministre de la Santé, de l'Hygiène Publique et de la Couverture Maladie Universelle assurent, chacun en ce qui le concerne, l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal officiel de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le 09 mars 2022

Alassane OUATTARA



Copie certifiée conforme à l'original
Le Secrétaire Général du Gouvernement

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Eliane Atté Bimanagbo', written over a horizontal line.

Eliane Atté BIMANAGBO
Préfet

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
Union - Discipline – Travail

ANNEXE AU DECRET N°2022-164 DU 09 MARS 2022

PORTANT APPROBATION DU

**PROGRAMME NATIONAL DE
FACILITATION DU TRANSPORT
AERIEN**

(PNFAL)



PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	SOMMAIRE	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 21 juillet 2021
		Page 3

SOMMAIRE

<u>INTRODUCTION</u>	5
<u>1. OBJECTIFS DU PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION</u>	6
<u>2. DEFINITIONS</u>	8
<u>3. LEGISLATION</u>	9
3.1. Conventions internationales	9
3.2. Législation nationale	9
<u>4. PORTEE</u>	10
<u>5. SURETE ET FACILITATION</u>	12
5.1. Coordination entre la facilitation et la sûreté de l'aviation	12
5.2. Facilitation et sûreté de l'aviation – Cibles communes	12
5.3. Gestion du trafic	12
5.4. Systèmes automatisés	13
5.5. Suppression des trafics illicites	13
5.6. Soutien mutuel	13
<u>6. COORDINATION ET COMMUNICATION</u>	14
6.1. Comité national de sûreté et de facilitation de l'aviation civile	14
6.2. Comité de facilitation d'aéroport	15
<u>7. REPARTITION DES RESPONSABILITES</u>	16
7.1. Autorité compétente en matière de facilitation	16
7.2. Douanes	17
7.3. Services d'immigration/ de délivrances de documents de voyages	17
7.4. Services de santé des aéroports	18
7.5. Exploitants d'aéronefs	19
7.6. Exploitants d'aéroports	19
7.7. Sociétés d'assistance en escale	20
<u>8. MESURES DE FACILITATION AUX AEROPORTS</u>	21
8.1. Entrée et sortie des aéronefs	21
8.2. Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages	21
8.3. Entrée et sortie des marchandises et autres articles	23
8.4. Personnes non admissibles et personnes expulsées	24
8.5. Installations et services intéressant le trafic à l'aéroport	27
8.6. Atterrissages effectués hors aéroports internationaux	28
8.7. Dispositions diverses de facilitation	29
8.8. Systèmes d'échange de données sur les passagers	29



PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	ABREVIATIONS	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 4

9. APPENDICES : DEFINITIONS 34

ABREVIATIONS

AIP	Publication d'information aéronautique
ANAC	Autorité Nationale de l'Aviation Civile
API	Advanced Passenger Information (RPCV)
CMC	Crew Members Certificate en français Certificat de membre d'équipage
CNF	Comité National de Facilitation
DSF	Direction de la Sûreté et de la Facilitation
DVLM	Document de voyage lisible à la machine
EDI	Échange de données électroniques
FAL	Facilitation
IATA	Association du transport aérien international
ICP	Infrastructure de clés publiques
ISO	International Standart Organisation en français Organisation internationale de normalisation
MoU	Memorandum of Understanding en français Protocole d'accord
MPSA	Mallette pédagogique de sûreté de l'aviation
OIM	Organisation Internationale pour les Migrations
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMS	Organisation mondiale de la santé
PLM	Passeport lisible à la machine
PNFAL	Programme National de Facilitation du Transport Aérien
PNR	Passenger Name List /Dossier passager
PNSAC	Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile
RCP	Répertoire de clés publiques
RPCV	Renseignements préalables concernant les voyageurs
RSI	Règlement sanitaire International de l'OMS
TAG	Groupe consultatif technique
TPP	Traitement préalable des passagers
UPU	Union postale universelle
VLM	Visa lisible à la machine

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	INTRODUCTION	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 21 juillet 2021
		Page 5

INTRODUCTION

La facilitation est la gestion efficiente du processus de contrôle nécessaire, de nature à accélérer l'acheminement des personnes ou des marchandises et épargner des délais opérationnels évitables.

Elle peut se définir également comme une combinaison de mesures ainsi que de ressources humaines et matérielles pour améliorer et optimiser les mouvements d'aéronefs, de membres d'équipage, de passagers, de marchandises, de bagages, de poste et de provisions de bord à travers les aéroports tout en assurant la conformité avec la législation internationale et nationale pertinente. Elle intéresse principalement quatre grands groupes, les Etats contractants, les exploitants, les aéroports et les usagers des aéroports, dont les priorités différentes se rejoignent parfois.

- Les priorités de l'Etat sont d'assurer une conformité totale aux lois et règlements et la protection des frontières contre le terrorisme et le crime transnational.
- La priorité des exploitants est d'obtenir une productivité maximale en réduisant au minimum les coûts occasionnés par les retards opérationnels et les formalités administratives.
- La priorité des aéroports est de réduire l'encombrement dans les aérogares de passagers et les entrepôts de marchandises.

La priorité des usagers des aéroports (passagers et expéditeurs de fret) est d'obtenir des services de qualité, et donc de pouvoir circuler à travers les aéroports avec un minimum de retard et de difficultés. Le Programme National de Facilitation du Transport Aérien (PNFAL), dont l'élaboration répond aux exigences de l'Annexe 9 – Facilitation - de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), a pour principal objectif de fournir un cadre pour l'amélioration et l'optimisation des services de transport aérien et de répondre positivement au système de normalisation et d'interopérabilité mondiale au moyen de la technologie de l'information.

Cet objectif se traduit par une combinaison de mesures et de ressources humaines et matérielles visant à améliorer et à optimiser le congé des aéronefs, des équipages, des passagers, du fret, des bagages et du courrier en supprimant les obstacles et les retards inutiles, en plus d'améliorer l'efficacité, la productivité et la qualité des services de transport aérien.

L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) est l'autorité désignée par l'Etat de Côte d'Ivoire pour être responsable de l'élaboration, la coordination de la mise en œuvre et la mise à jour du PNFAL.

Le PNFAL est régulièrement mis à jour afin de rester en conformité avec les réglementations nationales et internationales en matière de facilitation. Il sert de cadre pour l'élaboration des Programmes de Facilitation des Aéroports qui, une fois élaborés, y feront référence.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	4-LEGISLATION	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 6

1. OBJECTIFS DU PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN

Les objectifs du PNFAL sont de coordonner les activités entre les ministères, les organismes et les entreprises concernées par la facilitation afin de :

- entretenir un environnement sécuritaire et sûr de l'aviation civile, dans lequel les services sont accomplis d'une façon fiable et efficace ;
- assurer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées contenues dans l'Annexe 9 à la convention de Chicago ;
- fournir un cadre pour guider l'amélioration et l'optimisation des mouvements d'aéronefs, de membres d'équipage, de passagers et de marchandises à travers les aéroports et d'améliorer le service à la clientèle, tout en maintenant des exigences appropriées de sûreté, de la santé publique, d'immigration et des douanes ;
- améliorer les processus et procédures pour faciliter le mouvement des aéronefs, membres d'équipage, passagers, marchandises, bagages, articles postaux et provisions de bord en éliminant les obstacles et délais non nécessaires, en plus de rehausser l'efficacité, la productivité et la qualité des services de transport aérien civil ; et
- accompagner proactivement l'élaboration de stratégies novatrices pour traiter des problèmes de facilitation dans l'industrie du transport aérien et l'environnement de l'aviation civile.

Le PNFAL a également pour objectif d'offrir un cadre de référence et harmoniser les intérêts des entités telles que les administrations d'aéroports internationaux, les organismes gouvernementaux d'inspection, les autorités aéroportuaires et les exploitants d'aéronefs. En outre, il promeut la croissance d'une industrie du transport aérien sûre, fiable et viable. Ses buts à atteindre sont :

- de maintenir ou d'améliorer la qualité du flux des aéronefs, des équipages, des passagers et des marchandises;
- de maintenir ou d'augmenter le niveau de service aux passagers et l'efficacité des processus et procédures tout en améliorant le rapport qualité-prix ;
- de faciliter, accueillir et encourager la croissance du transport aérien; et
- de contribuer de façon permanente à répondre aux besoins des usagers des aéroports.



2. POLITIQUE EN MATIERE DE FACILITATION

La politique de la Côte d'Ivoire en matière de facilitation du transport aérien s'articule autour de la mise en œuvre des mesures visant à optimiser les processus des congés des passagers, des équipages, des aéronefs et du fret aux aéroports tout en garantissant la fiabilité et l'efficacité du transport aérien. Elle se décline comme suit :

- maintenir au minimum le temps nécessaire à l'accomplissement des contrôles des personnes et des aéronefs aux frontières et à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises;
- causer un minimum de désagrément dans l'application des formalités administratives et de contrôle;
- encourager et développer dans toute la mesure du possible l'échange de renseignements pertinents entre les exploitants d'aéronefs, la Côte d'Ivoire et les autres Etats;
- atteindre les niveaux optimaux de mise en œuvre des mesures de sûreté et de santé publique ainsi que la conformité à la réglementation;
- accorder une grande importance à l'usage des technologies de l'information fiables afin d'accroître l'efficacité et l'efficience des formalités aux aéroports.

3. DEFINITIONS

Les termes et expressions techniques utilisés dans le présent Programme National de Facilitation doivent être compris selon la seule acceptation retenue par le glossaire figurant en appendice du présent programme.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	ABREVIATIONS	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 8

4. LEGISLATION

La Côte d'Ivoire est partie aux conventions internationales et règlements suivants sur lesquelles sont basées le PNFAL :

3.1 Conventions internationales

- La convention relative à l'aviation civile internationale signée le 07 décembre 1944 à Chicago, qui a été ratifiée par la Côte d'Ivoire le 31 octobre 1960 et son annexe 9 - facilitation ;
- La convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international du 29 mai 1999 ;
- La convention internationale de Tokyo pour la simplification et l'harmonisation des procédures douanières (Organisation Mondiale des Douanes) du 18 mai 1973 ;
- La convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, New York, 15 novembre 2000 ;
- Le cadre de normes SAFE (Organisation Mondiale des Douanes) du 19 juin 2015;
- Le Règlement Sanitaire International (RSI) de l'Organisation Mondiale de la Santé (2005) ;

3.2 Législation nationale

La Côte d'Ivoire a élaboré les textes nationaux suivants :

- L'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Le décret n° 2012-833 du 08 août 2012 portant approbation du Programme National de Sécurité de l'Aviation Civile ;
- Le décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'administration autonome de l'aviation civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile », en abrégé ANAC ;

5. PORTEE DU PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN

Le PNFAL porte sur les articles relatifs à la Convention de Chicago notamment :

- Article 10 : atterrissage à un aéroport douanier
- Article 11 : application des règlements relatifs à la navigation aérienne
- Article 13 : règlement d'entrée et de congé
- Article 14 : prévention de la propagation des maladies
- Article 16 : visite des aéronefs
- Article 22 : simplification des formalités
- Article 23 : formalités de douane et d'immigration
- Article 24 : droit de douane
- Article 29 : documents de bord des aéronefs
- Article 35 : restrictions relatives à la cargaison
- Article 37 : adoption de normes et procédures internationales
- Article 38 : dérogations aux normes et procédures internationales

La Côte d'Ivoire doit par conséquent :

- établir des aéroports douaniers et en ouvrir de nouveaux selon les besoins ;
- établir des procédures permettant aux exploitants de services réguliers et non réguliers de demander l'autorisation d'atterrir à des aéroports douaniers et/ou d'en partir ;
- organiser des services d'inspection frontalière efficaces aux aéroports douaniers ;
- adopter un règlement concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé ;
- appuyer les services de contrôle frontaliers intéressés dans l'établissement et le maintien de systèmes d'inspections efficaces aux aéroports, et dans leurs efforts de rationalisation de leurs procédures respectives ;
- établir des programmes pour traiter des problèmes de sûreté comme la fraude de documents, la migration illégale et la contrebande ;
- coordonner les préparatifs en vue du contrôle de grands nombres de visiteurs étrangers participant à des événements spéciaux, par exemple des compétitions sportives internationales ;

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	5-PORTEE DU PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 10

- prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne du choléra, du typhus, de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, la fièvre Ebola ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les Etats contractants décident de désigner ;
- établir, examiner et amender selon les besoins les politiques nationales concernant la prévention de la propagation des maladies contagieuses par voie aérienne par exemple : désinsectisation des aéronefs, désinfection, programmes de quarantaines liés à l'hygiène publique, et mesures de filtrage à appliquer en cas d'urgence sanitaire ;
- élaborer un règlement pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des Etats contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et a congé ;
- établir, examiner et amender selon les besoins les règlements nationaux appliquant les lois de l'Etat sur les douanes, l'immigration et la quarantaine en ce qui concerne les mouvements internationaux par voie aérienne ;
- élaborer un règlement de douane et d'immigration concernant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la convention de Chicago ;
- établir et amender selon les besoins les formalités douanières et d'immigration exécutées aux aéroports pour les harmoniser avec les normes et pratiques recommandées de l'annexe 9 à la convention de Chicago ;
- appuyer et préconiser la délivrance nationale de passeports et d'autres documents de voyages conformément aux spécifications du doc 9303 de l'OACI.

En outre, la Côte d'Ivoire s'engage à :

- prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne ;
- réviser périodiquement les procédures nationales afin d'en assurer l'harmonisation avec les dispositions de l'annexe 9 ;
- examiner périodiquement la conformité de tous les services pertinents aux dispositions de l'annexe 9 et notifier à l'OACI les différences entre les pratiques nationales et les normes pertinentes.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	6-SURETE ET FACILITATION	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 11

6. SURETE ET FACILITATION

La maîtrise des problèmes de sûreté, tels que le trafic de stupéfiants ou autres articles de contrebande, la migration illégale et la fraude des documents de voyage, est la première priorité du PNFAL. L'existence de ces problèmes à des niveaux intolérables est souvent évoquée pour expliquer l'absence de mesures qui permettraient de renforcer l'efficacité des mesures de contrôle aux frontières.

Pour pallier ce problème la Côte d'Ivoire promeut la coopération entre l'industrie et le gouvernement, ainsi que les ententes de coopération entre États qui couvrent le rapatriement des personnes non admissibles, les documents frauduleux, les procédures de sûreté, ainsi que la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

6.1. Coordination entre la facilitation et la sûreté de l'aviation

Une étroite coordination est établie entre le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) et le Programme National de Facilitation du Transport Aérien (PNFAL). Les procédures de contrôle de la facilitation contribuent en fait à améliorer la sûreté, car un milieu réglementé permet de suivre une démarche discriminatoire dans l'application de la loi et d'accélérer le trafic présentant de faibles risques.

6.2. Facilitation et sûreté de l'aviation - Cibles communes

La facilitation et la sûreté de l'aviation bénéficient également d'une stratégie commune de ciblage, fondée sur le recours à des techniques de « modèles de comportement » et des banques de renseignements criminels. Selon cette stratégie, des contrôles plus poussés sont imposés à certaines personnes et/ou expéditions de marchandises, en lieu et place d'un examen étendu et généralisé pour d'autres personnes et/ou expéditions de marchandises.

Ainsi, dans le cas du fret comme des passagers, les ressources sont utilisées de manière plus judicieuse et plus efficace dans les opérations d'inspection/filtrage. Il en résulte une circulation plus rapide du trafic à faible risque et une meilleure détection des lacunes de sûreté.

6.3. Gestion du flux des passagers, des équipages, des bagages, du fret et des aéronefs et véhicules

Des dispositions doivent être prises à chaque aéroport pour accélérer le flux des passagers à chaque étape et éviter les pertes de temps inutiles. Ainsi les infrastructures, les équipements et les procédures doivent permettre cette gestion efficiente des flux des passagers, des équipages, des bagages, du fret, des aéronefs, des véhicules et des accompagnants.

6.4. Systèmes automatisés

Des dispositions doivent être prises pour promouvoir aux aéroports l'usage de systèmes automatisés notamment pour la réception et le traitement électroniques des renseignements/informations nécessaires au congé des passagers, des bagages et du fret.

Il s'agit entre autres :

- De l'usage de manifeste de marchandises soumis électroniquement ;
- Des renseignements préalables concernant les voyageurs ;
- Usages des systèmes automatiques de recherches de personnes ;
- De l'usage des bornes automatiques d'enregistrement des passagers ;
- Des portiques automatiques de contrôles aux frontières ;
- Etc.

6.5. Suppression des trafics illicites

Des dispositions doivent être prises pour lutter contre le trafic de stupéfiants et autres articles de contrebande, la migration illégale, la fraude des documents de voyage et la fraude d'identité afin de promouvoir la facilitation transport aérien.

6.6. Prise en compte concomitante et la sûreté et de la facilitation

Afin de prendre en compte l'interactivité des programmes de facilitation et de sûreté de l'aviation, les exploitants d'aéroport, les exploitants d'aéronefs ainsi que les agents gouvernementaux commis aux formalités d'immigration/émigration doivent donc tenir compte des impératifs de facilitation et de la sûreté dans la résolution des problèmes opérationnels.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	7-COORDINATION ET COMMUNICATION	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 13

7. COORDINATION ET COMMUNICATION

7.1 Comité national de sûreté et de Facilitation de l'aviation civile

Le Comité National de Facilitation (CNF) de l'Aviation Civile est placé sous la présidence du Ministre chargé de l'Aviation Civile ou de son représentant. Le Secrétariat du CNF est assuré par la Direction Générale de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile.

Le Comité National de Facilitation est composé des ministères et organismes chargé de l'Aviation Civile, des services de contrôle aux frontières, des douanes, de la santé, des Affaires Etrangères, du tourisme et tout autre ministère.

Le Comité National de Facilitation de l'Aviation Civile est un organe consultatif qui a pour missions :

- de recommander, en coordination avec l'ANAC, les modifications à introduire dans la politique générale de facilitation sur le plan national, et d'en coordonner l'application ;
- d'étudier les recommandations formulées par les comités de facilitation d'aéroport et, selon le cas, de recommander à l'ANAC les changements à y apporter ;
- d'assurer la coordination des mesures de facilitation entre les administrations, organismes et autres organisations, chargés de la mise en œuvre du Programme National de Facilitation,
- de coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux qui s'occupent ou qui sont chargés des divers aspects de l'aviation civile internationale, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs ;
- d'harmoniser les questions pratiques quotidiennes et trouver des solutions aux problèmes relatifs à la facilitation qui pourraient se poser.

Le CNF se réunit **au moins deux (2) fois par an** sur convocation de son président.

7.2 Comité de Facilitation Aéroport

Un comité de facilitation d'aéroport doit être établi à chaque aéroport dans le but de coordonner les questions de facilitations au niveau de l'aéroport.

Les mandats du Comité de facilitation d'aéroport se décline comme suit :

- a) mettre en œuvre le PNFAL au niveau de l'aéroport ;



- b) examiner les problèmes survenant dans le cadre des mouvements des avions, de l'équipage, les passagers, le fret, des bagages, du courrier et des magasins et, si possible, fournir des solutions aux problèmes qui peuvent se présenter à l'aéroport concerné; et
- c) de faire des recommandations appropriées au Comité National de Facilitation ou au ministère, à l'organisme ou à l'entité concerné, pour la mise en œuvre des propositions qui ne peut être effectuée par le Comité de Facilitation de l'Aéroport.

Le comité de facilitation d'Aéroport est composé de représentants des exploitants et les services gouvernementaux opérant dans ledit aéroport et comprend, mais sans s'y limiter :

- l'exploitant d'aéroport ;
- les services d'immigration de la Police ;
- les douanes ;
- les compagnies aériennes ;
- les services de sûreté ;
- les services d'assistance en escale ;
- les services de santé ; et
- l'ANAC en tant qu'observateur le cas échéant.

En tant que de besoin, le Comité de Facilitation d'Aéroport peut consulter toutes personnes physiques ou morales (compagnies aériennes, experts...) en raison de leurs compétences.

Le Comité de Facilitation d'Aéroport se réunit au minimum six (6) fois par an ; idéalement une fois tous les deux (2) mois sur convocation de son président. Chaque réunion doit faire l'objet d'un compte rendu écrit et diffusé à chaque membre après la réunion. Les décisions prises lors des réunions doivent être appliquées.

Chaque aéroport est tenu d'élaborer des procédures locales approuvées par l'ANAC pour la mise en œuvre des recommandations et dispositions du PNFAL.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	8-REPARTITION DES RESPONSABILITES	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 15

8. REPARTITION DES RESPONSABILITES

Cette section décrit la répartition des responsabilités pour la mise en œuvre des questions de facilitation. Elle définit les tâches allouées aux différents acteurs dans le domaine de l'aviation civile en ce qui concerne les questions de facilitation.

8.1 Autorité compétente en matière de facilitation

L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) est l'autorité désignée comme autorité compétente en matière de facilitation du transport aérien. L'ANAC est également le coordonnateur général du Programme National de Facilitation.

Ses responsabilités en matière de facilitation sont donc de :

- établir et assurer la mise en œuvre d'un programme national de facilitation ;
- atteindre et maintenir la cohérence entre le PNSAC et le PNFAL ;
- assurer le service du secrétariat du Comité National de Facilitation ;
- s'assurer du plein respect des normes de l'annexe 9 le cas échéant, notifier les différences à l'OACI ;
- envisager des recommandations présentées par les entités pertinentes pour rehausser la facilitation du transport aérien civil ;
- encourager l'élaboration de meilleures pratiques dans tous les domaines de la facilitation du transport aérien civil ;
- s'assurer que les opérations sont effectuées de manière optimale et de façon à être en complète conformité avec la législation étatique tout en maintenant un niveau élevé de productivité pour les exploitants, les aéroports et les organismes gouvernementaux concernés (immigration, douanes, santé) ;
- définir et répartir les tâches et coordonner les activités entre les ministères, organismes et autres organisations de l'Etat, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne, les services d'assistance en escale et tous les autres exploitants du domaine de l'aviation civile responsables ou impliqués dans la mise en œuvre des différents aspects de facilitation du programme national de facilitation du transport aérien ;
- organiser les ressources et les installations de soutien requises par les services de facilitation de l'aviation pour être disponibles à chaque aéroport ;
- coordonner et travailler en étroite collaboration avec les exploitants d'aéronefs et d'aéroports et les services gouvernementaux dans l'application des mesures de facilitation de l'aviation, de manière à réduire au minimum les inconvénients et retards inutiles dans le mouvement des passagers, des bagages, des marchandises et des aéronefs ;
- prendre des dispositions, chaque fois que possible, pour que les procédures et contrôles de sûreté aient un minimum d'interférences ou retardent le moins les activités de transport aérien, à condition que l'efficacité de ces procédures et



activités de transport aérien, à condition que l'efficacité de ces procédures et contrôles de sûreté ne soit pas compromises ;

- s'assurer que les exigences liées à l'architecture et à l'infrastructure, nécessaires pour mettre en œuvre de façon optimale les mesures de facilitation soient intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et la modification d'installations existantes aux aéroports ;
- assurer l'utilisation des techniques de dépistage et d'examen efficaces dans le contrôle des voyageurs et leur bagages, du fret et des avions chaque fois que possible pour faciliter le départ de l'aéronef ;
- assurer la coordination avec les services d'immigration, les autorités de délivrance des documents de voyage (passeport et visa) pour assurer que les technologies incorporées dans les documents de voyage améliorent la facilitation et la sûreté des voyageurs.

8.2 Douanes

Les responsabilités spécifiques dans le domaine de la facilitation à considérer sont les suivants :

- surveiller l'arrivée et le départ des voyageurs, des marchandises et du courrier, afin d'assurer le respect de la législation nationale ;
- recevoir, examiner et donner suite aux demandes d'entrée et de sorties de marchandises même lorsque les documents requis pour l'arrivée et le départ des marchandises sont soumis sous format électronique ;
- introduire des procédures simplifiées pour la mainlevée des marchandises à l'import ou à l'export ;
- saisir toutes les marchandises prohibées et retenir les marchandises réglementées (en attendant la fourniture d'informations pertinentes ou de certificats le cas échéant) ;
- participer au CNF et, si nécessaire, à d'autres réunions liées à la facilitation ; et
- fournir des services suffisants sans frais aux opérateurs pendant les heures de travail établis.

8.3 Services d'Immigration / de délivrances de documents de voyages

Les responsabilités spécifiques dans le domaine de la facilitation à considérer sont les suivants :

- délivrer des documents de voyage et de veiller à ce que les documents de voyage lisibles à la machine délivrés soient strictement conformes aux spécifications de la Doc 9303 de l'OACI afin d'assurer la lisibilité desdits documents dans le monde entier par les lecteurs des différents fabricants ;
- se saisir les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou contrefaits (y compris les documents de voyage d'un imposteur qui se ferait passer pour le titulaire légitime du document de voyage) et refuser la délivrance des documents de

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	8-REPARTITION DES RESPONSABILITES	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021 Page 17
--	-----------------------------------	--

- voyage à toute personne constituant une menace pour l'Etat ou l'aviation civile ;
- coordonner avec les services de sûreté, le cas échéant, pour s'assurer que les technologies incorporées dans les documents de voyage permettent d'améliorer la facilitation et la sécurité du voyageur ;
 - vérifier la validité et l'acceptabilité des documents de voyage aux points de contrôle et aux frontières ;
 - s'assurer que les personnes devant voyager possèdent tous les documents requis pour entrer ou quitter le territoire de l'Etat ;
 - détecter et prévenir les voyages des personnes constituant une menace pour l'aviation civile et l'Etat ;
 - si la législation le permet, d'élaborer et d'adopter une politique active de partage de l'information avec les parties prenantes et les États régionaux pour protéger les frontières nationales contre les conséquences négative de l'immigration clandestine ;
 - aider les exploitants d'aéronefs dans l'évaluation des documents de voyage ;
 - Informer les opérateurs des exigences en ce qui concerne l'entrée, le transit et le départ des voyageurs ;
 - dans le cas d'accidents d'aviation, d'accepter sans délai l'entrée, sur une base temporaire, des experts requis pour la recherche, le sauvetage, l'enquête sur les accidents et la réparation ou le sauvetage des aéronefs, sans avoir à produire, si nécessaire, tout document de voyage autre qu'un passeport ;
 - délivrer, lorsqu'un visa est nécessaire pour les experts de l'enquête sur une mission liée à un accident, un tel visa à l'arrivée ou faciliter l'arrivée desdits experts ;
 - transmission des données SLTD à Interpol ;
 - veiller à ce que les dispositions de l'annexe 9 soient appliquées à l'égard des personnes interdites de territoire et déportés ;
 - participer au Comité National de Facilitation et, si nécessaire, à d'autres réunions liées à la facilitation ; et
 - fournir des services suffisants aux opérateurs sans frais pendant les heures de travail établis.

8.4 Services de Santé des aéroports

Des mesures efficaces sont prises pour prévenir la propagation des maladies transmissibles par voie aérienne. En ce qui concerne la facilitation, les Services de Santé sont responsables, mais sans s'y limiter de :

- veiller, en collaborant activement avec l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et d'autres pays, à ce que les dispositions du Règlement sanitaire international (RSI) soient effectivement mises en œuvre ;
- veiller à la détection d'événements impliquant la maladie ou la mort au-dessus des niveaux prévus pour une période de temps dans tous les domaines de l'État ;

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	8-REPARTITION DES RESPONSABILITES	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 18

- transmettre immédiatement toutes les informations disponibles et essentielles aux soins, aux différents services de santé des aéroports ;
- mettre en œuvre des mesures de contrôle préliminaires (contre la propagation des maladies) ;
- répondre rapidement et efficacement aux risques pour la santé publique et aux urgences de santé publique de portée internationale ;
- veiller au maintien de l'hygiène publique par l'application de mesures d'ordre sanitaire, phytosanitaire et vétérinaire aux aéroports internationaux ;
- s'assurer de la désinsectisation, désinfection et la décontamination des avions conformément aux recommandations de l'OMS et dans le respect du RSI ;
- de fournir des installations adéquates pour la vaccination, la quarantaine (le cas échéant) et de délivrer des certificats si nécessaires.

8.5 Exploitants d'aéronefs

Les responsabilités des exploitants d'aéronefs sont de :

- gérer efficacement les passagers et les marchandises ;
- informer les passagers des exigences spécifiques des pays qu'ils ont l'intention de visiter ou des pays de transit ;
- prendre les précautions nécessaires pour veiller à ce que les passagers soient en possession des documents de voyage requis avant tout vol ;
- assumer la responsabilité de la garde et des soins des passagers débarqués et des membres d'équipage du moment où ils quittent l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient acceptés aux fins d'examen ;
- fournir une assistance adéquate pour les passagers ayant des besoins spéciaux, y compris les mineurs ou les passagers à mobilité réduite ;
- informer les exploitants d'aéroports et les agences gouvernementales concernées, en toute confiance, de leurs services, leur flotte dans l'aéroport concerné et leur calendrier de vol, pour permettre une planification rationnelle des équipements et des services par rapport au trafic prévu ; et
- participer au Comité National de Facilitation et, si nécessaire, à d'autres réunions liées à la facilitation.

8.6 Exploitants d'aéroports

Les exploitants d'aéroport doivent être en permanence en contact avec les exploitants d'aéronefs, les organismes de contrôle et d'autres parties prenantes appropriées afin de s'assurer que des installations et des services satisfaisants et disponible en nombre suffisants pour la manutention rapide et le congé des équipages, des passagers, du fret, des bagages, le courrier et des marchandises.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	8-REPARTITION DES RESPONSABILITES	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 19

Les tâches de facilitation spécifiques des exploitants d'aéroport sont :

- la conception d'aéroports, de manière à améliorer le trafic et le flux des personnes à l'aéroport ;
- la prise en compte des exigences de la facilitation permettant de mettre en œuvre de façon optimale les mesures de facilitation lors de la conception, la construction de nouvelles installations ou la modification d'installations existantes de sorte à accélérer le flux des personnes, des bagages, du fret, des véhicules et des aéronefs à l'aéroport et éviter des retards inutiles ;
- l'affichage de consignes et de signes internationalement recommandés pour faciliter la circulation et le flux de passagers à l'intérieur des aéroports ;
- la fourniture d'informations de vols sur des supports appropriés ;
- l'utilisation d'équipements de sûreté spécialisés, le cas échéant, lors de l'examen des passagers de manière à minimiser le nombre de voyageurs qui devront être contrôlés par d'autres moyens ;
- la fourniture d'espace nécessaires pour la mise en place d'installations de santé publique, de même que pour les installations de quarantaine animale et végétale ;
- la fourniture d'espace nécessaires pour la mise en place d'installations de contrôle (douanes, services d'immigration, santé, sûreté, etc.) ;
- la fourniture, l'entretien et l'optimisation d'installations et de services destinés aux passagers ayant des besoins spéciaux y compris des passagers à mobilité réduite ;
- la participation aux réunions de comités de facilitation d'aéroport et ou de comités d'usagers de l'aéroport si il est désigné comme membre ou apporter son aide au CNF ; et
- la participation au Comité National de Facilitation et, si nécessaire, à d'autres réunions liées à la facilitation.

8.7 Les sociétés d'assistance en escale

Les sociétés d'assistance en escale doivent :

- coopérer étroitement avec les agences gouvernementales pour assurer la bonne circulation des avions, équipage, passagers, cargaisons, des bagages, du courrier et des marchandises à travers les installations aéroportuaires ;
- fournir des services d'assistance destinés aux passagers ayant des besoins spéciaux y compris des passagers à mobilité réduite ; et
- participer aux réunions du Comité de facilitation d'aéroport, selon le cas.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9- MESURES DE FACILITATION AUX AEROPORTS	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 20

9. MESURES DE FACILITATION AUX AEROPORTS

9.1 Entrée et sortie des aéronefs

Ce chapitre couvre les règlements spéciaux ou les autres mesures requises afin de faciliter les procédures de contrôle applicables à l'entrée et à la sortie d'aéronefs.

Les exploitants d'aéroports dans la configuration des aéroports doivent tenir compte des propriétés particulières des aéronefs civils, de la vitesse relative du transport aérien, de la mise en place de services permanents de contrôle frontalier et d'installations de soutien administratif, ainsi que l'organisation et des horaires des vols à l'arrivée et au départ des aéroports. En outre, ils doivent également mettre en place aux aéroports internationaux des systèmes automatisés et des technologies de l'information destinée à accroître l'efficacité des formalités aux aéroports.

Des procédures de facilitation régissant l'entrée et la sortie des aéronefs doivent être établies par les exploitants d'aéroports et doivent être soumises à l'approbation de l'ANAC qui s'assurera de la conformité de ces procédures au programme national de facilitation et de la prise en compte de l'application des mesures de sûreté de l'aviation ainsi que sur le contrôle des stupéfiants.

9.2 Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages

Les services d'immigration et de douane chargés des contrôles aux frontières des personnes et de leurs bagages doivent établir des procédures permettant l'application rapide et efficace de ces contrôles.

Ces procédures doivent tenir compte de l'application des mesures de sûreté de l'aviation, de l'intégrité des frontières, du contrôle des stupéfiants et des mesures de contrôle de l'immigration.

9.2.1 Sûreté/sécurité des documents de voyage

Les services chargés de la délivrance des documents de voyage lisibles à la machine doivent régulièrement mettre à jour les éléments de sûreté compris dans ses documents. La mise à jour régulière doit permettre la détection des documents de voyages frauduleux en incluant les cas où des documents authentiques ont été altérés ou dupliqués.

Ces services doivent également établir des procédures et des contrôles pour la création, la sécurisation, l'émission et la délivrance de documents de voyage afin de protéger les documents de voyage nouvellement émis contre le vol et le détournement.



PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-MESURES DE FACILITATION AUX AEROPORTS	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 21

En outre, ils doivent veiller à l'intégration de données biométriques dans les passeports lisibles à la machine en utilisant une ou plusieurs technologies optionnelles de stockage de données pour compléter la zone lisible par une machine.

Tous les passeports délivrés doivent être lisibles à la machine et conformément aux spécifications de la DOC 9303. Les services chargés de la délivrance des documents de voyages doivent également s'assurer que tous les passeports sont lisibles à la machine.

Lorsque la date d'expiration des documents de voyage lisibles à la machine est atteinte, les services chargés de la délivrance des documents de voyage ne doivent pas prolonger la validité de ces documents mais plutôt en éditer de nouveaux étant donné que les spécifications internationales des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) n'autorisent pas la modification de la date d'expiration et des autres données figurant dans la zone de lecture automatique.

En cas de besoin, les services d'immigration, les sociétés prestataires de services de sûreté et les compagnies d'assistance en escale doivent aider ou assister l'exploitant d'aéronef dans l'examen des documents de voyage présentés par les passagers afin de détecter les documents de voyages frauduleux.

9.2.2 Evaluation des documents de voyage

L'ANAC et les services d'immigration doivent veiller à ce que les renseignements sur les caractéristiques de sûreté des différents documents de voyage soient fournis ou accessibles pour les exploitants d'aéronefs. En outre, les services d'immigration doivent apporter une assistance et une expertise en cas de besoin s'il existe des doutes sur la validité ou l'authenticité des documents de voyage.

L'exploitant d'aéronef doit prendre les précautions nécessaires lors de l'enregistrement ou au point d'embarquement (de départ du vol) pour s'assurer que les passagers sont en possession de tous les documents requis par les Etats de transit et de destination.

Les services d'immigration doivent accepter à des fins de voyage certains documents d'identité officiels tels que les laissez passer des Nations Unies ou autres documents d'identité provisoires délivrés pour le voyage.

9.2.3 Mesures de répression

Les services d'immigration doivent saisir tout document de voyage frauduleux, falsifié ou contrefait y compris les documents de voyage d'un imposteur qui se ferait passer pour le titulaire légitime du document de voyage. Outre la saisie, de tels documents doivent être immédiatement retirés de la circulation et doivent être retournés aux autorités compétentes de l'Etat émetteur ou à la mission diplomatique résidente de cet Etat sauf dans les cas où ces documents sont conservés aux fins d'application de la loi.

En cas de conservation de tels documents, une notification sera adressée aux

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-MESURES DE FACILITATION AUX AEROPORTS	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 22

autorités compétentes de l'Etat émetteur ou à la mission diplomatique résidente de cet Etat.

En outre, les services de Police doivent communiquer dans les plus brefs délais à INTERPOL, pour inclusion dans la base de données SLTD, tous les documents de voyages perdu, volés ou révoqués ainsi que toutes les informations sur le vol, la perte ou la révocation de documents de voyage délivrés par l'Etat de Côte d'Ivoire.

Les informations sur le vol, la perte ou la révocation des documents de voyage doivent être communiquées à INTERPOL dans un délai maximal de 24 heures. Ces informations doivent être présentées conformément à la fiche de base de données SLTD de INTERPOL et doivent obligatoirement préciser :

- le numéro d'identification du document ;
- le pays d'émission du document ;
- le type de document ; et
- le type de fraude (document vierge volé, document perdu par le porteur, document volé au porteur ou document révoqué).
- le code de l'OACI correspondant à l'État d'émission du document ;
- l'état du document (p. ex. document vierge volé) ;
- le pays dans lequel le document a été volé (obligatoire seulement pour les documents de voyage vierges volés).

9.2.4 Identification des membres d'équipages et autres personnels des exploitants d'aéronefs

L'ANAC peut instruire les dossiers de demande et les transmetts au service de délivrances des documents de voyage qui produiront des certificats de membre d'équipage (CMC) lisibles à la machine conformément aux spécifications de la DOC 9303 aux membres d'équipages des exploitants d'aéronefs, desservant les différents aéroports internationaux de la Côte d'Ivoire en cas de demande faite par les exploitants d'aéronefs nationaux.

Ces CMC ne doivent être délivrés que lorsqu'une vérification des antécédents a été effectuée. En outre, pour l'édition des CMC, un minimum de contrôles adéquats tels que la certification du statut d'emploi d'un demandeur avant l'émission, les contrôles des stocks de cartes vierges doit être mis en place.

L'ANAC si elle émet des CMC, doit veiller à l'enregistrement des CMC ou tout autre document officiel émis, suspendu ou retiré et au stockage de ces enregistrements dans une base de données électronique sécurisée contre les interventions et accès non autorisés.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-MESURES DE FACILITATION AUX AEROPORTS	Edition 4 Date : 15 juillet 2021 Amendement 3 Date : 15 juillet 2021
		Page 23

9.2.5 Entrée et sortie des marchandises et autres articles

Lorsque cela est possible, afin d'améliorer l'efficacité, les services de douane doivent utiliser des techniques de filtrage ou de contrôles modernes pour faciliter l'examen physique des marchandises à importer ou à exporter.

Les services de douane de la Côte d'Ivoire doivent admettre en franchise de droits les aéronefs et les fournitures, les pièces de rechange et l'équipement habituel des aéronefs d'exploitants aériens étrangers, sous réserve des règlements de l'Etat qui exige une surveillance douanière.

Ceux-ci doivent également faciliter le soutien logistique pour simplifier les formalités relatives aux documents afin d'accélérer la main levée ou le dédouanement des articles énumérés plus haut.

9.3 Personnes non admissibles, personnes expulsées, les réfugiés et les apatrides

Dans le cadre du traitement des personnes non admissibles et des personnes expulsées les dispositions doivent être prises en tenant comptes du respect des droits humains.

Les services d'immigration, sont en charge des personnes expulsées et doivent les protéger contre toute atteinte à leur dignité, notamment les insultes, la curiosité du public et tout acte de violence ou d'intimidation.

9.3.1 Personnes non admissibles

Une « personne non admissible » est définie comme une « personne dont l'admission est ou sera refusée ». L'admission est refusée lorsque la personne demande à entrer dans l'État et que l'agent d'immigration détermine que la personne ne devrait pas être admise.

Une personne non admissible peut être un passager ou un membre d'équipage à bord d'un vol à l'arrivée. Les personnes non admissibles peuvent être réparties en plusieurs types dont voici quelques exemples :

- personnes non munies des documents requis : par exemple, personnes détenant des passeports valables mais dont la validité a expiré et/ou personnes sans visas valides ;
- personnes munies de documents frauduleux : par exemple, personnes utilisant des moyens illégaux pour contourner la détection ou s'y soustraire autrement durant les contrôles de l'immigration soit en présentant des documents frauduleux, falsifiés ou contrefaits, soit en présentant des documents authentiques appartenant à une autre personne ;

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-APPENDICES	Edition 1 Date : 15 juillet 2021 Amendement 0 Date : 15 juillet 2021
		Page 24

- personnes sans documents : par exemple, personnes arrivant sans être munies de documents. À l'embarquement, ces personnes détenaient des documents pertinents valides qu'elles détruisent ou perdent durant le vol ;
- autres cas d'admission refusée : par exemple, personnes détenant légitimement des documents authentiques et valides et qui, pour l'exploitant, semblent remplir toutes les conditions d'admission, mais qui sont néanmoins refusées à l'arrivée par les pouvoirs publics pour des raisons indépendantes de la volonté de l'exploitant, telles que des renseignements figurant dans la base de données de contrôle frontalier de l'État, ou toutes autres raisons.

9.3.2 Traitement des personnes non admissibles

Cas où la non-admissibilité est constatée à l'arrivée en Côte d'Ivoire

Une fois qu'il est déterminé qu'un passager ou un membre d'équipage n'est pas admissible sur le territoire ivoirien, les services d'immigration doivent aviser sans délai l'exploitant d'aéronef qu'une personne a été jugée non admissible et leur envoyer le plus tôt possible une notification par écrit de cette non-admissibilité.

Cette notification écrite a pour objectif de permettre à l'exploitant d'aéronef de préparer le refoulement de la personne inadmissible qui se fera aux frais de l'exploitant d'aéronef.

À l'issue de la réception de la notification de non-admissibilité, l'exploitant d'aéronef doit fournir aux services d'immigration, un calendrier d'exécution de refoulement de la personne non admissible.

La personne non admissible doit être refoulée dans les 24 heures à bord d'un des vols de l'exploitant d'aéronef. Si la personne non admissible n'est pas, ou ne peut être, refoulée dans les 24 heures, l'exploitant d'aéronefs est invité à obtenir le refoulement par un autre transporteur.

Les services d'immigration, outre la notification de non admissibilité qui est transmise à l'exploitant d'aéronef, doivent également fournir à l'exploitant d'aéronef un ordre de refoulement par écrit chargeant l'exploitant d'aéronef de refouler la personne non admissible. L'ordre de refoulement est accompagné d'une lettre explicative donnant les détails sur la personne à refouler et sur les circonstances de son refoulement.

Les personnes déclarées non admissibles peuvent offrir une résistance à leur refoulement par l'exploitant. Dans ces cas, les services d'immigration doivent prévenir au préalable l'exploitant de tous problèmes potentiels liés à la personne non admissible, de manière que celui-ci puisse prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

L'exploitant d'aéronef a la charge du coût des services d'agents d'escorte. Il peut avoir recours aux services de sécurité assurés par les pouvoirs publics, ou l'utilisation de son propre personnel de sécurité, ou encore le recrutement de personnel externe, selon la situation.

Les services d'immigration sont responsables du coût de la garde, de l'entretien et



PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-APPENDICES : DEFINITIONS	Edition 1 Date : 15 juillet 2021 Amendement 0 Date : 15 juillet 2021
		Page 25

des soins des personnes dont l'admissibilité est refusée pour problèmes de document qui dépassent l'expertise de l'exploitant ou pour toute raison autre que l'absence de documents appropriés. Dans de tels cas, les services d'immigration sont responsables des coûts pertinents. L'exploitant d'aéronef n'est responsable du coût de la garde de l'entretien et des soins des personnes non admissibles que pour les cas d'absence de documents requis.

Cas où la non-admissibilité est constatée avant l'arrivée en Côte d'Ivoire

L'exploitant d'aéronefs doit refouler les personnes non admissibles soit au point où ces personnes ont commencé leur voyage, soit à tout point où une escale a été effectuée et où ces personnes sont admissibles.

9.3.3 Personnes expulsées

Les personnes expulsées ne sont pas des personnes non admissibles. Il peut s'agir de personnes qui ont été admises antérieurement, mais qui, pour une raison quelconque, sont invitées à quitter le territoire ivoirien. La méthode la plus simple et la plus rapide d'expulser une personne est par le transport aérien. C'est pourquoi il n'est pas rare que les autorités gouvernementales amènent une personne, parfois sans préavis, devant le comptoir d'un transporteur en exigeant que celui-ci assure le transport de la personne expulsée.

9.3.4 Traitement des personnes expulsées

Avant de notifier à un exploitant l'expulsion d'une personne, les services gouvernementaux doivent :

- remettre à la personne expulsée un ordre d'expulsion, indiquant le nom de l'État de destination. L'ordre d'expulsion sert également de preuve écrite de la mesure administrative de l'État ;
- assumer tous les coûts, obligations et responsabilités liés à l'expulsion. Cette disposition établit très clairement la différence de statut juridique entre une personne expulsée et une personne non admissible.

Lorsqu'ils prennent des dispositions avec un exploitant d'aéronefs en vue de l'expulsion d'une personne, les services d'immigration doivent mettre à la disposition de cet exploitant les informations suivantes dès que possible, mais au plus tard 24 heures avant l'heure de départ du vol prévu :

- une copie de l'ordre d'expulsion, comme l'exige la législation ;
- une évaluation des risques par les services d'immigration et ou toute autre information pertinente qui pourrait aider l'exploitant d'aéronef à évaluer le risque pour la sécurité du vol ; et
- les noms et nationalités des agents chargés de l'escorte si elle est nécessaire.

Cette mesure donne à l'exploitant suffisamment de temps pour faire une évaluation détaillée du risque de dégâts, de danger ou de blessures possibles qui pourrait résulter du transport de la personne expulsée. Le préavis permet aussi à l'exploitant d'assurer l'attribution des sièges appropriés à la personne expulsée et à son escorte éventuelle, d'aviser les membres d'équipage et de prendre toutes les précautions qui s'imposent pour le transport. Afin d'éviter toutes complications qui pourraient se poser si la personne expulsée doit faire un transit dans un ou plusieurs autres États, toute expulsion doit se faire dans la mesure du possible à bord de vols directs sans escale.

Afin d'éviter toutes complications qui pourraient se poser, si la personne expulsée doit se faire un transit dans un ou plusieurs Etats, toute expulsion doit se faire dans la mesure du possible à bord de vols directs sans escale.

En cas d'expulsion, les services d'immigration veilleront à ce que tous les documents de voyage officiels requis par les États de transit et/ou de destination soient fournis à l'exploitant d'aéronefs afin de faciliter son passage dans les États de transit et son entrée dans l'État de destination.

9.3.5 Documents de voyage des personnes non admissibles et expulsées

En cas de saisie de documents de voyage (documents frauduleux, falsifiés ou faux ou documents appartenant à une personne autre que celle les détenant), outre les documents cités au 9.4.4 et au 9.4.2, les services d'immigrations sont tenus de fournir des photocopies des documents saisis à l'exploitant d'aéronefs, en vue de leur remise ultérieure à l'État de destination.

9.3.6 Documents de réfugiés et des apatrides

Les services chargés de la délivrance des documents de voyage doivent établir des documents de voyages prévus par la convention et lisibles à la machine conformément aux spécifications de la DOC 9303, pour les réfugiés et les apatrides. Le document de voyage délivré doit leur permettre d'effectuer des voyages en dehors de la Côte d'Ivoire à moins que des raisons impérieuses de sécurité ou d'ordre public ne s'y opposent.

9.4 Installations et services intéressant le trafic à l'aéroport

L'ANAC doit veiller à l'application des mesures contenues dans le présent programme dans tous les aéroports même en cas de privatisation de ces derniers.

L'exploitant d'aéroport doit s'assurer de la fourniture d'espace nécessaire pour la mise en place d'installations de santé publique, de même que pour les installations de quarantaine animale et végétale ainsi que pour la mise en place d'installations de contrôle d'immigration et des douanes.

En outre, afin d'obtenir l'embarquement et le débarquement rapides des passagers et des marchandises et de réduire au minimum le temps de maintien des aéronefs au sol ainsi que les encombrements, l'exploitant d'aéroport doit :

- prendre des mesures visant à assurer l'amélioration des dispositions relatives au trafic d'aérogare du point de vue des douanes, de l'immigration et de la santé publique ainsi que pour le confort général des passagers ;
- s'assurer que des installations et des services adéquats et satisfaisants soient prévus pour la manutention rapide, l'embarquement et le débarquement rapide et le congé des équipages, des passagers, du fret, des bagages, le courrier et des marchandises.

Afin d'assurer un acheminement fluide et continu du trafic par les voies de contrôle, l'exploitant d'aéroport doit mettre en place et fournir des installations permettant le contrôle de façon distincte pour les passagers normaux et ceux nécessitant une inspection plus poussée (personne non admissible ou personne à risque) que ce soit pour les passagers au départ comme pour ceux à l'arrivée. Il doit veiller également à ce que des aides (chariots) soient disponibles pour les bagages des passagers et équipages.

Les exploitants d'aéroport doivent également fournir des possibilités d'agrandissement pour répondre à la croissance du trafic et des services liés à la sûreté. Les installations et les services d'aéroport doivent être capables d'expansion.

Les exigences permettant de mettre en œuvre de façon optimale les mesures de facilitation doivent être prises en compte lors de la conception et la construction de nouvelles installations ou la modification d'installations existantes. Toutefois, la conception et la construction de nouvelles installations ou la modification d'installations existantes doit être soumise à l'approbation de l'ANAC par l'exploitant d'aéroport.

Des entrepôts contrôlés doivent être aménagés dans les aérogares afin de protéger contre tout vol ou dégât les bagages non réclamés, non identifiés et mal acheminés. Seul le personnel autorisé (de l'exploitant d'aéronef ou de l'assistance en escale) doit avoir accès à ces entrepôts en attendant la réexpédition desdits bagages ou leur réclamation ou que l'on s'en défasse conformément aux lois et règlements applicables à l'intérieur des aérogares.

Les aérogares doivent également être pourvues de services de change légal de devises étrangères disponibles aux heures correspondant aux besoins des voyageurs

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-APPENDICES : DEFINITIONS	Edition 1 Date : 15 juillet 2021 Amendement 0 Date : 15 juillet 2021 Page 28
--	----------------------------	--

au départ comme à l'arrivée. Des appareils automatisés de change de devises disponibles 24h/24 pourront également être installés.

9.5 Atterrissages effectués hors aéroports internationaux

L'ANAC doit veiller à ce que toute l'assistance possible soit prêtée aux aéronefs qui, pour des raisons indépendantes de la volonté du pilote commandant de bord, atterrissent ailleurs qu'à un aéroport international. En outre, l'ANAC doit veiller à ce que les formalités et les modalités de contrôle qui en résultent soient réduites au minimum.

L'exploitant d'aéronef, le pilote commandant de bord ou à défaut un membre d'équipage dont le rang est désigné en remplacement du commandant de bord pour sa part a l'obligation de signaler le plus tôt possible un atterrissage d'urgence aux services de circulation aériennes, au gestionnaire de l'aéroport sur lequel il prévoit l'atterrissage ou à l'ANAC.

Pour les arrêts de courte durée les dispositions suivantes doivent être prises :

- Si l'aéronef repart avec le même chargement, aucune personne ne doit débarquer et aucune marchandise ne doit être déchargée sans autorisation expresse de l'ANAC ;
- Si une partie de la cargaison de l'aéronef doit être déchargée pour garantir le décollage de l'aéronef, cette partie doit être inspectée par les services de la police ou de la gendarmerie de l'aéroport ainsi qu'aux services de quarantaines ;
- Si l'arrêt est d'une durée supérieure à 90 minutes et que les passagers et membres d'équipages reçoivent une autorisation de débarquer de l'ANAC, l'exploitant d'aéroport en sera informé par l'ANAC et doit mettre à la disposition des passagers et membres d'équipage une zone proche de l'aéronef dans laquelle ceux-ci pourront circuler librement sous la surveillance de la Police ou de la gendarmerie d'aéroport ;
- Lorsque l'aéronef est prêt à repartir, celui-ci doit obtenir l'autorisation de décoller de l'ANAC en plus de celle du contrôle de la circulation aérienne de l'aéroport.

Pour les interruptions de vol, les dispositions suivantes doivent être prises :

- Si ni l'appareil, ni son chargement ne peuvent poursuivre le voyage et que les autorités chargées des contrôles ne sont pas joignables ou présent pour une période de 90 minutes, le pilote commandant de bord peut prendre toutes les mesures d'urgence nécessaires pour protéger la santé et la sécurité des

passagers et des membres d'équipage et pour éviter ou atténuer la perte ou la destruction de l'aéronef et de son chargement ;

- A l'arrivée des autorités chargées des contrôles, les formalités nécessaires seront accomplies. Si celles-ci ne peuvent être accomplies, les passagers et membres d'équipage sont autorisés à obtenir un hébergement sous le contrôle de la police ou de la gendarmerie. Si le chargement est retiré de l'aéronef, il doit être entreposé dans une zone sécurisée proche de l'aéronef.

9.6 Autres Dispositions pertinentes de facilitation

Personnes handicapées – personnes à mobilité réduite

Les gestionnaires d'aéroport doivent prendre des dispositions pour assurer, sans frais supplémentaires, l'accès à leur aéroport ainsi que l'accès aux services de transport aériens aux personnes à mobilité réduite. A cet effet, les installations et les services d'aéroport doivent être adaptés aux besoins de ces personnes à mobilité réduite et une assistance doit être fournie à ces personnes en cas de besoin.

Sont considérées comme personnes à mobilité réduite les personnes ayant :

- des troubles de la vision ;
- des troubles de l'audition ;
- des problèmes de motricité ;
- des troubles intellectuels et mentaux.

Il en est de même pour les personnes à mobilité réduite les personnes accompagnées d'animaux d'aide et d'assistance ainsi que les personnes très âgées.

9.7 . Systèmes d'échange de données sur les passagers

Des systèmes d'échanges de données sur les passagers, à savoir un système de Renseignements Préalable Concernant les Voyageurs (RPCV) et des dossiers de données passagers (PNR) sont mis en place aux différents aéroports internationaux sur le territoire de la Côte d'Ivoire aux fins de collecte, d'utilisation, de traitement et de protections des RPCV et des PNR pour les vols en provenance, à destination de la Côte d'Ivoire et en transit.

Tous les exploitants d'aéronefs effectuant des vols en provenance, à destination d'un aéroport international situé sur le territoire ivoirien ou en transit doivent transmettre les RPCV et les PNR.

Les RPCV et les PNR sont transmis à la DST, guichet unique des systèmes RPCV et PNR.

Les données communiquées par les exploitants d'aéronefs doivent être conformes aux champs, formats et informations requis par la réglementation y relative.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-APPENDICES : DEFINITIONS	Edition 1 Date : 15 juillet 2021 Amendement 0 Date : 15 juillet 2021 Page 30
--	----------------------------	--

9.7.1 Renseignements Préalables Concernant les Voyageurs (RPCV)

Les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) sont des renseignements biométriques sur les passagers et des détails sur le vol que le transporteur aérien obtient pendant l'enregistrement des passagers. Ils permettent aussi d'accélérer et de rendre plus efficace le congé des personnes à moindre risque.

Tous les exploitants d'aéronefs effectuant des vols à destination d'un aéroport international situé sur le territoire de la Côte d'Ivoire doivent transmettre ces RPCV, notamment les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine contenue dans les documents de voyages (passeports biométriques), par des moyens informatiques aux services de contrôle frontalier de l'aéroport de destination au plus grand tard après le départ du vol.

Ces renseignements doivent être conformes aux spécifications des messages EDIFACT/ONU PAXLST figurant dans le Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Renseignements Préalables Concernant les Voyageurs.

La soumission des informations par toutes les compagnies aériennes et les exploitants aériens est obligatoire pour obtenir les droits d'atterrissage des vols internationaux en Côte d'Ivoire.

Les compagnies aériennes et les exploitants aériens peuvent être condamnés à une amende administrative allant de 2.000.000 FCFA à 5.000.000 de FCFA pour avoir fourni des données RPCV erronées ou pour avoir omis de fournir lesdites données.

9.7.2 Les dossiers des passagers (PNR)

Les dossiers passagers sont des dossiers créés par les exploitants d'aéronefs ou par leurs agents pour chaque réservation faite par un passager potentiel. Ils sont élaborés à partir des renseignements fournis sur tous les tronçons d'un vol d'un voyage aérien. Les renseignements sont jugés importants pour une évaluation de la menace qui peut être obtenue après leur analyse, en particulier pour lutter contre le terrorisme.

➤ Obligation des exploitants

Tous les exploitants d'aéronefs effectuant des vols au départ ou à destination d'un aéroport situé sur le territoire de l'Etat de Côte d'Ivoire doivent transmettre ces dossiers passagers.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-APPENDICES : DEFINITIONS	Edition 1 Date : 15 juillet 2021 Amendement 0 Date : 15 juillet 2021 Page 31
--	----------------------------	--

➤ **Eléments constitutif du dossier du passager**

Ces dossiers passagers doivent comprendre les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine contenue dans les documents de voyages (passeports lisibles à la machine ou biométriques). Ils prennent en compte également des renseignements supplémentaires tels que :

- Mode de paiement
- Facturation
- Contacts
- Numéro de grand voyageur
- Agent de voyage
- etc...

Seuls les éléments mentionnés ci-dessus peuvent être inclus dans le dossier passager. Il convient de préciser qu'en aucun cas, ne doit être collectés au titre des PNR tout renseignement non nécessaire à la facilitation du voyage. Il s'agit entre autres de :

- Origine raciale ou ethnique ;
- Croyance religieuse,
- Croyance politique,
- Appartenance à un syndicat ou une association
- Etat matrimonial
- Orientation sexuelle
- Etc ;

Ces renseignements du dossier passager sont collectés en vue de l'évaluation de la menace et des risques ainsi que pour la lutte contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière.

Les PNR sont traitées et exploitées par les autorités concernées de manière appropriée, en conformité avec les lois et règlements en vigueur, aux fins de la sécurité et du contrôle des frontières et de la lutte contre le terrorisme et les autres formes de criminalité grave.

La divulgation des PNR est limitée qu'aux autorités étatiques ou aux autorités d'autres Etats exerçant des fonctions liées aux fins pour lesquelles les données sont traitées en particulier la sécurité aux frontières.

Les autorités étatiques assurent une protection au moins équivalente à celle de l'exploitant d'aéronef qui les divulguent, et ne partagent les PNR à d'autres autorités étatiques que lorsque ces dernières assurent une protection des données au moins équivalente à celle de l'exploitant d'aéronef qui les a transmises à la Côte d'Ivoire.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-APPENDICES : DEFINITIONS	Edition 1 Date : 15 juillet 2021 Amendement 0 Date : 15 juillet 2021 Page 32
--	----------------------------	--

➤ Services ayant accès aux dossiers des passagers

Seuls les services des structures étatiques ci-dessous pourront avoir accès aux renseignements de dossiers passagers :

- Services d'immigration de la Police nationale
- Les Services Extérieurs (DSE)
- Services des Douanes
- Services des Unités contre la Criminalité Transfrontalière (UCT et CAAT).

➤ Protections des données des passagers

Les dossiers passagers une fois collectés doivent bénéficier d'une protection au moins égale ou supérieure que celle offerte par l'autorité qui transmet ses dossiers passagers. Ce niveau de protection doit être appliqué par toutes les structures qui reçoivent les dossiers passagers transmis.

Afin de garantir une protection optimale, chaque structure qui reçoit des dossiers passagers doit établir des procédures visant à :

- Empêcher l'accès non autorisé aux données PNR ainsi que leur divulgation et leur utilisation non autorisée
- veiller à ce que les mesures de protection appliquées à la collecte, à l'utilisation, au traitement et à la protection des données PNR s'appliquent à toutes les personnes sans différenciation arbitraire
- veiller à ce que les personnes soient informées relativement à la collecte, à l'utilisation, au traitement et à la protection des données PNR et aux normes de confidentialité connexes utilisées
- veiller à ce que les exploitants d'aéronefs informent leurs clients sur le transfert des données PNR
- permettre aux personnes de demander réparation en cas de traitement illicite de leurs données PNR
- permettre aux personnes d'obtenir l'accès à leurs données PNR et de demander d'y apporter, au besoin, des corrections ou des annotations ou d'y faire des suppressions

➤ Format de transmissions des dossiers passagers

Ces données doivent être transmises sous forme de message PNRGOV normalisé afin de faciliter l'échange des données PNR exigées par les gouvernements et stockés dans les systèmes de réservation.

La soumission des informations par toutes les compagnies aériennes et les exploitants aériens est obligatoire pour obtenir les droits d'atterrissage des vols internationaux en Côte d'Ivoire.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-APPENDICES : DEFINITIONS	Edition 1 Date : 15 juillet 2021 Amendement 0 Date : 15 juillet 2021
		Page 33

➤ **Infractions et sanctions**

Les compagnies aériennes et les exploitants aériens sont passibles d'une amende administrative allant de 2.000.000 FCFA à 5.000.000 de FCFA en cas de transmission expressément erronés de données PNR ou pour avoir expressément omis de transmettre lesdites données.

En plus du paiement de l'amende ci-dessus mentionnée, toute personne physique ou morale qui se rend coupable d'utilisation malavisée, de divulgation non autorisée ou d'accès non autorisé au PNR est passible de poursuites judiciaires et pénales conformément à la législation en vigueur.

La supervision de la protection des renseignements fournis au titre des PNR est assurée par l'ARTCI.

Les données PNR doivent être conservées pendant une période de 5 ans. Cette période est nécessaire et proportionnée aux fins pour lesquelles les données PNR sont utilisées.

Les données PNR conservées qui permettent l'identification directe du sujet des données, sont dépersonnalisées après 6 mois, sauf lorsque ces données sont utilisées pour une affaire, une menace ou un risque en cours identifiables liés aux fins de criminalité transfrontalière ou de terrorisme.

Ces données PNR sont personnalisées à nouveau ou dévoilées que lorsqu'elles sont utilisées relativement à une affaire, une menace ou un risque en cours identifiables liés aux fins de criminalité transfrontalière ou de terrorisme.

Les données PNR sont supprimées ou rendues anonymes à l'expiration de la période de conservation de 2 ans, sauf lorsque ces données sont utilisées pour une affaire, une menace ou un risque en cours identifiables liés aux fins de criminalité transfrontalière ou de terrorisme.

10. APPENDICES : DEFINITIONS

Les termes suivants, utilisés dans les normes et les pratiques recommandées sur la facilitation, ont la signification indiquée ci-après :

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 modifications, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait.

Aérogare. Principal bâtiment ou groupe de bâtiments où les passagers et le fret transportés à bord d'aéronefs en service commercial sont enregistrés et où les passagers embarquent.

Aérogare de fret. Bâtiment où s'effectue le transbordement du fret entre les aéronefs et les véhicules de surface et dans lequel se trouvent les installations et services de manutention, ou dans lequel le fret est entreposé et attendant d'être chargé à bord d'un aéronef ou sur un véhicule de surface.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef en service. Aéronef en stationnement placé sous une surveillance suffisante pour permettre la détection de tout accès non autorisé à son bord.

Aéronef en vol. Aéronef entre le moment auquel ses portes extérieures sont verrouillées après l'embarquement jusqu'à celui auquel elles sont ouvertes après le débarquement.

Aéroport. Toute partie du territoire d'un État membre qui peut être utilisée pour l'exploitation aérienne commerciale.

Aéroport douanier. Un aéroport est qualifié « d'aéroport douanier » lorsqu'un bureau des douanes y est installé de façon permanente ou intermittente et est de ce fait ouvert à la circulation aérienne publique et au trafic aérien international. La Convention relative à l'Aviation Internationale Civile connue sous le nom de Convention de Chicago a édicté dès 1944 qu'un vol international ne peut s'effectuer qu'entre deux aéroports douaniers.

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.

Aire de mouvement. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic. Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Autorité compétente de sûreté de l'aviation. Autorité désignée par un État, au sein de son administration, et chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'application du programme national de sûreté de l'aviation civile.

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 de cabine. Bagages destinés à être transportés dans la cabine d'un aéronef.

Bagages de soute accompagnés. Bagages acceptés pour être transportés dans la soute d'un aéronef à bord duquel a embarqué le passager qui les a enregistrés.

Bagages en correspondance inter-compagnies. Bagages de passagers qui sont transférés de l'aéronef d'un exploitant à l'aéronef d'un autre exploitant au cours du voyage du passager.

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.

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.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-APPENDICES : DEFINITIONS	Edition 1 Date : 15 juillet 2021 Amendement 0 Date : 15 juillet 2021 Page 36
--	----------------------------	--

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.

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.

Désinsectisation. Opération destinée à lutter contre ou tuer les insectes présents dans les aéronefs et les conteneurs.

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, 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.

Données SLTD : Base de données sur les documents volés ou perdu

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 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

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-APPENDICES : DEFINITIONS	Edition I Date : 15 juillet 2021 Amendement 0 Date : 15 juillet 2021
		Page 37

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.

Facilitation. Gestion efficace du processus de contrôle nécessaire, de nature à accélérer l'acheminement des personnes ou des marchandises et épargner des délais opérationnels évitables.

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.

Inspecteur de la sécurité de l'aviation. Aux fins de l'Annexe 9, on entend par inspecteur de la sécurité de l'aviation une personne nommée par un État contractant pour se charger de l'inspection des aspects liés à la sécurité des opérations de transport aérien, conformément aux instructions de l'autorité compétente.

Inspection/filtrage. Mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue d'identifier et/ou de détecter les armes, les explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

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.

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.

Marchandises dangereuses. Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

Matériel de sûreté. Dispositifs de nature spécialisée destinés à être utilisés, séparément ou comme éléments d'un système, pour prévenir ou détecter 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.

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.

Passager indiscipliné. Personne qui, à bord d'un aéronef civil, entre le moment où les portes de l'aéronef sont verrouillées avant le décollage et celui où elles sont ouvertes après l'atterrissage, intentionnellement :

- assaille, intimide, menace ou commet une grave imprudence qui perturbe le bon ordre ou la sécurité de personnes ou de biens ;
- assaille, intimide, menace ou gêne l'équipage de conduite dans l'exercice de ses fonctions ou l'empêche de s'en acquitter ;
- commet une grave imprudence ou endommage un aéronef, son équipement ou des structures et matériel qui lui sont accessoires, en perturbant ainsi le bon ordre ou la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants ;
- donne de faux renseignements mettant ainsi en danger un aéronef en vol ;
- ne suit pas les ordres ou instructions licites donnés pour assurer l'exploitation sûre, ordonnée et efficace de l'aéronef.

Passager perturbateur. Passager qui ne respecte pas les règles de conduite à un aéroport ou à bord d'un aéronef ou qui ne suit pas les instructions du personnel de l'aéroport ou des membres d'équipage et perturbe de ce fait le bon ordre et la discipline à l'aéroport ou à bord de l'aéronef.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-APPENDICES : DEFINITIONS	Edition 1 Date : 15 juillet 2021 Amendement 0 Date : 15 juillet 2021
		Page 39

Personne à mobilité réduite. 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 des services offerts à l'ensemble des passagers.

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.

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.

Principes des facteurs humains. Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

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.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-APPENDICES : DEFINITIONS	Edition 1 Date : 15 juillet 2021 Amendement 0 Date : 15 juillet 2021
		Page 40

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.

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.

Trappe de petit service. Point d'accès vers l'intérieur des aéronefs utilisé pour permettre le petit service des compartiments de l'eau, des toilettes, des prises d'électricité sol et d'autres compartiments protégés par des panneaux à fermeture par enclenchement.

Travail aérien. Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés, tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, et la publicité aérienne.

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.

Valise diplomatique. Conteneur d'expédition bénéficiant de l'immunité diplomatique et donc non soumis à la fouille ou la saisie s'il est accompagné des pièces officielles requises.

PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION DU TRANSPORT AERIEN	9-APPENDICES : DEFINITIONS	Edition 1 Date : 15 juillet 2021 Amendement 0 Date : 15 juillet 2021 Page 41
--	----------------------------	--

Visiteur. Toute personne qui débarque et pénètre dans le territoire d'un État contractant autre que celui où elle réside habituellement et y réside 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.

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

Zone de transit direct. Zone spéciale établie sur un aéroport international ou à proximité, approuvée par les pouvoirs publics compétents et placée sous leur surveillance 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.

Zone infectée. (Aux fins de la santé publique) Définie comme zone géographique où la transmission de maladies à vecteurs humains ou animaux est active, telle que signalée par les autorités locales ou nationales responsables de la santé publique ou par l'Organisation mondiale de la santé.

Fait à Abidjan, le 09 mars 2022

Copie certifiée conforme à l'original
Le Secrétaire Général du Gouvernement

Alassane OUATTARA



Eliane Atté BIMANAGBO
Préfet

N° 2200264