

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA

## REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

paraissant les lundi et jeudi de chaque semaine

ABONNEMENT	6 MOIS	UN AN	ABONNEMENTS ET INSERTIONS	ANNONCES ET AVIS
Côte d'Ivoire et pays de la CAPTEAO : voie ordinaire : .....	22.000	42.000	Adresser les demandes d'abonnement au chef du Service des Journaux officiels de la République de Côte d'Ivoire, B.P. V 70 Abidjan, BCEAO A 0005 0002.	La ligne décomposée en corps 8 de 62 lettres ou signes, interlignes et blancs compris ..... 2.500 francs Pour chaque annonce répétée, la ligne, ... 1.500 francs Il n'est jamais compté moins de 10 lignes ou perçu moins de ... 25.000 francs pour les annonces
voie aérienne : .....	28.000	39.000		
Etranger : France et pays extérieurs communs : voie ordinaire .....	25.000	35.000	Les abonnés, désireux de recevoir un reçu, sont priés d'ajouter à leur envoi le montant de l'affranchissement.	Pour les exemplaires à certifier et à légaliser, il sera perçu en plus du prix du numéro les frais de timbre et de légalisation en vigueur.
voie aérienne .....	30.000	50.000		
Autres pays : voie ordinaire .....	25.000	35.000	Les insertions au J.O.R.C.I. devront parvenir au Service des Journaux officiels au plus tard le jeudi précédant la date de parution du J.O.	
voie aérienne .....	40.000	50.000		
Prix du numéro de l'année courante .....	1.000			
Au-delà du cinquième exemplaire .....	800			
Prix du numéro d'une année antérieure .....	1.500			
Prix du numéro légalisé .....	2.000			
Pour les envois par poste, affranchissement en plus.				

### SOMMAIRE

#### PARTIE OFFICIELLE

##### 2019 ACTES PRESIDENTIELS

###### PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

- 8 août ... Décret n° 2019-710 portant ratification de la Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels inhumains ou dégradants adoptée le 18 décembre 2018 à New-York aux Etats-unis d'Amérique. 985
- 8 août ... Décret n° 2019-711 portant ratification de l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'état du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, adopté le 22 novembre 2009 à Rome en Italie. 986
- 8 août ... Décret n° 2019-712 portant ratification de l'Accord pour l'établissement d'Africa Finance Corporation. 986
- 8 août ... Décret n° 2019-713 portant ratification de l'Accord sur les privilèges et immunités de l'Agence internationale de l'Energie atomique adopté le 1<sup>er</sup> juillet 1959. 986

##### 2019 ACTES DU GOUVERNEMENT

###### MINISTERE DES TRANSPORTS

- 6 août ... Arrêté n° 0042 /MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la sûreté de l'aviation civile, dénommé RACI 7000, protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. 987
- 6 août ... Arrêté n° 0043 /MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la facilitation, dénommé RACI 7500. 987

6 août ... Arrêté n° 0044 /MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aéroports, dénommé RACI 6001. 988

6 août ... Arrêté n° 0045 /MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif au processus d'autorisation et de surveillance continue d'un organisme de conception et de développement de cartes aéronautiques, dénommé RACI 5024. 988

###### TEXTES PUBLIES A TITRE D'INFORMATION

###### UNION MONETAIRE OUEST AFRICAINE

###### COMMISSION BANCAIRE

Listes des banques et des établissements financiers à caractère bancaire (mise à jour au 1<sup>er</sup> avril 2019). 989

#### PARTIE NON OFFICIELLE

Avis et annonces. 995

#### PARTIE OFFICIELLE

##### ACTES PRESIDENTIELS

###### PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

DECRET n° 2019-710 du 8 août 2019 portant ratification de la Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels inhumains ou dégradants adoptée le 18 décembre 2018 à New-York aux Etats-unis d'Amérique.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,  
Vu la Constitution ;

Vu le décret n° 2018-648 du 1<sup>er</sup> août 2018 portant attributions des membres du Gouvernement,

DECRETE :

Article 1. — Est ratifié l'Accord sur les privilèges et immunités de l'Agence internationale de l'Energie atomique (AIEA), adopté le 1<sup>er</sup> juillet 1959.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le 8 août 2019.

Alassane OUATTARA.

## ACTES DU GOUVERNEMENT

### MINISTERE DES TRANSPORTS

*ARRETE n° 0042 /MT/CAB du 6 août 2019 portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la sûreté de l'aviation civile, dénommé RACI 7000, Protection de l'Aviation civile contre les Actes d'Intervention illicite.*

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation civile ;

Vu le décret n° 2008-277 du 3 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° 2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du ministère des Transports, tel que modifié par le décret n° 2015-18 du 14 janvier 2015 ;

Vu le décret n° 2014-24 du 22 janvier 2014 portant organisation et fonctionnement des services de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;

Vu le décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2018-614 du 4 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2018-617 du 10 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, en qualité de ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat ;

Vu le décret n° 2018-618 du 10 juillet 2018 portant nomination des membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n° 2018-914 du 10 décembre 2018 ;

Vu le décret n° 2018-648 du 1<sup>er</sup> août 2018 portant attributions des membres du Gouvernement,

ARRETE :

Article 1. — Est approuvé et annexé au présent arrêté, le Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la sûreté de l'aviation civile, dénommé RACI 7000, Protection de l'Aviation civile contre les Actes d'Intervention illicite.

Art. 2. — En raison de l'évolution et des changements constants des normes et procédures dans le secteur de l'aviation civile, ainsi que la célérité que requiert leur application, le directeur

général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile, en abrégé ANAC, est autorisé à apporter les amendements nécessaires au RACI 7000, Protection de l'Aviation civile contre les Actes d'Intervention illicite.

Art. 3. — Le contenu du RACI 7000, Protection de l'Aviation civile contre les Actes d'Intervention illicite est disponible sur le site internet [www.anac.ci](http://www.anac.ci) de l'Autorité nationale de l'Aviation civile.

Tout amendement du RACI 7000, Protection de l'Aviation civile contre les Actes d'Intervention illicite doit être publié sur le site internet de l'Autorité nationale de l'Aviation civile ci-dessus mentionné, à la diligence du directeur général de ladite autorité.

Art. 4. — Le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Abidjan, le 6 août 2019.

Amadou KONE.

*ARRETE n° 0043 /MT/CAB du 6 août 2019 portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la facilitation, dénommé RACI 7500.*

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation civile ;

Vu le décret n° 2008-277 du 3 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° 2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du ministère des Transports, tel que modifié par le décret n° 2015-18 du 14 janvier 2015 ;

Vu le décret n° 2014-24 du 22 janvier 2014 portant organisation et fonctionnement des services de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;

Vu le décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2018-614 du 4 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2018-617 du 10 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, en qualité de ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat ;

Vu le décret n° 2018-618 du 10 juillet 2018 portant nomination des membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n° 2018-914 du 10 décembre 2018 ;

Vu le décret n° 2018-648 du 1<sup>er</sup> août 2018 portant attributions des membres du Gouvernement,

ARRETE :

Article 1. — Est approuvé et annexé au présent arrêté, le Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la facilitation, dénommé RACI 7500.

Art. 2. — En raison de l'évolution et des changements constants des normes et procédures dans le secteur de l'aviation civile, ainsi que la célérité que requiert leur application, le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile, en abrégé ANAC, est autorisé à apporter les amendements nécessaires au RACI 7500.

Art. 3. — Le contenu du RACI 7500 est disponible sur le site internet [www.anac.ci](http://www.anac.ci) de l'Autorité nationale de l'Aviation civile.

Tout amendement du RACI 7500 doit être publié sur le site internet de l'Autorité nationale de l'Aviation civile ci-dessus mentionné, à la diligence du directeur général de ladite autorité.

Art. 4. — Le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Abidjan, le 6 août 2019.

Amadou KONE.

*ARRETE n° 0044 /MT/CAB du 6 août 2019 portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes, dénommé RACI 6001.*

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation civile ;

Vu le décret n° 2008-277 du 3 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° 2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du ministère des Transports, tel que modifié par le décret n° 2015-18 du 14 janvier 2015 ;

Vu le décret n° 2014-24 du 22 janvier 2014 portant organisation et fonctionnement des services de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;

Vu le décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2018-614 du 4 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2018-617 du 10 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, en qualité de ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat ;

Vu le décret n° 2018-618 du 10 juillet 2018 portant nomination des membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n° 2018-914 du 10 décembre 2018 ;

Vu le décret n° 2018-648 du 1<sup>er</sup> août 2018 portant attributions des membres du Gouvernement,

ARRETE :

Article 1. — Est approuvé et annexé au présent arrêté, le Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes, dénommé RACI 6001.

Art. 2. — En raison de l'évolution et des changements constants des normes et procédures dans le secteur de l'aviation civile, ainsi que la célérité que requiert leur application, le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile, en abrégé ANAC, est autorisé à apporter les amendements nécessaires au RACI 6001.

Art. 3. — Le contenu du RACI 6001 est disponible sur le site internet [www.anac.ci](http://www.anac.ci) de l'Autorité nationale de l'Aviation civile.

Tout amendement du RACI 6001 doit être publié sur le site internet de l'Autorité nationale de l'Aviation civile ci-dessus mentionné, à la diligence du directeur général de ladite autorité.

Art. 4. — Le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Abidjan, le 6 août 2019.

Amadou KONE.

*ARRETE n° 0045 /MT/CAB du 6 août 2019 portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif au processus d'autorisation et de surveillance continue d'un organisme de conception et de développement de cartes aéronautiques, dénommé RACI 5024.*

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation civile ;

Vu le décret n° 2008-277 du 3 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° 2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du ministère des Transports, tel que modifié par le décret n° 2015-18 du 14 janvier 2015 ;

Vu le décret n° 2014-24 du 22 janvier 2014 portant organisation et fonctionnement des services de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;

Vu le décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2018-614 du 4 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2018-617 du 10 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, en qualité de ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat ;

Vu le décret n° 2018-618 du 10 juillet 2018 portant nomination des membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n° 2018-914 du 10 décembre 2018 ;

Vu le décret n° 2018-648 du 1<sup>er</sup> août 2018 portant attributions des membres du Gouvernement,

ARRETE :

Article 1. — Est approuvé et annexé au présent arrêté, le Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif au processus d'autorisation et de surveillance continue d'un organisme de conception et de développement de cartes aéronautiques, dénommé RACI 5024.

Art. 2. — En raison de l'évolution et des changements constants des normes et procédures dans le secteur de l'aviation civile, ainsi que la célérité que requiert leur application, le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile, en abrégé ANAC, est autorisé à apporter les amendements nécessaires au RACI 5024.

Art. 3. — Le contenu du RACI 5024 est disponible sur le site internet [www.anac.ci](http://www.anac.ci) de l'Autorité nationale de l'Aviation civile.

Tout amendement du RACI 5024 doit être publié sur le site internet de l'Autorité nationale de l'Aviation civile ci-dessus mentionné, à la diligence du directeur général de ladite autorité.

Art. 4. — Le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Abidjan, le 6 août 2019.

Amadou KONE.



MINISTRE DES TRANSPORTS

**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE  
DE CÔTE D'IVOIRE**

Abidjan, le **18 NOV. 2022**

DECISION N° **008489** /ANAC/DSF/DTA  
portant adoption de l'amendement n° 5, édition n° 5 du  
Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la  
facilitation « RACI 7500 »

**LE DIRECTEUR GENERAL,**

- Vu** la Constitution ;
- Vu** la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu** le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** le Règlement n° 10/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 modifiant le Règlement n° 11/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 relatif à la sûreté de l'aviation civile au sein des Etats membres de l'UEMOA ;
- 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° 2012-833 du 08 août 2012 portant approbation du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ;
- Vu** le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile », en abrégé, ANAC ;
- Vu** le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu** le Décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** le Décret n° 2022-160 du 09 mars 2022 portant modification des articles 7, 9 et 10 du décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** le Décret n° 2022-164 du 09 mars 2022 portant approbation du Programme National de Facilitation du Transport Aérien ;
- Vu** le Décret n° 2022-165 du 09 mars 2022 portant création, attributions, organisation et fonctionnement du Comité National de Sûreté et de Facilitation de l'Aviation Civile ;

- Vu** l'Arrêté n° 0042/MT/CAB du 06 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la sûreté de l'aviation civile, dénommé RACI 7000, protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ;
- Vu** l'Arrêté n° 0043/MT/CAB/ du 06 août 2019 portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la facilitation dénommé RACI 7500 ;
- Sur** proposition du Directeur de la Sûreté et de la Facilitation, et après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et la sûreté de l'aviation civile,

## **DECIDE :**

### **Article 1 :   Objet**

Est adopté l'amendement n° 5, édition n° 5 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la facilitation, référencé, « RACI 7500 ».

### **Article 2 :   Portée**

L'amendement n° 5 du RACI 7500 porte sur la prise en compte des dispositions de l'amendement n° 29 de l'Annexe 9 de l'OACI.

Il comprend des définitions nouvelles ou révisées de certains termes, de nouvelles normes ou révisées ainsi que d'autres modifications de forme :

- les définitions nouvelles sont relatives aux documents sanitaires, documents sanitaires normalisés, effets nocifs, quarantaine, recherches des contacts et vols de rapatriement, et celle modifiée concerne l'évaluation du risque;
- les nouvelles normes ou révisées sont relatives aux urgences de santé publique, à la sécurité des documents de voyage et des attestations sanitaires, aux vols de secours et de rapatriement, à la facilitation du transport aérien des personnes handicapées, à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et aux membres de leurs familles, à la traite des personnes et aux données des dossiers passagers (PNR).

### **Article 3 :   Entrée en vigueur**

La présente décision abroge toutes les dispositions antérieures, notamment, la décision n° 004024/ANAC/DSF/DTA du 03 juin 2022 portant amendement n° 4 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la facilitation « RACI 7500 ». Elle entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.



P. J. : Amendement n° 5, édition n° 5 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la facilitation « RACI 7500 »

Ampliations :

- Toutes directions
- Tous exploitants
- SDIDN (Q-Pulse et site web ANAC)



**MINISTRE DES TRANSPORTS**

**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION  
CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE**

Réf : RACI 7500

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE  
CÔTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION  
« RACI 7500 »**

*Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité*

*Cinquième édition – juin 2022*





Liste des pages effectives

Pages	Édition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
i	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
ii	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
iii	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
iv	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
v	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
vi	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
vii	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
viii	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
ix	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
x	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
xi	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
1-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
1-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
1-3	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
1-4	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
1-5	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
1-6	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
1-7	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
1-8	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
1-9	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
1-10	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
2-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
2-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
2-3	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
2-4	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
2-5	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
2-6	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
3-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
3-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
3-3	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
3-4	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
3-5	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
3-6	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
3-7	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
3-8	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
3-9	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
3-10	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
4-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
4-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022



4-3	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
4-4	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
4-5	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
4-6	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
4-7	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
5-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
5-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
5-3	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
5-4	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
5-5	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
6-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
6-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
6-3	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
6-4	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
7-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
7-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
8-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
8-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
8-3	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
8-4	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
8-5	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
9-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
9-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
9-3	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
9-4	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
9-5	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
9-6	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
9-7	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
10-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
10-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
11-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App1-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App2-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App3-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App4-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App5-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App6-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App6-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App6-3	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App7-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App8-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App9-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App9-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE  
RELATIF A LA FACILITATION  
« RACI 7500 »**

Édition 5  
Date : 13/06/2022  
Amendement 5  
Date : 13/06/2022

App10-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App11-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App11-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App12-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App12-2	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App12-3	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App12-4	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App13-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022
App14-1	5	13 /06/ 2022	5	13 /06/ 2022







Tableau des amendements

<b>Amendements</b>	<b>Objet</b>	<b>Date</b> - <b>Adoption/Approbation</b> - <b>Entrée en vigueur</b> - <b>application</b>
1 (1 <sup>ère</sup> édition)	Cet amendement introduit des dispositions nouvelles ou modifiées qui portent entre autres sur : <ul style="list-style-type: none"><li>- les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) ;</li><li>- le transport de mineurs par voie aérienne ;</li><li>- Le manifeste de passagers</li><li>- Les systèmes de contrôle frontaliers automatisés (CFA) et</li><li>- Les systèmes d'échange de données sur les passagers.</li></ul>	29 mars 2018 29 mars 2018 29 mars 2018
2 (2 <sup>ème</sup> édition)	Cet amendement concerne notamment les questions relatives aux mineurs non accompagnés, le guichet unique pour les données passagers et la traite des personnes.	30 décembre 2019 30 décembre 2019 30 décembre 2019
3 (3 <sup>ème</sup> édition)	Cet amendement porte sur les questions relatives : <ul style="list-style-type: none"><li>- aux données des dossiers passagers (PNR) ;</li><li>- au répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI ;</li><li>- et aux passagers indisciplinés.</li></ul>	23 septembre 2020 23 septembre 2020 23 septembre 2020
4 (4 <sup>ème</sup> édition)	Cet amendement porte sur l'insertion d'un chapitre concernant des exigences relatives à l'identification de tout agent exerçant sur la plateforme aéroportuaire.	03 juin 2022 03 juin 2022 15 juillet 2022
5 (5 <sup>ème</sup> édition)	Cet amendement porte sur l'intégration des dispositions nouvelles et/ou révisées relatives aux documents sanitaires, aux documents sanitaires normalisés, aux effets nocifs, à la quarantaine, aux recherches des contacts, aux vols de rapatriement, à l'évaluation du risque, aux urgences de santé publique, à la sécurité des documents de voyage et des attestations sanitaires, aux vols de secours et de rapatriement, à la facilitation du transport aérien des personnes handicapées, à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et aux membres de leurs familles, à la traite des personnes et aux données des dossiers passagers (PNR).	18 NOV. 2022 18 NOV. 2022 18 NOV. 2022





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE  
RELATIF A LA FACILITATION  
« RACI 7500 »**

Édition 5  
Date : 13/06/2022  
Amendement 5  
Date : 13/06/2022

**Liste des documents de référence**

<b>Référence</b>	<b>Source</b>	<b>Titre</b>	<b>n° Révision</b>	<b>Date de révision</b>
Annexe 9	OACI	Facilitation	29 <sup>ème</sup> amendement	Mars 2022



### Abréviations

<b>ANAC</b>	Autorité Nationale de l'Aviation Civile
<b>DSF</b>	Direction de la Sûreté et de la Facilitation
<b>DTA</b>	Direction du Transport Aérien
<b>DTC</b>	Direction Technique Concernée
<b>OACI</b>	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
<b>RACI</b>	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire
<b>RNFal</b>	Règlement National de Facilitation





Liste de diffusion

Code	Direction/Sous-direction	Support de diffusion	
		P	N
DG	Direction Générale		✓
DAAF	Direction des Affaires Administratives et Financières		✓
DSF	Direction de la Sûreté et de la Facilitation	✓	✓
DSSC	Direction de la Sécurité et du Suivi de la Conformité		✓
DSNAA	Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports		✓
DSV	Direction de la Sécurité des Vols		✓
DTA	Direction du Transport Aérien	✓	✓
SDIDN	Sous-Direction de l'Informatique et de la Documentation Numérique		✓
	Entités aéroportuaires		✓

*P = papier*

*N = numérique*



## Table des matières

Liste des pages effectives .....	i
Inscription des amendements et rectificatifs .....	iv
Tableau des amendements .....	v
Tableau des rectificatifs .....	vi
Liste des documents de référence .....	vii
Abréviations .....	viii
Liste de diffusion .....	ix
Table des matières .....	x
Caractère des éléments du règlement.....	xi
Chapitre 1 :Définitions et principes généraux.....	1-1
Chapitre 2 :Entrée et sortie des aéronefs .....	2-1
Chapitre 3 :Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages .....	3-1
Chapitre 4 :Entrée et sortie des marchandises et autres articles.....	4-1
Chapitre 5 :Personnes non admissibles et personnes expulsées .....	5-1
Chapitre 6 :Aéroports internationaux :Installations et services intéressant le trafic... ..	6-1
Chapitre 7 :Attérisages effectués hors des aéroports internationaux .....	7-1
Chapitre 8 :Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques.....	8-1
Chapitre 9 : Système d'échange de données sur les passagers .....	9-1
Chapitre 10 : Dispositions relatives à la santé .....	10-1
Chapitre 11: Identification des agents aéroportuaires.....	11.1
Appendice 1 :Déclaration générale.....	App1-1
Appendice 2 :Manifeste de passagers .....	App2-1
Appendice 3 :Manifeste de marchandises.....	App3-1
Appendice 4 : Certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent.....	App4-1
Appendice 5 : Carte d'embarquement/débarquement.....	App5-1
Appendice 6 : Recommandation du conseil de coopération douanière .....	App6-1
Appendice 7 : Certificat de membre d'équipage (CMC) .....	App7-1
Appendice 8 : Certificat d'inspecteur de l'aviation civile.....	App8-1
Appendice 9 : Présentations proposées pour les documents relatifs au retour des personnes non admissibles.....	App9-1
Appendice 10 : Formule-cadre des nations unies relative aux documents commerciaux .....	App10-1
Appendice 11 : Modèle de programme de facilitation (FAL) d'aéroport .....	App11-1
Appendice 12 : Modèle de programme FAL national .....	App12-1
Appendice 13 : Formulaire de localisation de passager pour la santé publique .....	App13-1
Appendice 14 : Modèle de présentation .....	App14-1



### Caractère des éléments du règlement

Un règlement aéronautique de Côte d'Ivoire (RACI) comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après, toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque RACI.

1. --- Dispositions qui constituent le règlement proprement dit :
  - a) **Norme ou exigence nationale** : Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité aérienne internationale et à laquelle l'Etat de Côte d'Ivoire se conforme en application des dispositions de la convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification est faite aux termes de l'article 38 de la convention de Chicago.
  - b) **Appendices** contenant des dispositions jugées commode de grouper séparément mais qui font partie des normes nationales.
  - c) **Définitions** d'expressions utilisées dans les normes nationales lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes nationales où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.



## CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

### A. Définitions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

**Chargement.** Action de placer à bord d'un aéronef, en vue de leur transport par la voie aérienne, des marchandises, de la poste, des bagages ou des provisions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

**Documents sanitaires.** Preuves documentaires exigées par les États contractants, notamment les documents normalisés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) au titre du Règlement sanitaire international (RSI) (2005), pour attester que les passagers et les membres d'équipage ont rempli les exigences visant à prévenir et à atténuer la propagation des maladies transmissibles lors de l'entrée ou du transit dans un État contractant.

**Documents sanitaires normalisés.** Documents normalisés par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) au titre du Règlement sanitaire international (RSI) (2005).

**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 énoncées dans les parties pertinentes du Doc 9303 Documents de voyage lisibles à la machine.

**Effets nocifs.** Effets susceptibles de constituer un risque pour la santé des passagers, du personnel ou des animaux vivants ou d'endommager la structure de l'aéronef.

**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.** Procédure consistant à déterminer, à analyser et à estimer les dangers.

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

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

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



**Guichet unique pour les données passagers.** Système permettant à toutes les parties concernées par le transport aérien des passagers de communiquer des informations normalisées sur ces passagers (à savoir des RPCV, des RPCVi et/ou des PNR) par un seul point d'entrée de données pour satisfaire à toutes les obligations réglementaires en matière d'entrée et de sortie des passagers qui pourraient être imposées par divers organismes de l'Etat contractant.

*Note.* Il n'est pas nécessaire que le système de guichet unique pour les données passagers assurant la transmission des RPCV/RPCVi soit le même que le système utilisé pour les échanges de données PNR.

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

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

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

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

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

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

**Membre d'équipage.** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

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

**Mineur.** Toute personne âgée de moins de dix-huit ans, sauf si la majorité est atteinte plus tôt en vertu de la législation qui lui est applicable.

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



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

**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.

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

*Note.* \_\_\_ *la définition est harmonisée avec celle qui figure dans le cadre des normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, publié par l'Organisation mondiale des douanes.*

**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.

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

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

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

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

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

**Quarantaine.** Restriction des activités et/ou mise à l'écart des personnes suspectes qui ne sont pas malades ou des bagages, conteneurs, moyens de transport ou marchandises suspects, de façon à prévenir la propagation de l'infection ou de la contamination.

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



**Recherches des contacts.** À des fins de contrôle de la propagation d'une infection, identification, notification et suivi des personnes ayant pu être en contact direct avec une personne présentant un cas probable ou confirmé de maladie infectieuse, ou qui ont été exposées à cette personne et potentiellement infectées par elle. L'identité de la personne infectée ou potentiellement infectée n'est pas divulguée aux contacts, même s'ils en font la demande.

**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 (CLSC) et de listes de révocation de certificats émis par les Participants, et d'autre part, de système de diffusion mondiale, maintenue par l'OACI au nom des Participants dans le but de faciliter la validation des données figurant dans les DVLM électroniques.

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

**RPCV interactif (RPCVi).** Système électronique au moyen duquel, pendant l'enregistrement, des éléments de données RPCV collectés par l'exploitant d'aéronefs sont transmis aux pouvoirs publics, et par lequel les pouvoirs publics, à l'intérieur des délais de traitement actuels de l'enregistrement des passagers, renvoient à l'exploitant un message de réponse concernant chaque passager et/ou membre d'équipage.

**Sécurité aux 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.

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

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



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

**Urgence de santé publique de portée internationale.** Événement extraordinaire dont il est déterminé, comme prévu dans le Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation Mondiale de la Santé :

- 1) qu'il constitue un risque pour la santé publique dans d'autres États en raison du risque de propagation internationale de maladies ; et
- 2) qu'il peut requérir une action internationale coordonnée.

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

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

**Vols de rapatriement.** Vols spéciaux organisés, facilités ou appuyés par un État dans le but exclusif de transporter des ressortissants de cet État et d'autres personnes admissibles à partir de pays étrangers, vers cet État ou vers un pays tiers sûr, au moyen d'aéronefs d'État, de vols humanitaires ou de vols commerciaux affrétés ou non réguliers.

**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.



## B. Principes généraux

- 1.1 Les normes et pratiques recommandées du présent Règlement sont applicables à toutes les catégories d'exploitation aérienne, à moins qu'elles ne se rapportent spécifiquement à un seul type d'exploitation.
- 1.2 L'Etat de Côte d'Ivoire prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que :
  - a) le temps nécessaire à l'accomplissement des contrôles des personnes et des aéronefs aux frontières et à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises soit maintenu au minimum;
  - b) l'application des formalités administratives et de contrôle cause un minimum de désagrément, en particulier en communiquant en temps utile toute modification de ces formalités ;
  - c) l'échange en temps utile de renseignements pertinents entre les États contractants, les exploitants d'aéronefs et les aéroports soit encouragé et développé dans toute la mesure possible;
  - d) les niveaux requis de sûreté, et la conformité à la réglementation, soient atteints.
- 1.3 L'Etat de Côte d'Ivoire utilise la gestion des risques dans l'application des procédures de contrôle frontalier relatives à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises.
- 1.4 L'Etat de Côte d'Ivoire met au point une technologie de l'information efficace afin d'accroître l'efficacité et l'efficience des formalités aux aéroports.
- 1.5 Les dispositions du présent Règlement n'empêcheront pas l'application de la législation nationale en ce qui concerne les mesures de sûreté de l'aviation ou autres contrôles nécessaires.



## CHAPITRE 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS

### A. Généralités

- 2.1 L'Etat de Côte d'Ivoire adopte des mesures appropriées pour le congé des aéronefs arrivant d'un autre État contractant ou partant pour un autre État contractant et les appliquer de telle façon à éviter les retards inutiles.
- 2.2 Dans l'élaboration des procédures visant à l'efficacité du congé des aéronefs à l'entrée ou à la sortie, L'Etat de Côte d'Ivoire tient compte si nécessaire de l'application de mesures de sûreté de l'aviation et de contrôle des stupéfiants.
- 2.3 Les pouvoirs publics compétents de l'Etat de Côte d'Ivoire concluent avec les compagnies aériennes qui exploitent des vols internationaux à destination de l'Etat de Côte d'Ivoire, et avec les exploitants de leurs aéroports internationaux, des protocoles d'accord établissant les lignes directrices d'une coopération mutuelle visant à contrer la menace que constitue le trafic international de stupéfiants et de substances psychotropes. Ces protocoles d'accord doivent être établis selon les modèles applicables élaborés à cette fin par l'Organisation mondiale des douanes. En outre, l'Etat de Côte d'Ivoire doit conclure avec les autres Etats des protocoles d'accord.
- 2.4 L'Etat de Côte d'Ivoire n'empêche pas un aéronef de faire escale à un aéroport international pour des raisons de santé publique, à moins qu'une telle mesure ne soit prise conformément au Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation Mondiale de la Santé.
- 2.5 Si, pour faire face à un risque particulier pour la santé publique ou à une urgence de santé publique de portée internationale, L'Etat de Côte d'Ivoire doit envisager d'appliquer des mesures sanitaires en sus de celles qui sont recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé, il fonde ces mesures sur le Règlement sanitaire international (2005), y compris mais sans s'y limiter sur l'article 43 qui prévoit entre autres que lorsqu'il décide d'appliquer des mesures supplémentaires, L'Etat de Côte d'Ivoire fonde sa décision sur:
  - a) des principes scientifiques ;
  - b) les éléments scientifiques disponibles indiquant un risque pour la santé humaine ou, si ces éléments sont insuffisants, les informations disponibles, émanant notamment de l'OMS et d'autres organisations intergouvernementales et organismes internationaux compétents ;
  - c) tout conseil ou avis spécifique disponible émis par l'OMS.



## B. Documents Exigences et utilisation

- 2.6 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige aucun document autre que ceux que prescrit le présent chapitre pour l'entrée et la sortie des aéronefs.
- 2.7 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige aucun visa et il ne perçoit aucun droit de visa ou autre redevance à l'occasion de l'emploi de l'un quelconque des documents exigés pour l'entrée ou la sortie des aéronefs.
- 2.8 Sous réserve des capacités technologiques de l'Etat de Côte d'Ivoire, les documents pour l'entrée et la sortie des aéronefs sont acceptés lorsqu'ils sont présentés :
- sous forme électronique, transmis à un système d'information des pouvoirs publics;
  - sur support papier, produits ou transmis de façon électronique ; ou
  - sur support papier, remplis à la main selon les modèles figurant dans le présent règlement.
- 2.9 Lorsqu'un document particulier est transmis par l'exploitant d'aéronefs ou en son nom et reçu par les pouvoirs publics sous forme électronique, l'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas la présentation du même document sur support papier.
- 2.10 L'Etat de Côte d'Ivoire, s'il exige une déclaration générale, limite ses exigences aux éléments indiqués à l'Appendice 1. Les renseignements seront acceptés sous forme électronique ou sur support papier.
- 2.11 Lorsque l'Etat de Côte d'Ivoire n'exige en matière de déclaration générale qu'une attestation, il adopte les mesures permettant de répondre à cette exigence soit par une mention manuscrite soit par l'apposition d'un tampon sur une page du manifeste de marchandises. Cette attestation doit être signée par l'agent autorisé ou le pilote commandant de bord.
- 2.12 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas, normalement, la présentation d'un manifeste de passagers. Dans les cas où un manifeste de passagers est exigé, les renseignements exigés seront limités aux éléments indiqués à l'Appendice 2. Les renseignements seront acceptés sous forme électronique ou sur support papier.
- 2.13 Lorsque l'Etat de Côte d'Ivoire exige la présentation du manifeste de marchandises sur support papier, il accepte :
- le formulaire indiqué à l'Appendice 3, rempli selon les instructions ; ou
  - le formulaire indiqué à l'Appendice 3, partiellement rempli, avec une copie de chaque lettre de transport aérien représentant les marchandises à bord de l'aéronef.



- 2.14 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas de déclaration écrite des provisions de bord qui restent à bord de l'aéronef.
- 2.15 En ce qui concerne les provisions de bord embarquées à bord de l'aéronef ou débarquées de l'aéronef, les renseignements exigés dans la liste des provisions de bord doivent se limiter :
- a) aux renseignements indiqués dans l'en-tête du modèle de manifeste de marchandises;
  - b) au nombre d'unités de chaque marchandise;
  - c) à la nature de chaque marchandise.
- 2.16 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas la présentation d'une liste de bagages accompagnés ou de bagages mal acheminés embarqués à bord de l'aéronef ou débarqués de l'aéronef.
- 2.17 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas, pour la poste, de déclaration écrite autre que le ou les bordereaux prescrits dans les règlements les plus récents de l'Union postale universelle.
- 2.18 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas de l'exploitant d'aéronefs qu'il soumette aux pouvoirs publics plus de trois copies de l'un quelconque des documents mentionnés ci-dessus à l'entrée ou à la sortie de l'aéronef.
- 2.19 Si l'aéronef n'embarque/ne débarque pas de passagers ou ne charge/décharge pas de marchandises, de provisions de bord ou de poste, le ou les documents pertinents ne doivent pas être exigés, à condition qu'une mention appropriée soit portée dans la déclaration générale.

### C. Correction des documents

- 2.20 En cas d'erreurs relevées dans l'un quelconque des documents mentionnés ci-dessus, les pouvoirs publics compétents donnent à l'exploitant d'aéronefs ou à son agent agréé la possibilité de rectifier ces erreurs, ou ils les rectifieront eux-mêmes.
- 2.21 L'exploitant d'aéronefs ou son agent agréé ne doit pas être pénalisé s'il est en mesure de prouver aux pouvoirs publics compétents que toute erreur relevée dans de tels documents a été commise par inadvertance et sans intention frauduleuse ou négligence grossière. Si une pénalité est jugée nécessaire pour décourager la répétition de telles erreurs, elle ne doit pas être plus importante qu'il n'est nécessaire à cette fin.



#### D. Désinsectisation des aéronefs

2.22 L'Etat de Côte d'Ivoire limite toute exigence systématique de désinsectisation des cabines et postes de pilotage d'aéronefs au moyen d'aérosols lorsque les passagers sont à bord, aux vols sans changement d'aéronef ayant leur origine dans des territoires, ou passant par des territoires, qu'il estime, sur la base d'une évaluation du risque, constituer une menace pour leur santé publique, leur agriculture ou l'environnement.

*Note. — Des orientations sur l'évaluation du risque figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859).*

2.23 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige la désinsectisation des aéronefs, examine périodiquement leurs besoins et les modifie, comme il convient, sur la base de toutes les preuves disponibles relatives à la transmission d'insectes à leurs territoires respectifs par la voie aérienne.

2.24 L'Etat de Côte d'Ivoire, lorsque la désinsectisation est exigée, autorise ou accepte uniquement les méthodes chimiques ou non chimiques et/ou les insecticides qui sont recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé et qui sont jugés efficaces par l'Etat de Côte d'Ivoire.

*Note 1— Cette disposition n'exclut pas les essais et tests portant sur d'autres méthodes à approuver en dernier ressort par l'Organisation mondiale de la Santé.*

*Note 2— L'attention est appelée sur l'édition la plus récente des lignes directrices de l'OMS sur les méthodes et procédures de désinsectisation des aéronefs.*

2.25 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que les moyens employés pour la désinsectisation n'aient pas d'effets nocifs sur la santé des passagers, du personnel et des animaux vivants et les incommode le moins possible.

2.26 L'Etat de Côte d'Ivoire fournit, sur demande, des renseignements appropriés, en langage clair, aux exploitants d'aéronefs pour les membres d'équipage et les passagers, expliquant la réglementation nationale pertinente, les raisons des exigences et la sécurité de la désinsectisation convenablement réalisée des aéronefs.

2.27 Lorsqu'une désinsectisation a été exécutée conformément aux procédures recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé, L'Etat de Côte d'Ivoire accepte une certification pertinente sur la déclaration générale, ou comme le prévoit l'Appendice 1 en cas de désinsectisation par traitement à effet rémanent, le certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent prévu à l'Appendice 4.



- 2.28 Lorsqu'une désinsectisation a été convenablement exécutée conformément aux dispositions du § 2.24, et qu'un certificat tel qu'indiqué au § 2.27 est présenté ou mis à la disposition des pouvoirs publics de l'Etat de Côte d'Ivoire, ceux-ci acceptent normalement ce certificat et autorisent les passagers et les membres d'équipage à débarquer immédiatement à l'arrivée.
- 2.29 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que des mesures d'atténuation appropriées soient mises en place pour l'utilisation de tout insecticide ou autre moyen employé aux fins de désinsectisation afin de prévenir tout dommage à la structure de l'aéronef ou à son équipement de vol et à ses matériaux.

#### E. Désinfection des aéronefs

- 2.30 L'Etat de Côte d'Ivoire détermine, sur la base d'une évaluation du risque, les conditions dans lesquelles les aéronefs sont désinfectés. Lorsque la désinfection de l'aéronef est exigée, les dispositions suivantes doivent être appliquées :
- a) la désinfection doit être pertinente pour le type et les groupes à risque des pathogènes et effectuée suivant des procédures conformes aux éléments indicatifs de l'OMS en vigueur, compte tenu des recommandations du constructeur de l'aéronef le cas échéant ;
  - b) les zones suspectes doivent être désinfectées à l'aide de moyens chimiques ou non chimiques possédant les propriétés appropriées pour lutter contre l'agent infectieux visé ;
  - c) la désinfection doit être faite par un personnel formé munis de l'équipement de protection personnelle approprié ;
  - d) des mesures d'atténuation appropriées aux moyens chimiques et non chimiques utilisés pour la désinfection seront en place pour préserver la structure de l'aéronef, son équipement d'exploitation et les matériaux contre les dommages et pour protéger la santé des passagers, du personnel ou des animaux vivants contre tout effet nocif.

*Note 1. — Lorsque la désinfection de l'aéronef est exigée pour des raisons d'hygiène vétérinaire, seuls les désinfectants et les méthodes recommandés par l'Office international des épizooties l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE) seront utilisés.*

*Note 2. — La plupart des composés chimiques utilisés pour la désinfection ont des effets nocifs inhérents et des mesures d'atténuation, comme des méthodes ou moyens d'application appropriés, sont essentielles.*



- 2.31 L'Etat de Côte d'Ivoire met en place des mesures ou des moyens pour que les zones contaminées et les équipements ou outils employés soient désinfectés en cas de contamination des surfaces ou des équipements de l'aéronef par des fluides corporels, y compris des excréctions.
- 2.32 Si l'État de Côte d'Ivoire exige une désinfection supplémentaire pour répondre à un incident sanitaire ou après une contamination intervenue à bord, il limite la désinfection au seul contenant ou compartiment de l'aéronef dans lequel la contamination est suspectée, en tenant compte des dispositions de la norme 2.30.
- 2.33 L'État de Côte d'Ivoire veille à ce que l'exploitant de l'aéronef ait en place une procédure prévoyant une attention (c'est-à-dire une supervision ou une formation) particulière à la désinfection des zones sensibles, comme le poste de pilotage, le compartiment électronique et les offices, en conformité avec les instructions du constructeur.
- 2.34 Lorsque des preuves de désinfection sont exigées par suite d'un incident sanitaire ou d'une contamination à bord, l'État de Côte d'Ivoire accepte une notification générale sur la Déclaration générale figurant à l'Appendice 1 du présent RACI ou une fiche de contrôle de désinfection pertinente, comme preuve que la désinfection a été effectuée conformément aux procédures recommandées par l'Organisation mondiale de la Santé, et autorise les passagers et l'équipage à débarquer immédiatement de l'aéronef.
- Note. — Un exemple de fiche de contrôle de désinfection peut être consulté sur le site web sur la sécurité de l'OACI.*
- 2.35 Lorsque des preuves de désinfection en plus ou en accompagnement du nettoyage général sont exigées, l'État de Côte d'Ivoire accepte une notification pertinente sur la Déclaration générale figurant à l'Appendice 1 du présent RACI comme preuve que la désinfection a été effectuée conformément aux procédures recommandées par l'Organisation mondiale de la Santé.

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

**I. Généralités**

- 2.36 L'Etat de Côte d'Ivoire publie dans ses publications d'information aéronautique (AIP) ses exigences concernant les préavis et les demandes d'autorisation préalable de vols d'aviation générale et d'autres vols non réguliers.



2.37 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige un préavis ou des demandes d'autorisation préalable pour les aéronefs qui ont l'intention d'atterrir dans leur territoire, désigne un organisme unique pour recevoir et coordonner les réponses des services concernés par ces préavis ou ces demandes.

2.38 L'Etat de Côte d'Ivoire indique dans leurs AIP respectives l'adresse postale et, le cas échéant, l'adresse RSFTA, le numéro de télex ou l'adresse télégraphique, le numéro de télécopie, l'adresse du courrier électronique, la page web et le numéro de téléphone de l'organisme désigné dont il est question au § 2.37.

2.39 Dans l'Etat de Côte d'Ivoire, il incombe à l'organisme désigné dont il est question au § 2.37 d'aviser les organismes intéressés d'inspection frontalière, par exemple les douanes, l'immigration ou les services de quarantaine, des activités prévues d'arrivée, de départ ou de transit.

## II. Autorisations préalables

2.40 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas qu'une autorisation ou une notification préalable soit demandée par la voie diplomatique, à moins que le vol ne soit de nature diplomatique.

2.41 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige des exploitants d'aéronefs qu'ils demandent une autorisation préalable :

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

2.42 Dans le cas des aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, l'Etat de Côte d'Ivoire, si pour des raisons de sécurité aérienne, exige une autorisation préalable, n'exige pas dans la demande d'autorisation préalable d'autres renseignements que ceux qui figurent dans un plan de vol.

2.43 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige une autorisation préalable pour les vols dont il est question au § 2.42 n'exige pas que les demandes soient déposées plus de trois jours ouvrables à l'avance.





### III. Préavis d'entrée

- 2.44 Dans le cas d'aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas pour le préavis de ces vols un délai supérieur à celui qui est exigé par les services du contrôle de la circulation aérienne et par les organismes d'inspection frontalière intéressés.
- 2.45 L'Etat de Côte d'Ivoire accepte les renseignements figurant dans le plan de vol comme préavis d'arrivée, à condition que ces renseignements soient reçus deux heures au moins avant l'arrivée et que l'atterrissage s'effectue sur un aéroport international préalablement désigné.

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

- 2.46 Aux aéroports internationaux où il a des vols d'aviation générale internationale, l'Etat de Côte d'Ivoire organise des services d'inspection frontalière et de dédouanement d'un niveau approprié pour ces vols. En coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, l'Etat de Côte d'Ivoire se fixe comme objectif une durée totale maximale de 60 minutes tout compris pour l'accomplissement de toutes les formalités de départ et d'arrivée requises, y compris les mesures de sûreté de l'aviation, pour un aéronef qui n'exige qu'une inspection normale, durée calculée à partir du moment où le membre d'équipage présente l'aéronef au premier point de contrôle à l'aéroport.
- 2.47 Tout aéronef qui effectue à destination d'un aéroport international de l'Etat de Côte d'Ivoire, ou avec escale à un tel aéroport, un vol autre qu'un vol d'un service international régulier, et qui est admis à titre temporaire en franchise de droits de douane conformément à l'article 24 de la Convention, est autorisé à séjourner dans l'Etat de Côte d'Ivoire pendant une durée à fixer par ce dernier sans qu'une garantie des droits de douane dont est passible l'aéronef soit exigée.



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

#### A. Généralités

- 3.1 Afin de faciliter et d'accélérer le congé des personnes arrivant ou partant par la voie aérienne, l'Etat de Côte d'Ivoire adopte des règlements de contrôle frontalier appropriés à l'environnement du transport aérien et il doit les appliquer de manière à éviter les retards inutiles.
- 3.2 L'Etat de Côte d'Ivoire établit des procédures visant à assurer l'application efficace des mesures de contrôle frontalier aux passagers et aux membres d'équipage, en tenant compte, selon le cas, de l'application des mesures de sûreté de l'aviation, de protection de l'intégrité des frontières, de contrôle des stupéfiants et de contrôle d'immigration.
- 3.3 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il utilise des circuits intégrés (puces électroniques) ou d'autres technologies facultatives de lecture automatique pour la représentation des données personnelles, y compris les données biométriques, dans ses documents de voyage, prend des dispositions pour que les données encodées puissent être révélées au titulaire du document sur demande.
- 3.4 L'Etat de Côte d'Ivoire ne prolonge pas la période de validité de ses documents de voyage lisibles à la machine.

#### B. Documents exigés des voyageurs

- 3.5 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas des visiteurs, à l'entrée comme à la sortie, aucun document autre que ceux que prescrit le présent chapitre.
- 3.6 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas des visiteurs qui voyagent par la voie aérienne, qui sont détenteurs légitimes de passeports valides reconnus par l'État d'accueil et de visas valides, qu'ils présentent d'autre pièce d'identité.

#### C. Sécurité des documents de voyage

- 3.7 L'Etat de Côte d'Ivoire actualise régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions de ses documents de voyage, pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection de cas dans lesquels de tels documents ont été illicitement modifiés, reproduits ou délivrés.
- 3.8 L'Etat de Côte d'Ivoire établit des contrôles pour se prémunir contre le vol de ses documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.
  - 3.8.1 L'Etat de Côte d'Ivoire établit des contrôles appropriés sur l'ensemble des processus de demande, d'octroi et de délivrance des documents de voyage pour garantir un niveau élevé d'intégrité et de sûreté.



3.9 Quand l'Etat de Côte d'Ivoire délivre un DVLM-e, il le fait en se conformant aux spécifications du Doc 9303 - Documents de voyage lisibles à la machine.

*Note. — Les spécifications pour DVLM-e se trouvent dans les parties 9, 10, 11 et 12 du Doc 9303 de l'OACI.*

3.9.1 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il émet ou a l'intention d'émettre des DVLM électroniques, adhère au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et y télécharger ses informations.

3.9.2 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il participant au RCP OACI, y télécharge les données de clés publiques nécessaires à l'authentification de tous les passeports électroniques qu'il délivre.

3.10 L'Etat de Côte d'Ivoire fournit sans délai à INTERPOL des informations exactes relatives aux documents de voyage volés, perdus ou révoqués émis par la Côte d'Ivoire, aux fins d'inclusion dans la base de données sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).

#### **D. Documents de voyage**

3.11 Tous les passeports délivrés par l'Etat de Côte d'Ivoire sont lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 4.

3.11.1 Dans le cas des passeports émis après la date du 24 novembre 2005 et qui ne sont pas lisibles à la machine, L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que la date d'expiration soit antérieure au 24 novembre 2015.

3.12 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que les documents de voyage des réfugiés et des personnes apatrides (les « titres de voyage prévus par la Convention ») soient lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303.

3.13 L'Etat de Côte d'Ivoire établit des procédures transparentes pour les demandes de délivrance, le renouvellement ou le remplacement des documents de voyage et mettre à la disposition des intéressés des renseignements décrivant les formalités requises.

3.14 L'Etat de Côte d'Ivoire délivre des passeports séparés à chaque personne, quel que soit son âge.

#### **E. Visas de sortie**

3.15 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas de visa de sortie de ses ressortissants désireux d'effectuer un voyage à l'étranger, ni des visiteurs à la fin de leur séjour.



#### **F. Visas d'entrée/de retour**

- 3.16 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige aucun visa lors du retour, sur son territoire, de ses ressortissants.
- 3.17 L'Etat de Côte d'Ivoire établit des formalités de demande simples et transparentes pour la délivrance de visas d'entrée aux visiteurs éventuels et veille à ce qu'il soit donné suite aux demandes de visas aussitôt que possible après leur réception.
- 3.18 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il émet des visas d'entrée à des visiteurs éventuels, veille normalement à ce que ces visas aient une durée de validité minimale de six mois à compter de la date de délivrance, indépendamment du nombre d'entrées, étant entendu que la durée de chaque séjour pourra être limitée.

#### **G. Cartes d'embarquement/ débarquement**

- 3.19 L'Etat de Côte d'Ivoire, s'il exige des visiteurs arrivant ou partant par la voie aérienne la présentation d'un formulaire de renseignements personnels, limite les renseignements demandés à ceux qui sont indiqués à l'Appendice 5 Carte d'embarquement/débarquement.
- 3.20 L'Etat de Côte d'Ivoire, s'il exige des cartes d'embarquement ou de débarquement, accepte qu'elles soient remplies par les visiteurs et n'exige pas qu'elles soient remplies ou vérifiées par l'exploitant d'aéronefs.
- 3.21 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige la présentation de cartes d'embarquement ou de débarquement, fournit ces cartes gratuitement aux exploitants d'aéronefs ou à leurs agents de voyages pour que ceux-ci les distribuent avant l'embarquement aux passagers qui partent ou pendant le vol aux passagers qui arrivent.

#### **H. Inspection des documents de voyage**

- 3.22 L'Etat de Côte d'Ivoire aide les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers afin d'empêcher la fraude et les abus.
- 3.23 Les exploitants d'aéronefs doivent prendre les précautions nécessaires au point d'embarquement pour s'assurer que les personnes sont en possession des documents prescrits par les États de transit et de destination aux fins du contrôle, décrit au présent chapitre.



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

3.23.2 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas des exploitants d'aéronefs qu'ils saisissent les documents visés dans la norme figurant au § 3.23.1.

3.23.3 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas d'un exploitant d'aéronefs qu'il transporte un passager depuis un point de départ ou de transit jusqu'à la destination finale prévue s'il a établi que le document de voyage présenté par ce passager est frauduleux, falsifié ou faux, ou que le passager n'est pas le titulaire légitime du document.

3.23.4 L'Etat de Côte d'Ivoire envisage instaurer des systèmes de contrôle frontalier automatisé (CFA) pour faciliter et accélérer le contrôle des personnes qui entrent ou qui partent par voie aérienne.

3.23.5 L'Etat de Côte d'Ivoire, s'il utilise des systèmes CFA se sert des informations qui figurent dans le RCP pour valider les DVLM électroniques, réalise des appariements biométriques pour confirmer que le passager est le titulaire légitime du document, et consulte la base de données d'Interpol sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD) ainsi que d'autres dossiers de contrôle frontalier afin de déterminer l'admissibilité à franchir la frontière.

3.23.6 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il utilise des systèmes CFA veille à ce que les portes d'embarquement soient dotées d'un personnel suffisant lorsqu'elles sont en service afin d'assurer la fluidité de la circulation des passagers et de répondre rapidement aux problèmes de sécurité et d'intégrité en cas d'anomalie de fonctionnement d'un système.

#### **I. Procédures de sortie**

3.24 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas des visiteurs la présentation d'un acquit d'impôt sur le revenu.

3.25 L'Etat de Côte d'Ivoire dégage les exploitants d'aéronefs de toute responsabilité en cas de non-paiement de l'impôt sur le revenu par des passagers.



- 3.26 L'Etat de Côte d'Ivoire, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et la direction des aéroports, se fixe comme objectif une durée totale maximale de 60 minutes tout compris pour l'accomplissement des formalités de départ requises pour tous les passagers qui n'exigent qu'un traitement normal, durée calculée à partir du moment où le passager se présente au premier point de traitement à l'aéroport (comptoir d'enregistrement de la compagnie aérienne, point de contrôle de sûreté ou autre point de contrôle requis, selon les dispositions prises à chaque aéroport).
- 3.27 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige l'inspection par les pouvoirs publics des documents de voyage des passagers au départ, utilise, en coopération avec la direction des aéroports, les technologies applicables et adopte un système d'inspection à circuits multiples ou d'autres moyens de répartition des passagers, afin d'accélérer ces inspections.
- 3.28 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas normalement la présentation, pour inspection au titre du contrôle frontalier, des bagages des passagers au départ de leur territoire.

#### J. Procédures d'entrée et responsabilités

- 3.29 L'Etat de Côte d'Ivoire, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, se fixe comme objectif d'assurer le congé de tous les passagers qui n'exigent qu'une inspection normale dans les 45 minutes qui suivent le débarquement, quelles que soient la capacité de l'aéronef et l'heure prévue d'arrivée.
- 3.30 Afin d'accélérer les inspections, L'Etat de Côte d'Ivoire, en coopération avec les exploitants d'aéroports, utilise la technologie applicable et adopteront un système d'inspection d'immigration à circuits multiples, ou d'autres moyens de répartir les passagers, aux aéroports internationaux où le volume du trafic de passagers justifie de telles mesures.
- 3.31 Sauf dans des circonstances particulières, L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas que les documents de voyage ou autres pièces d'identité soient enlevés aux passagers et aux membres d'équipage avant leur arrivée aux points de contrôle des passeports.
- 3.32 Les pouvoirs publics compétents prennent rapidement en charge les passagers et les membres d'équipage aux fins de vérification de leur admissibilité dans le territoire de l'État.
- 3.33 L'exploitant d'aéronefs doit être responsable de la garde et des soins des passagers et des membres d'équipage au débarquement à partir du moment où ils quittent l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient pris en charge pour vérification comme le prévoit le § 3.32.



- 3.34 La responsabilité d'un exploitant d'aéronefs d'assurer la garde et les soins des passagers et des membres d'équipage doit cesser dès que ces personnes auront été admises dans cet État.
- 3.35 Sauf dans des circonstances spéciales, L'Etat de Côte d'Ivoire prend toutes dispositions utiles pour que les documents d'identité des visiteurs n'aient à être vérifiés qu'une seule fois au moment de l'entrée et au moment de la sortie.
- 3.36 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas des passagers et des membres d'équipage une déclaration écrite de bagages lorsqu'aucune marchandise soumise à droit de douane ou à restriction n'est transportée.
- 3.37 L'Etat de Côte d'Ivoire adopte le système du double circuit ou un autre processus sélectif pour l'inspection douanière et de quarantaine, basé sur la gestion des risques, selon les conditions et les volumes de trafic à l'aéroport concerné.
- 3.38 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il délivre des visas pour un nombre limité d'entrées, indique de façon appropriée, claire et non discriminatoire, tous les cas dans lesquels le visa a déjà servi, afin que son titulaire, tout exploitant d'aéronefs ou les pouvoirs publics d'un État puissent déterminer sa validité rapidement et sans avoir recours à des moyens spéciaux.
- 3.39 Sauf dans certains cas d'espèce particuliers, les agents des pouvoirs publics intéressés restituent immédiatement après examen les documents de voyage des passagers et des membres d'équipage.
- 3.40 L'Etat de Côte d'Ivoire prend des dispositions pour qu'un passager et ses bagages, arrivant à bord d'un vol international qui comporte deux escales ou plus à des aéroports internationaux situés sur le territoire de l'Etat de Côte d'Ivoire, ne passe pas les formalités de contrôle frontalier à plus d'un aéroport situé sur le territoire ivoirien.

#### **K. Procédures et règles de transit**

- 3.41 Lorsque des installations appropriées le permettent, L'Etat de Côte d'Ivoire fait en sorte, par la création de zones de transit direct ou au moyen d'autres dispositions, que les membres d'équipage, les passagers et leurs bagages arrivant d'un autre État et poursuivant leur voyage vers un troisième État par le même vol ou par un autre vol à partir du même aéroport le même jour soient autorisés à séjourner temporairement à l'aéroport d'arrivée sans être soumis aux formalités de contrôle frontalier d'entrée dans l'État de transit.
- 3.42 L'Etat de Côte d'Ivoire limite au minimum le nombre des États dont les ressortissants doivent présenter des visas de transit direct lorsqu'ils arrivent à bord d'un vol international et poursuivent leur voyage vers un troisième État par le même vol ou par un autre vol à partir du même aéroport le même jour.



#### L. Restitution des bagages séparés de leur propriétaire

- 3.43 L'Etat de Côte d'Ivoire permet aux exploitants d'aéronefs de faire suivre les bagages mal acheminés à leur propriétaire et dégage les exploitants d'aéronefs de toute responsabilité, en ce qui concerne les sanctions, amendes, droits et taxes à l'importation, du fait que les bagages ont été mal acheminés.
- 3.44 L'Etat de Côte d'Ivoire autorise le transfert direct entre les vols internationaux au même aéroport des bagages mal acheminés, sans qu'ils soient inspectés, sauf pour des raisons de sûreté de l'aviation ou pour les autres contrôles nécessaires. Dans les cas où le transfert direct ne peut être réalisé, L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que les dispositions soient prises en vue de la garde temporaire de ces bagages, sous stricte surveillance et en lieu sûr.
- 3.45 L'Etat de Côte d'Ivoire autorise les exploitants d'aéronefs à présenter des bagages non identifiés, non réclamés ou mal acheminés en vue du dédouanement, à une destination appropriée, pour le compte de leurs propriétaires, et à livrer ces bagages à leurs propriétaires.
- 3.46 L'Etat de Côte d'Ivoire accélère le dédouanement des bagages non identifiés, non réclamés ou mal acheminés, et la remise de ceux-ci à l'exploitant d'aéronefs pour qu'il les restitue à leurs propriétaires. Aux conditions fixées par les pouvoirs publics, les exploitants d'aéronefs doivent pouvoir être autorisés à ouvrir ces bagages s'il y a lieu afin de déterminer à qui ils appartiennent.
- 3.47 L'exploitant d'aéronefs doit être déchargé de l'obligation de garder les bagages qui ne sont pas encore libérés par les pouvoirs publics, et de toute responsabilité en ce qui concerne les droits et taxes à l'importation dont sont passibles ces bagages, dès que ceux-ci sont pris en charge par les douanes et qu'ils passent sous le seul contrôle de celles-ci.

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

- 3.48 L'Etat de Côte d'Ivoire prend, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, des mesures visant à accélérer les formalités de contrôle des membres d'équipage et la visite de leurs bagages, selon les besoins au départ et à l'arrivée.
- 3.49 L'Etat de Côte d'Ivoire facilite et accélère le processus selon lequel les exploitants d'aéronefs ayant leur siège sur leur territoire peuvent demander des certificats de membre d'équipage (CMC) pour leurs membres d'équipage.
- 3.50 Si L'Etat de Côte d'Ivoire délivre des certificats aux membres d'équipage, ces certificats sont émis uniquement sous forme de cartes lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 5.



- 3.51 Les CMC et les cartes d'identité de membres d'équipage ne doivent être délivrés qu'après la vérification des antécédents par l'autorité publique compétente ou par un tiers en son nom. Par ailleurs, l'émission de CMC et les cartes d'identité de membres d'équipage doit faire l'objet de mesures de contrôle adéquates, telles que la certification de l'emploi d'un candidat avant la délivrance, le contrôle des stocks de cartes vierges et les critères de responsabilité pour le personnel chargé de la délivrance.
- 3.52 L'Etat de Côte d'Ivoire accepte les CMC émis conformément aux dispositions de la norme 3.50 aux fins d'admission sans visa des membres d'équipage s'ils arrivent en service à bord d'un vol international et s'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État d'accueil.
- 3.53 L'Etat de Côte d'Ivoire établit des dispositions pour permettre l'entrée temporaire sans délai sur son territoire du personnel technique des exploitants d'aéronefs étrangers dont les lignes aboutissent à son territoire ou le traversent, lorsque ce personnel est nécessaire d'urgence pour remettre en état un aéronef dont le vol a dû être interrompu pour des raisons techniques. Si l'Etat de Côte d'Ivoire exige une garantie en ce qui concerne la subsistance et/ou le rapatriement de ce personnel, cette garantie est négociée, sans que l'entrée des intéressés soit retardée.

#### **N. Inspecteurs de l'aviation civile**

- 3.54 L'Etat de Côte d'Ivoire délivre à ses inspecteurs de l'aviation civile un document d'identité, compte tenu des éléments énoncés à l'Appendice 8.
- 3.55 Les inspecteurs de l'aviation civile doivent être en possession du document d'identité spécifié au § 3.54, d'un exemplaire de leur itinéraire délivré par l'État qui les emploie et d'un passeport en cours de validité.

#### **O. Assistance d'urgence/visas d'entrée en cas de force majeure**

- 3.56 L'Etat de Côte d'Ivoire établit des mesures par lesquelles les passagers en transit qui sont retardés de façon inattendue, du fait d'une annulation ou d'un retard de vol, puissent être autorisés à se loger en dehors de l'aéroport.



## P. Mineurs

- 3.57 L'Etat de Côte d'Ivoire applique les mesures adéquates pour faire en sorte que les exploitants d'aéronefs ne permettent pas à des mineurs de moins de cinq (5) ans de voyager sans accompagnateur.
- 3.58 L'Etat de Côte d'Ivoire applique les mesures adéquates pour faire en sorte que les exploitants d'aéronefs établissent un programme concernant la prise en charge des mineurs non accompagnés voyageant sous leur supervision.
- 





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

### A. Généralités

- 4.1 Afin de faciliter et d'accélérer la mainlevée et le dédouanement de marchandises transportées par voie aérienne, l'Etat de Côte d'Ivoire adopte des réglementations et des procédures appropriées au fret aérien et les appliquera de manière à éviter les retards inutiles.
- 4.2 S'il introduit ou amende des réglementations et des procédures relatives à la mainlevée et au dédouanement de marchandises transportées par voie aérienne, l'Etat de Côte d'Ivoire consulte les exploitants d'aéronefs et autres parties intéressées, afin d'accomplir les actions indiquées au § 4.1.
- 4.3 L'Etat de Côte d'Ivoire établit des procédures pour la transmission d'une déclaration de marchandises importées et exportées avant l'arrivée et le départ des marchandises pour permettre rapidement l'octroi de la mainlevée et le dédouanement des marchandises.
- 4.4 Lorsque la nature d'une expédition est susceptible d'attirer l'attention de différents pouvoirs publics, tels que les douanes, les contrôles vétérinaires ou sanitaires, l'Etat de Côte d'Ivoire délègue l'autorité requise pour sa mainlevée ou son dédouanement aux douanes ou à l'un des autres services ou, si cela n'est pas possible, prend toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que la mainlevée et le dédouanement soient coordonnés et, dans la mesure du possible, effectués simultanément et avec un minimum de retard.
- 4.5 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas normalement la vérification matérielle des marchandises à importer ou à exporter et utilise la gestion des risques pour déterminer les marchandises qui doivent être vérifiées et la portée de cette vérification.
- 4.6 Dans la mesure du possible, pour plus d'efficacité, des techniques modernes de filtrage ou de vérification doivent être utilisées pour faciliter la vérification matérielle des marchandises à l'importation ou à l'exportation.
- 4.7 Dans tous les cas où un aéroport international n'est pas doté d'une zone franche et/ou d'un entrepôt douanier mais où une telle zone et/ou un tel entrepôt existe dans le voisinage, l'Etat de Côte d'Ivoire prend des dispositions pour que le transport aérien puisse en bénéficier au même titre que les autres modes de transport.



## B. Renseignements exigés par les pouvoirs publics

- 4.8 L'Etat de Côte d'Ivoire limite les données exigées aux détails jugés nécessaires par les pouvoirs publics pour la mainlevée ou le dédouanement de marchandises importées ou de marchandises destinées à l'exportation.
- 4.9 L'Etat de Côte d'Ivoire organise la collecte de données statistiques dans des délais et dans des conditions de nature à éviter de retarder la mainlevée de marchandises importées ou de marchandises destinées à l'exportation.
- 4.10 Sous réserve des moyens technologiques de l'Etat de Côte d'Ivoire, les documents nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises, y compris le manifeste de marchandises et/ou les lettres de transport aérien, sont acceptés lorsqu'ils sont présentés sous forme électronique de façon à permettre la transmission à un système d'information des pouvoirs publics.
- 4.11 La production et la présentation du manifeste de marchandises et de la ou des lettres de transport aérien incombent à l'exploitant d'aéronefs ou à son agent agréé. La production et la présentation des autres documents exigés pour le dédouanement des marchandises incombent au déclarant.
- 4.12 Si l'Etat de Côte d'Ivoire exige des documents supplémentaires pour les formalités d'importation, d'exportation ou de transit, tels que factures commerciales, formulaires de déclaration, licences d'importation, etc., il s'abstient d'obliger l'exploitant d'aéronefs à veiller à ce que ces exigences soient satisfaites, de le tenir responsable des erreurs ou des omissions que comporteraient ces documents et de lui infliger des amendes ou des sanctions pour lesdites erreurs ou omissions, à moins que l'exploitant d'aéronefs ne soit lui-même le déclarant, qu'il n'agisse pour le compte de celui-ci ou qu'il n'ait des responsabilités juridiques particulières.
- 4.13 Lorsque les documents nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises sont présentés sur support papier, la présentation est basée sur la formule-cadre des Nations Unies en ce qui concerne la déclaration de marchandises et sur la présentation figurant à l'Appendice 3 s'il s'agit d'un manifeste de marchandises.
- 4.14 Pour promouvoir la facilitation du commerce et l'application de mesures de sûreté, l'Etat de Côte d'Ivoire encourage toutes les parties concernées, publiques ou privées, à mettre en œuvre des systèmes compatibles et à utiliser les normes et protocoles appropriés acceptés à l'échelle internationale, afin d'assurer la normalisation et l'harmonisation de l'échange de données électroniques.



- 4.15 L'Etat de Côte d'Ivoire, s'il exige des documents comme des licences ou certificats pour l'importation ou l'exportation de certaines marchandises, publie ses exigences et établit des procédures commodes pour demander l'émission ou le renouvellement de ces documents.
- 4.16 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas de formalités consulaires ni de frais ou droits consulaires en ce qui concerne les documents exigés pour la mainlevée ou le dédouanement des marchandises.

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

- 4.17 L'Etat de Côte d'Ivoire, s'il exige des documents pour le dédouanement à l'exportation, limite normalement ses exigences à une déclaration d'exportation simplifiée.
- 4.18 L'Etat de Côte d'Ivoire prend des dispositions pour que la mainlevée des marchandises à l'exportation soit réalisée jusqu'au moment du départ d'un aéronef.
- 4.19 L'Etat de Côte d'Ivoire prend des dispositions pour que les marchandises à l'exportation puissent être présentées pour dédouanement à tout bureau de douane désigné à cet effet. Le transfert de ce bureau à l'aéroport d'où les marchandises doivent être exportées est réalisé selon les procédures établies dans les lois et règlements de l'Etat de Côte d'Ivoire. Ces procédures doivent être aussi simples que possible.
- 4.20 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas systématiquement une preuve de l'arrivée des marchandises en pays étranger aux fins des formalités d'importation, d'exportation ou de transit.
- 4.21 Lors de la planification des vérifications des marchandises, la priorité est accordée à la vérification des animaux vivants et des marchandises périssables et des autres marchandises dont le caractère urgent est accepté par les pouvoirs publics.
- 4.22 Les expéditions déclarées comme effets personnels et transportées comme bagages non accompagnés sont dédouanées en vertu de dispositions simplifiées.



4.23 L'Etat de Côte d'Ivoire prend des dispositions pour permettre la mainlevée ou le dédouanement des marchandises en vertu de procédures douanières simplifiées, sous réserve des critères suivants :

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

4.24 L'Etat de Côte d'Ivoire autorise le transfert des marchandises qui ont été déchargées d'un aéronef à un aéroport international, à tout bureau douanier désigné dans celui-ci en vue du dédouanement. Les procédures douanières concernant ce transfert doivent être aussi simples que possible.

4.25 Lorsque, du fait d'une erreur, d'une urgence ou d'une impossibilité d'accès à l'arrivée, des marchandises ne sont pas déchargées à leur destination prévue, l'Etat de Côte d'Ivoire n'impose pas de pénalités, d'amendes ou de frais similaires, sous réserve des conditions suivantes :

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

4.26 Lorsque, suite à une erreur ou à des problèmes de manutention, des marchandises ne figurant pas sur le manifeste sont déchargées à un aéroport international, l'Etat de Côte d'Ivoire n'impose pas de pénalités, d'amendes ou de frais similaires, sous réserve des conditions suivantes :

- a) l'exploitant, ou son agent agréé, notifie les douanes de ce fait, en respectant les délais fixés;



- b) une raison valable, acceptable par les douanes, est donnée pour expliquer la non-déclaration des marchandises;
- c) le manifeste de marchandises est dûment amendé;
- d) les marchandises font l'objet des dispositions douanières appropriées.

Le cas échéant, l'Etat de Côte d'Ivoire, sous réserve du respect de ses exigences, facilite la réexpédition des marchandises à la bonne destination.

- 4.27 Si des marchandises sont expédiées vers une destination située dans l'Etat de Côte d'Ivoire, mais que la mainlevée ne leur a pas été accordée pour utilisation dans l'Etat de Côte d'Ivoire et qu'il est exigé par la suite qu'elles soient renvoyées au point d'origine ou réexpédiées vers une autre destination, l'Etat de Côte d'Ivoire autorise la réexpédition sans exiger de licences d'importation, d'exportation ou de transit, si cela n'entraîne aucune infraction des lois et règlements en vigueur.
- 4.28 L'Etat de Côte d'Ivoire exonère l'exploitant d'aéronefs, ou le cas échéant son agent agréé, de droits et taxes à l'importation lorsque les marchandises sont placées sous la garde des pouvoirs publics ou, avec l'accord de ceux-ci, mises en la possession d'une tierce partie qui a fourni une garantie suffisante aux douanes.

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

- 4.29 Les provisions et provisions de commissariat importées dans le territoire de l'Etat de Côte d'Ivoire en vue de leur utilisation à bord d'aéronefs effectuant des services internationaux sont exonérées de droits et taxes à l'importation, sous réserve du respect des règlements douaniers de cet Etat.
- 4.30 Sous réserve du respect de ses règlements et exigences, l'Etat de Côte d'Ivoire exonère de droits et taxes à l'importation l'équipement au sol et le matériel de sûreté et leurs composants, les éléments pédagogiques et les aides de formation, importés dans son territoire par un exploitant d'aéronefs d'un autre Etat contractant, ou au nom de cet exploitant, pour son propre usage ou celui de son agent agréé, dans les limites d'un aéroport international ou à une installation hors aéroport approuvée.



- 4.31 Lorsque l'exploitant d'aéronefs concerné, ou son agent agréé, aura rempli les formalités simplifiées relatives aux documents, l'Etat de Côte d'Ivoire accorde rapidement la mainlevée ou le dédouanement de l'équipement d'aéronef et des pièces de rechange qui sont exonérés de droits à l'importation, de taxes ou d'autres frais conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago.
- 4.32 Lorsque l'exploitant d'aéronefs concerné, ou son agent agréé, aura rempli les formalités simplifiées relatives aux documents, l'Etat de Côte d'Ivoire accorde rapidement la mainlevée ou le dédouanement de l'équipement au sol et du matériel de sûreté et de leurs composants, des éléments pédagogiques et des aides de formation, importés ou exportés par un exploitant d'aéronefs d'un autre État contractant de l'OACI.
- 4.33 L'Etat de Côte d'Ivoire autorise le prêt entre exploitants d'aéronefs d'autres États contractants de l'OACI, ou leurs agents agréés, d'équipement d'aéronef, de pièces de rechange, ainsi que d'équipement au sol et de matériel de sûreté et de leurs pièces de rechange, importés en exonération conditionnelle de droits et taxes à l'importation.

#### E. Conteneurs et palettes

- 4.34 Sous réserve du respect de leurs règlements et exigences, l'Etat de Côte d'Ivoire accorde aux exploitants d'aéronefs d'autres États contractants de l'OACI l'admission temporaire de conteneurs et de palettes qu'ils appartiennent ou non à l'exploitant de l'aéronef à bord duquel ils arrivent à condition qu'ils soient utilisés à bord d'un service international en partance ou qu'ils soient réexportés d'une autre façon.
- 4.35 L'Etat de Côte d'Ivoire prend des dispositions pour permettre aux exploitants d'aéronefs de décharger sous la surveillance des pouvoirs publics concernés le fret en transit arrivant en conteneurs et sur palettes, pour qu'ils puissent trier et réassortir les marchandises qui doivent être réexpédiées, sans devoir être dédouanées pour mise à la consommation.
- 4.36 Les conteneurs et les palettes importés dans l'Etat de Côte d'Ivoire en vertu des dispositions du § 4.34 sont autorisés à sortir des limites de l'aéroport international pour la mainlevée ou le dédouanement des charges importées, ou pour le chargement à l'exportation, dans le cadre de dispositions simplifiées en matière de documentation et de contrôle.





- 4.37 Lorsque les circonstances l'exigent l'Etat de Côte d'Ivoire autorise l'entreposage de conteneurs et de palettes admis temporairement à l'extérieur des aéroports.
- 4.38 L'Etat de Côte d'Ivoire autorise le prêt, entre exploitants d'aéronefs, de conteneurs et de palettes admis en vertu des dispositions du § 4.34 sans exiger le paiement de droits et de taxes à l'importation, à condition qu'ils soient utilisés à bord d'un service international en partance ou qu'ils soient réexportés d'une autre façon.
- 4.39 L'Etat de Côte d'Ivoire autorise la réexportation par tout bureau de douane désigné des conteneurs et des palettes admis temporairement.
- 4.40 L'Etat de Côte d'Ivoire autorise l'admission temporaire des pièces de rechange nécessaires à la réparation des conteneurs et des palettes importés dans le cadre des dispositions du § 4.34.

#### **F. Formalités et documents relatifs à la poste**

- 4.41 L'Etat de Côte d'Ivoire effectue les opérations de manutention, de réacheminement et de dédouanement de la poste aérienne et se conforme aux formalités relatives aux documents, prescrites dans les règlements en vigueur de l'Union postale universelle.

#### **G. Matières radioactives**

- 4.42 L'Etat de Côte d'Ivoire facilite le dédouanement rapide des matières radioactives importées par voie aérienne, notamment les matières utilisées dans des applications médicales, sous réserve de l'application des lois et règlements applicables régissant l'importation de ces matières.
- 4.43 Si l'Etat de Côte d'Ivoire adopte des réglementations ou restrictions douanières ou autres en matière d'entrée/sortie qui diffèrent de celles qui sont spécifiées dans le Doc 9284 - Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, il informe rapidement l'OACI de ces variations nationales, en vue de leur publication dans les Instructions techniques, en application du § 2.5 du Chapitre 2 de l'Annexe 18.



## CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

### A. Généralités

- 5.1 Afin de perturber le moins possible l'exploitation ordonnée de l'aviation civile internationale, l'Etat de Côte d'Ivoire coopère avec les autres Etats contractants de l'OACI pour résoudre rapidement toute différence se posant dans la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre.
- 5.2 L'Etat de Côte d'Ivoire facilite le transit des personnes refoulées d'un autre État conformément aux dispositions du présent chapitre, et apporte la coopération nécessaire aux exploitants d'aéronefs et aux agents d'escorte qui procèdent à ce refoulement.
- 5.2.1 Durant la période pendant laquelle un passager non admissible ou une personne qui doit être expulsée est sous leur garde, les agents de l'Etat de Côte d'Ivoire protègent la dignité de la personne en question et ne prendront aucune mesure susceptible d'y porter atteinte.

### B. Personnes non admissibles

- 5.3 Lorsqu'une personne est jugée non admissible l'Etat de Côte d'Ivoire en avise sans délai l'exploitant d'aéronefs, en confirmant par écrit le plus tôt possible.
- 5.4 L'Etat de Côte d'Ivoire, par l'entremise de ses pouvoirs publics, consulte l'exploitant d'aéronefs sur le calendrier d'exécution du refoulement de la personne jugée non admissible, afin de donner à l'exploitant d'aéronefs un délai raisonnable pour procéder au refoulement de la personne sur ses propres services ou pour prendre d'autres dispositions à cet effet.
- 5.5 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce qu'un ordre de refoulement soit donné à l'exploitant d'aéronefs à l'égard d'une personne jugée non admissible. L'ordre de refoulement doit comprendre les renseignements sur l'aéronef à bord duquel cette personne arrive et, s'ils sont connus, ses nom, âge, sexe et citoyenneté.
- 5.6 L'Etat de Côte d'Ivoire, s'il ordonne le refoulement d'une personne non admissible ayant perdu ou détruit ses documents de voyage émet une lettre explicative sous la forme indiquée à l'Appendice 9, section 1, afin d'informer les autorités de l'État (des États) du point de transit et/ou du début du voyage. Cette lettre, l'ordre de refoulement et tout autre renseignement pertinent doivent être remis à l'exploitant d'aéronefs ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui aura la responsabilité de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.



- 5.7 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il ordonne le refoulement d'une personne non admissible dont les documents de voyage ont été saisis conformément au § 3.23.1, doit émettre une lettre explicative sous la forme indiquée à l'Appendice 9, section 2, afin d'informer les autorités de l'Etat (des États) du point de transit et/ou du début du voyage. Cette lettre ainsi qu'une photocopie des documents de voyage saisis et l'ordre de refoulement doivent être remis à l'exploitant d'aéronefs ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui aura la responsabilité de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.
- 5.8 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il a des raisons de croire qu'une personne non admissible pourrait offrir une résistance à son refoulement, en informe l'exploitant d'aéronefs concerné dès que possible avant le départ prévu, afin qu'il puisse prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.
- 5.9 L'exploitant d'aéronefs sera tenu responsable du coût de la garde et des soins d'une personne non munie des documents requis à partir du moment où elle est jugée non admissible et confiée à l'exploitant d'aéronefs en vue de son refoulement.
- 5.9.1 L'Etat de Côte d'Ivoire est tenu responsable du coût de la garde et des soins de toutes les autres catégories de personnes non admissibles, y compris les personnes non admises en raison de problèmes de documentation dépassant les compétences de l'exploitant d'aéronefs, ou pour des raisons autres que l'absence de documents requis, à partir du moment où ces personnes sont jugées non admissibles et confiées à l'exploitant d'aéronefs en vue de leur refoulement.
- 5.10 Lorsqu'une personne jugée non admissible est confiée de nouveau à l'exploitant d'aéronefs en vue de son transport hors du territoire de l'Etat de Côte d'Ivoire, l'exploitant d'aéronefs ne sera pas empêché de recouvrer de cette personne les frais de transport découlant de son refoulement.
- 5.11 L'exploitant d'aéronefs doit refouler la personne non admissible :
- au point où elle a commencé son voyage ; ou
  - à tout autre endroit où elle peut être admise.
- 5.11.1 Dans les cas où le refoulement d'une personne non admissible concerne un mineur non accompagné, l'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige le refoulement prend les mesures appropriées pour faire en sorte qu'un dispositif soit en place pour le mineur au point de départ, au point de transit et au point de destination en tenant compte en particulier de l'intérêt supérieur du mineur.





- 5.12 L'Etat de Côte d'Ivoire accepte pour vérification une personne refoulée d'un Etat où elle a été jugée non admissible, si cette personne a commencé son voyage à partir de son territoire. L'Etat de Côte d'Ivoire ne renvoie pas cette personne dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.
- 5.13 L'Etat de Côte d'Ivoire accepte la lettre explicative et les autres documents émis conformément aux § 5.6 ou 5.7 comme documentation suffisante pour procéder à la vérification de la personne mentionnée dans la lettre.
- 5.14 L'Etat de Côte d'Ivoire n'impose pas d'amende aux exploitants d'aéronefs si des personnes à l'arrivée et en transit sont jugées non munies des documents requis, lorsque les exploitants d'aéronefs peuvent démontrer qu'ils ont pris les précautions nécessaires pour vérifier que ces personnes se sont conformées aux exigences en matière de documents aux fins de l'entrée dans l'Etat de destination.
- 5.15 L'Etat de Côte d'Ivoire n'empêche pas le départ de l'aéronef d'un exploitant d'aéronefs en attendant de déterminer l'admissibilité de l'un ou l'autre de ses passagers à l'arrivée.

### C. Personnes expulsées

- 5.16 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il expulse une personne de son territoire, lui donne un ordre d'expulsion. L'Etat de Côte d'Ivoire indique à la personne expulsée le nom de l'Etat de destination.
- 5.17 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il expulse des personnes de son territoire, assume toutes les obligations, responsabilités et coûts connexes.
- 5.17.1 Dans les cas où l'expulsion d'une personne concerne un mineur non accompagné, l'Etat qui exige l'expulsion prendra les mesures appropriées pour faire en sorte qu'un dispositif soit en place pour le mineur au point de départ, au point de transit et au point de destination en tenant compte en particulier de l'intérêt supérieur du mineur.
- 5.18 Lorsqu'il prend des dispositions avec un exploitant d'aéronefs en vue d'une expulsion, l'Etat de Côte d'Ivoire met à sa disposition les renseignements ci-dessous dès que possible, mais au plus tard 24 heures avant l'heure prévue de départ du vol:
- une copie de l'ordre d'expulsion, si la législation de l'Etat de Côte d'Ivoire le prévoit;



b) l'évaluation du risque par l'État de Côte d'Ivoire déterminant si la personne peut être refoulée avec ou sans agent d'escorte par des services aériens commerciaux, compte tenu notamment de l'aptitude médicale, mentale et physique au transport, de la volonté ou du refus de voyager, du comportement et de tout antécédent de violence de cette personne et/ou tout autre renseignement pertinent qui aiderait l'exploitant d'aéronefs à évaluer le risque pour la sûreté du vol;

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

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

5.18.2 Lorsqu'il prend des dispositions en vue d'une expulsion, l'Etat de Côte d'Ivoire tient compte de la politique de l'exploitant d'aéronefs relative au nombre de personnes expulsées qui peuvent être transportées sur un vol donné.

5.19 Lorsqu'il prend des dispositions en vue d'une expulsion vers un État de destination, l'Etat de Côte d'Ivoire utilise dans la mesure du possible des vols directs sans escale.

5.20 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il présente une personne à expulser veille à ce que tous les documents de voyage officiels exigés par tout État de transit et/ou de destination soient fournis à l'exploitant d'aéronefs.

5.21 L'Etat de Côte d'Ivoire admet dans son territoire ses nationaux qui ont été expulsés d'un autre État.

5.22 L'Etat de Côte d'Ivoire accorde une attention spéciale à l'admission d'une personne, expulsée d'un autre État, qui détient une preuve de résidence valide et autorisée dans son territoire.

5.23 S'il décide qu'une personne expulsée doit être escortée et que l'itinéraire comporte une escale dans un État intermédiaire, l'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que le ou les agents d'escorte restent auprès de la personne déportée jusqu'à sa destination finale, à moins que les autorités et l'exploitant d'aéronefs intervenant au point de transit ne conviennent à l'avance de dispositions de rechange appropriées.



#### D. Obtention d'un document de voyage de remplacement

- 5.24 Lorsqu'un document de voyage de remplacement doit être obtenu pour faciliter le refoulement et l'acceptation d'une personne non admissible à sa destination, l'Etat de Côte d'Ivoire s'il ordonne le refoulement fournit toute l'assistance possible pour obtenir ce document.
- 5.25 S'il est demandé à l'Etat de Côte d'Ivoire de fournir des documents de voyage pour faciliter le retour d'un de ses nationaux, il répond dans un délai raisonnable, c'est-à-dire au plus tard 30 jours après avoir reçu la demande, soit en délivrant un document de voyage, soit en démontrant à la satisfaction de l'État requérant que l'intéressé n'est pas un de ses nationaux.
- 5.26 L'Etat de Côte d'Ivoire n'exige pas comme condition préalable à la délivrance d'un document de voyage que l'intéressé en ait signé la demande.
- 5.27 Si L'Etat de Côte d'Ivoire a déterminé qu'une personne pour laquelle un document de voyage a été demandé est l'un de ses nationaux, mais qu'il ne peut pas délivrer un passeport dans les 30 jours suivant la demande, il lui délivre un document de voyage d'urgence qui certifie la nationalité de l'intéressé et qui est valide pour la réadmission dans l'Etat de Côte d'Ivoire.
- 5.28 L'Etat de Côte d'Ivoire ne refuse pas de délivrer un document de voyage à un de ses nationaux ni ne contrecarre autrement son retour en le rendant apatride.
-



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

### A. Généralités

- 6.1 En cas de privatisation d'un aéroport, l'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que les dispositions de l'Annexe 9 continuent d'être appliquées.
- 6.1.1 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs assurent le traitement rapide des passagers, des membres d'équipage, des bagages, des marchandises et de la poste.
- 6.1.2 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que des services efficaces de contrôle frontalier (douane, immigration, quarantaine et santé) soient assurés aux aéroports internationaux, selon les besoins.
- 6.1.3 L'Etat de Côte d'Ivoire, en consultation avec les exploitants d'aéroports, veille à ce que les installations et services fournis aux aéroports internationaux soient, dans la mesure du possible, susceptibles d'être transformés et élargis pour répondre à la croissance du trafic, à un renforcement des prescriptions en matière de sûreté découlant d'une intensification des menaces ou à d'autres changements à l'appui de mesures appropriées visant à préserver l'intégrité des frontières.
- 6.2 Dès les premières étapes de la planification de nouvelles installations ou d'importantes modifications d'installations existantes, y compris les aérogares de fret, à des aéroports internationaux, l'Etat de Côte d'Ivoire exige que l'organisme ou les organismes qui sont chargés de la planification consultent s'il y a lieu les autorités publiques, les exploitants d'aéronefs et les organismes intéressés représentant les utilisateurs de l'aéroport.
- 6.3 Aux aéroports internationaux où une redevance de services passagers, une taxe d'aéroport ou tout autre droit semblable est perçu, l'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que la perception directe auprès des passagers soit évitée dans la mesure du possible.
- 6.4 L'Etat de Côte d'Ivoire, sous réserve des règlements applicables et des limitations fixées par l'exploitant de l'aéroport en raison de contraintes de place ou de capacité, permet aux exploitants d'aéronefs de choisir comment et par qui leurs services d'escale doivent être assurés.



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

### **I. Dispositions communes**

6.5 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que les exploitants d'aéroports fournissent des installations adéquates pour assurer l'embarquement et le débarquement rapides des passagers.

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

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

6.6 L'Etat de Côte d'Ivoire met en œuvre un nombre suffisant de postes de contrôle pour qu'un congé, s'il est exigé, puisse être donné aux passagers et équipages au départ dans les délais les plus courts possible. Des postes de contrôle supplémentaires doivent être en outre prévus, si possible, pour les cas complexes, afin de ne pas entraver la circulation de la majorité des passagers.

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

6.7 L'Etat de Côte d'Ivoire met en œuvre un nombre suffisant de postes de contrôle pour qu'un congé puisse être donné aux passagers et équipages à l'arrivée dans les délais les plus courts possible. Un ou plusieurs postes de contrôle supplémentaires doivent être en outre prévus, si possible, pour les cas complexes, afin de ne pas entraver la circulation de la majorité des passagers.

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

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



**VI. Installations et services divers dans les aérogares de passagers**

6.9 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que les exploitants d'aéroports ou d'aéronefs, le cas échéant, mettent à disposition des installations où les bagages non réclamés, non identifiés ou mal acheminés doivent être gardés en toute sûreté pour le dédouanement en attendant qu'on les réexpédie, qu'on les réclame ou qu'on s'en défasse conformément aux lois et règlements applicables. Le personnel autorisé de l'exploitant d'aéronefs ou du fournisseur de services doit avoir accès à ces bagages pendant les heures d'exploitation de l'aéroport.

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

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

6.10 L'Etat de Côte d'Ivoire, en collaboration avec les exploitants d'aéroports, veille au maintien de l'hygiène publique, notamment par l'application de mesures d'ordre sanitaire, phytosanitaire et vétérinaire aux aéroports internationaux.

6.11 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que les procédures de manipulation et de distribution des produits destinés à être consommés (à savoir aliments, boissons et réserves d'eau) à bord des aéronefs et dans les aéroports soient conformes au Règlement sanitaire international (2005) et aux lignes directrices applicables de l'Organisation Mondiale de la Santé et de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.

6.11.1 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que les personnes et les entités participant à la manipulation et à la distribution des produits destinés à être consommés (à savoir aliments, boissons et réserves d'eau) à bord des aéronefs et dans les aéroports soient adéquatement formées pour fournir ces services conformément aux lignes directrices applicables de l'Organisation mondiale de la Santé Et de l'Organisation des Nations Unies Pour l'alimentation et l'agriculture.

6.12 L'Etat de Côte d'Ivoire, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, veille à ce qu'un système approprié de gestion des déchets, comprenant la séparation, le suivi et l'élimination de tous les déchets, soit mis en place en conformité avec le Règlement sanitaire international (2005) et les lignes directrices applicables de l'Organisation Mondiale de la Santé et de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.



6.13 L'Etat de Côte d'Ivoire, en coopération avec les exploitants d'aéroports, veille à ce que les aéroports internationaux maintiennent et évaluent régulièrement des installations et des services sanitaires permettant notamment de dispenser des premiers soins sur place et à ce que des dispositions appropriées soient prévues pour l'évacuation rapide des cas plus graves occasionnels vers des services médicaux compétents, selon les arrangements préétablis.

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

6.14 L'Etat de Côte d'Ivoire fournit gratuitement aux exploitants les services suffisants des pouvoirs publics compétents pendant les heures de service fixées par ces pouvoirs publics.

**E. Passagers indisciplinés**

6.15 Afin de dissuader et de prévenir les comportements indisciplinés, l'Etat de Côte d'Ivoire encourage la sensibilisation des passagers à l'inadmissibilité et aux conséquences juridiques possibles d'un comportement indiscipliné ou perturbateur à l'intérieur des installations aéronautiques et à bord des aéronefs.

6.16 L'Etat de Côte d'Ivoire prend des mesures pour garantir que les membres intéressés de son personnel reçoivent une formation à la détection et à la gestion des situations concernant des passagers indisciplinés.

**F. Commodités pour les passagers**

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



## CHAPITRE 7. ATERRISSAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

### A. Généralités

- 7.1 L'Etat de Côte d'Ivoire fait le nécessaire pour que ses pouvoirs publics prêtent toute l'assistance possible à tout aéronef qui, pour des raisons indépendantes de la volonté du pilote commandant de bord, a atterri ailleurs qu'à l'un de ses aéroports internationaux et, à cette fin, veille à ce que les formalités et modalités de contrôle soient en pareil cas réduites au minimum.
- 7.2 Le pilote commandant de bord, ou à défaut le membre d'équipage que son rang désigne pour le remplacer, doit faire en sorte que l'atterrissage soit signalé le plus tôt possible aux pouvoirs publics compétents.

### B. Arrêt de courte durée

- 7.3 S'il est manifeste que l'aéronef pourra poursuivre son vol assez peu de temps après son arrivée, il est fait application des procédures suivantes:
- 7.3.1 Les mesures de contrôle sont limitées à celles qui suffiront à assurer que l'aéronef reparte avec le chargement qu'il avait à bord à son arrivée. Au cas où, à cause des contingences de l'exploitation ou pour d'autres raisons, le chargement ou une partie du chargement ne peut repartir sur l'aéronef en cause, les pouvoirs publics accélèrent les formalités de congé et facilitent l'acheminement rapide du chargement à sa destination.
- 7.3.2 Les pouvoirs publics désignent, au besoin, un espace suffisant placé sous leur surveillance générale, où les passagers et l'équipage pourront circuler pendant leur arrêt.
- 7.3.3 Le pilote commandant de bord ne doit pas être tenu de s'adresser à plus d'un service public pour obtenir l'autorisation de décoller (en dehors de l'autorisation éventuelle du contrôle de la circulation aérienne).

### C. Interruption du vol

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



- 7.4.1 Pendant qu'il attend les instructions des pouvoirs publics compétents, ou si ni lui ni son équipage ne sont en mesure d'entrer en rapport avec eux, le pilote commandant de bord doit avoir le droit de prendre les mesures d'urgence qu'il jugera nécessaires à la santé et à la sécurité des passagers et de l'équipage et à la protection de l'aéronef et de son chargement contre les pertes ou la destruction.
- 7.4.2 Si les formalités nécessaires ne peuvent être accomplies rapidement, les passagers et l'équipage doivent être autorisés à se procurer un abri convenable en attendant qu'elles soient terminées.
- 7.4.3 Si leur déchargement s'impose pour des raisons de sécurité, les marchandises, les provisions de bord et les bagages non accompagnés doivent être déposés dans un espace voisin et doivent y rester jusqu'à ce que les formalités nécessaires soient terminées.
- 7.4.4 En ce qui concerne la poste, il est fait application des règlements en vigueur de l'Union postale universelle.
-



## CHAPITRE 8. DISPOSITIONS DE FACILITATION RELATIVES A DES SUJETS SPECIFIQUES

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

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

- 8.1 Sous réserve des conditions que peuvent imposer l'Annexe 12 Recherches et sauvetage - et l'Annexe 13 Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation -, l'Etat de Côte d'Ivoire prend les dispositions nécessaires pour permettre l'entrée sans délai sur son territoire, à titre temporaire, du personnel qualifié nécessaire aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération en ce qui concerne un aéronef perdu ou endommagé.
- 8.1.1 Dans le cadre des dispositions qu'il doit prendre pour permettre l'entrée sans délai du personnel mentionné au § 8.1, l'Etat de Côte d'Ivoire n'exige aucun autre document de voyage qu'un passeport, si celui-ci est nécessaire.
- 8.2 L'Etat de Côte d'Ivoire facilite l'entrée temporaire dans son territoire de tous aéronefs, outillage, rechanges et matériel nécessaires aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération en ce qui concerne un aéronef endommagé d'un autre État. Ces articles doivent être admis temporairement en franchise de droits de douane et autres taxes ou redevances et doivent être exemptés de l'application de toute réglementation limitant l'importation des marchandises.
- 8.3 L'Etat de Côte d'Ivoire facilite la sortie de son territoire de l'aéronef endommagé et de tout aéronef de secours, ainsi que de l'outillage, des rechanges et du matériel entrés dans son territoire aux fins de recherches, de sauvetage, d'enquêtes sur les accidents, de réparation ou de récupération.
- 8.4 L'aéronef endommagé ou des parties de celui-ci et toutes provisions de bord ou marchandises à son bord, ainsi que tout aéronef, outillage, rechanges ou matériel entrés dans le territoire de L'Etat de Côte d'Ivoire pour être employés temporairement aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération et qui ne sont pas retirés du territoire de l'Etat de Côte d'Ivoire dans les délais fixés par lui doivent être assujettis aux lois applicables de l'Etat de Côte d'Ivoire.





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

#### **C. Missions de secours et vols de rapatriement**

8.6 L'État de Côte d'Ivoire facilite sur son territoire l'entrée, la sortie et le transit des aéronefs qui effectuent des missions de secours accomplies par des organisations internationales reconnues par les Nations Unies ou pour le compte de ces organisations, ou par les États eux-mêmes ou pour leur compte, et doit prendre toutes les mesures possibles pour assurer la sécurité de l'exploitation des vols en question.

Ces missions sont entreprises en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement, ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance des Nations Unies. Ces vols doivent être entrepris aussi rapidement que possible lorsque l'accord de l'État bénéficiaire aura été obtenu.

8.7 L'État de Côte d'Ivoire fait le nécessaire pour que le personnel et les bagages à main, bagages de soute, marchandises et autres articles arrivant dans le cadre d'une mission de secours visée au § 8.6 soient admis sans délai.

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

8.8 En cas d'urgence, l'État de Côte d'Ivoire facilite l'entrée, le transit et le départ des aéronefs utilisés pour combattre ou prévenir la pollution des mers ou pour effectuer d'autres opérations nécessaires en vue de garantir la sécurité en mer, la sécurité de la population ou la protection du milieu marin.

8.9 En cas d'urgence, l'État de Côte d'Ivoire facilite, dans toute la mesure du possible, l'entrée, le transit et le départ des personnes, des cargaisons, du matériel et de l'équipement requis pour les opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité, décrites au § 8.8



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

- 8.10 L'Etat de Côte d'Ivoire respecte les dispositions pertinentes du Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation Mondiale de la Santé.
- 8.11 Le pilote commandant de bord d'un aéronef doit veiller à notifier promptement tout cas présumé de maladie transmissible aux autorités de contrôle de la circulation aérienne, afin de leur permettre de prévoir plus facilement le personnel et l'équipement médicaux nécessaires à la gestion des risques pour la santé publique à l'arrivée.

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

- 8.12 L'Etat de Côte d'Ivoire établit un plan national pour l'aviation en préparation d'une flambée de maladie transmissible posant un risque pour la santé publique ou constituant une urgence de santé publique de portée internationale.
- 8.12.1 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que des plans d'urgence de santé publique soient intégrés au plan d'urgence d'aérodrome pour chaque aéroport international afin de s'assurer que les aéroports sont prêts à répondre à une flambée de maladie transmissible.

**G. Établissement de programmes nationaux de facilitation**

- 8.13 L'Etat de Côte d'Ivoire établit un programme national de facilitation du transport aérien fondé sur les dispositions de facilitation de la Convention et de l'Annexe 9.
- 8.14 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que l'objectif de son programme national de facilitation du transport aérien soit d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers, des marchandises, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.
- 8.15 L'Etat de Côte d'Ivoire institue un comité national de facilitation du transport aérien et, selon les besoins, des comités de facilitation d'aéroport, ou des organes de coordination analogues, en vue de coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects de l'aviation civile internationale, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs.



## H. Facilitation du transport des personnes handicapées

### I. Généralités

8.16 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que, lorsqu'elles voyagent, les personnes handicapées doivent recevoir une assistance spéciale garantissant qu'elles bénéficient des services qui sont habituellement offerts au public en général. Cette assistance doit être fournie d'une manière qui respecte la dignité de la personne.

### II. Accès aux aéroports

- 8.17 L'Etat de Côte d'Ivoire prend les mesures nécessaires pour que les installations et services d'aéroport soient adaptés aux besoins des personnes handicapées.
- 8.18 L'Etat de Côte d'Ivoire veille à ce que les mesures nécessaires soient prises pour que les malentendants et les malvoyants puissent obtenir les renseignements sur les services à bord sous des formes qui leur sont accessibles.
- 8.19 L'Etat de Côte d'Ivoire prend des mesures pour faire en sorte que les emplacements désignés pour la prise en charge et le débarquement des personnes handicapées à l'aérogare soient situés aussi près que possible des entrées et/ou sorties principales. Pour faciliter les déplacements à l'intérieur de l'aéroport, les trajets d'accès doivent être libres d'obstacles et accessibles.
- 8.20 L'Etat de Côte d'Ivoire prend des mesures pour faire en sorte que des emplacements de stationnement automobile adéquats soient réservés pour les personnes ayant des besoins en matière de mobilité et de prendre les mesures appropriées pour faciliter leurs déplacements entre les zones de stationnement et les aérogares.

### III. Accès aux services de transport aérien

- 8.21 L'Etat de Côte d'Ivoire prend les mesures nécessaires pour s'assurer que les personnes handicapées ont un accès équivalent aux services de transport aérien.
- 8.22 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il impose des restrictions sur le transport de dispositifs alimentés par accumulateurs, incluant les aides à la mobilité contenant des accumulateurs versables, avise promptement l'OACI pour que de telles restrictions puissent être incluses dans le Doc 9284, Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses et pour assurer que les exploitants d'aéronefs rendent publiques de telles informations, et en conformité avec les dispositions du § 2.5 du Chapitre 2 de l'Annexe 18.



8.23 L'Etat de Côte d'Ivoire encourage la notification préalable dans les cas où une assistance ou un levage sont nécessaires.

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

8.24 L'État de Côte d'Ivoire, s'il est l'Etat d'occurrence d'un accident d'aviation ou Etat adjacent prend des dispositions pour faciliter l'entrée dans son territoire, à titre temporaire, des membres de la famille des victimes d'un accident d'aviation.

8.27 L'État de Côte d'Ivoire, s'il est l'Etat d'occurrence d'un accident d'aviation ou un Etat adjacent prend également des dispositions pour faciliter l'entrée sur son territoire, à titre temporaire, de représentants autorisés de l'exploitant de l'aéronef accidenté, ou du partenaire de l'alliance à laquelle appartient l'exploitant, afin de lui permettre de prêter assistance aux survivants et aux membres de leurs familles, aux membres de la famille des victimes décédées des suites de l'accident et aux autorités pertinentes de ces États.

8.28 L'Etat de Côte d'Ivoire prend des dispositions pour délivrer, s'il y a lieu, des documents de voyage d'urgence aux survivants de l'accident qui sont ses ressortissants.

8.29 L'Etat de Côte d'Ivoire accorde toute l'assistance nécessaire, par exemple en prenant des dispositions pour assurer le transport et le dédouanement, afin d'aider au rapatriement des dépouilles mortelles vers leur pays d'origine, à la demande des familles des victimes ou de l'exploitant de l'aéronef accidenté.

8.30 L'Etat de Côte d'Ivoire établit des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

**J. Traite de personnes**

---



## CHAPITRE 9 : SYSTEMES D'ECHANGE DE DONNEES SUR LES PASSAGERS

### A. Généralités

- 9.1 L'État de Côte d'Ivoire, s'il exige des exploitants d'aéronefs l'échange des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), des RPCV interactifs (RPCVi) et/ou des dossiers passagers (PNR) met en place un système de guichet unique pour les données passagers pour chaque catégorie de données, ou pour les deux catégories de données combinées, permettant aux parties concernées de communiquer des informations normalisées par un point d'entrée commun en vue de la transmission des données, de manière à satisfaire à toutes les obligations relatives aux données des passagers et de l'équipage dans les limites de leur juridiction.
- 9.2 La Côte d'Ivoire n'exigera pas des exploitants d'aéronefs qu'ils fournissent des éléments de données non standard dans leur dispositions relatives aux RPCV, aux RPCVi et/ou aux PNR.
- 9.3 S'il envisage d'exiger des éléments qui s'écartent de la norme, l'Etat de Côte d'Ivoire présente une demande au Comité de contact OMD/IATA/OACI parallèlement au processus de demande de maintenance de données de l'OMD, dans le cadre d'un processus d'examen et d'approbation visant l'inclusion des éléments de données dans les lignes directrices.

### B. Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)

- 9.4 L'Etat de Côte d'Ivoire met en place un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV).
- 9.5 Le système RPCV de l'Etat de Côte d'Ivoire est appuyé par les instruments juridiques adaptés (législation, règlement ou décret par exemple) et conforme aux normes de RPCV internationalement reconnues.
- 9.6 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il met en place une législation destinée à la mise en œuvre d'un système RPCV envisage d'élaborer des règlements harmonisés satisfaisant aux besoins de tous les organismes concernés, de définir un ensemble commun d'éléments de données RPCV exigés dans les limites de sa juridiction, conformément aux normes de construction des messages et de désigner un organisme gouvernemental qui recevra les données RPCV au nom de tous les autres organismes.



9.7 Lorsqu'il spécifie les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, l'Etat de Côte d'Ivoire n'exige que les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine dans les documents de voyage conformes aux spécifications figurant dans les lignes directrices de l'OMD/IATA/OACI et RPCV relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLST.

9.8 Si l'Etat de Côte d'Ivoire exige l'échange de données RPCV, il s'efforce, dans la mesure du possible, de limiter les fardeaux opérationnels et administratifs qu'une telle exigence impose sur les exploitants d'aéronefs tout en améliorant la facilitation des passagers.

9.9 Si l'Etat de Côte d'Ivoire exige que les données sur les passagers soient transmises électroniquement au moyen d'un système de renseignements préalables concernant les voyageurs, il n'exige pas en plus un manifeste de passagers sur support papier.

9.10 Les systèmes RPCV de l'Etat de Côte d'Ivoire et des exploitants d'aéronefs, y compris les systèmes RPCVi, doivent être capables de fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et des procédures doivent être mises en place pour tenir au minimum les perturbations en cas de panne ou de défaillance.

### **C. Systèmes électroniques de voyage (ETS)**

### **D. Données des dossiers passagers (PNR)**

9.11 L'Etat de Côte d'Ivoire :

- a) met en place une capacité de collecter, d'utiliser, de traiter et de protéger les données des dossiers passagers (PNR) pour les vols à destination et en provenance de son territoire en s'appuyant sur un cadre juridique et administratif approprié (législation, règlement ou décret, par exemple) et conforme à toutes les normes contenues dans la présente section ;
- b) aligne ses besoins en matière de données et le traitement de ces données sur les lignes directrices figurant dans le Doc 9944 \_\_ Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR) de l'OACI et dans les éléments indicatifs sur la mise en œuvre des messages



PNRGOV publiés et mis à jour par l'OMD et approuvés par l'OACI et l'IATA ;

c) adopte et met en œuvre le message PNRGOV comme moyen de transfert des données PNR des compagnies aériennes aux gouvernements pour assurer l'interopérabilité mondiale.

9.12 L'Etat de Côte d'Ivoire ne pénalisera pas un exploitant d'aéronefs ou ne le tiendra pas d'une autre manière pour responsable des incohérences relevées dans les échanges de données sur les passagers si l'exploitant d'aéronefs a collecté et fourni des renseignements préalables exacts basés sur un document de voyage valide présenté pour le voyage et si le passager a présenté un second document de voyage valide à l'arrivée.

9.13 L'Etat de Côte d'Ivoire, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales :

- a) identifie clairement dans son cadre juridique et administratif les données PNR qu'il utilisera ;
- b) établit clairement les fins auxquelles les données PNR pourront être utilisées par les autorités, qui ne doivent pas être plus étendues que le nécessiteront les buts visés, notamment en particulier les objectifs de sécurité aux frontières visant à lutter contre le terrorisme et les crimes graves ;
- c) limite la divulgation des données PNR à d'autres autorités de l'Etat ou d'autres Etats contractants exerçant des fonctions liées aux fins pour lesquelles les données sont traitées, en particulier la sécurité aux frontières et veille à ce que soient accordées des protections comparables à celles qui sont offertes par l'autorité qui les divulgue.

9.14 L'Etat de Côte d'Ivoire :

- a) empêche l'accès non autorisé à des données PNR ainsi que leur divulgation et leur utilisation non autorisée et son cadre juridique doit prévoir des sanctions en cas d'utilisation malavisée, d'accès non autorisé et de divulgation non autorisée ;
- b) veille 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 ;



- c) prend des mesures pour 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 ;
- d) veille à ce que les exploitants d'aéronefs informent leurs clients sur le transfert des données PNR ;
- e) prévoit des mécanismes de recours administratif et judiciaire pour permettre aux personnes de demander réparation en cas de traitement illicite de leurs données PNR par des autorités publiques ;
- f) prévoit des mécanismes appropriés, prévus par son cadre juridique et administratif, pour 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.

9.15 L'Etat de Côte d'Ivoire :

- a) base le traitement automatique des données PNR sur des critères objectifs, précis et fiables qui indiquent effectivement l'existence d'un risque, sans entraîner de différenciation illicite ;
- b) ne prend pas de décisions qui auront des effets préjudiciables importants pour les intérêts juridiques des personnes sur la seule base du traitement automatique des données PNR.

9.16 L'Etat de Côte d'Ivoire désigne une ou plusieurs autorités nationales compétentes ayant, selon son cadre juridique et administratif, le pouvoir de superviser indépendamment la protection des données PNR et de déterminer si ces données sont collectées, utilisées, traitées et protégées dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

9.17 L'Etat de Côte d'Ivoire :

- a) n'exige pas des exploitants d'aéronefs qu'ils collectent des données PNR dont ils n'ont pas besoin dans le cadre de leurs procédures opérationnelles normales ni qu'ils filtrent les données avant leur transmission ;



- b) n'utilise pas de données PNR qui révèlent l'origine raciale ou ethnique d'une personne, ses opinions politiques, ses croyances religieuses ou philosophiques, son affiliation syndicale ou de données sur sa santé, sa vie sexuelle ou son orientation sexuelle sauf dans des circonstances exceptionnelles et immédiates pour protéger les intérêts vitaux du sujet des données ou d'une autre personne physique. Dans les cas où de tels renseignements sont transférés, l'Etat de Côte d'Ivoire supprime ces données dès que possible.

9.18 L'Etat de Côte d'Ivoire :

- a) conserve les données PNR pendant une période déterminée, définie dans son cadre juridique et administratif, qui doit être la période nécessaire et proportionnée aux fins pour lesquelles les données PNR sont utilisées ;
- b) dépersonnalise les données PNR conservées qui permettent l'identification directe du sujet des données après des périodes données, qui ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire, tel que cela est défini dans sa politique et ses lois nationales, sauf lorsque ces données sont utilisées pour une affaire, une menace ou un risque en cours identifiables liés aux fins indiquées dans la norme 9.11, alinéa b) ;
- c) ne personnalise à nouveau ou dévoile les données PNR que lorsqu'elles sont utilisées relativement à une affaire, à une menace ou à un risque identifiables pour les fins indiquées dans la norme 9.11, alinéa b) ;
- d) supprime ou rend anonymes les données PNR à l'expiration de la période de conservation, sauf lorsque ces données sont utilisées pour une affaire, une menace ou un risque en cours identifiables liés aux fins indiquées dans la norme 9.11, alinéa b).

9.19 L'Etat de Côte d'Ivoire :

- a) obtient en règle générale les données PNR au moyen de la méthode « push » afin de protéger les données personnelles contenues dans les systèmes des exploitants et de faire en sorte que ceux-ci conservent la maîtrise de leurs systèmes ;





- b) cherche, autant que possible, à limiter les contraintes opérationnelles et administratives pesant sur les exploitants d'aéronefs, tout en améliorant la facilitation des passagers ;
- c) n'impose pas d'amendes ou de sanctions aux exploitants d'aéronefs pour toute erreur inévitable causée par une panne des systèmes qui peut avoir empêché la transmission de données PNR ou entraîné la transmission de données PNR corrompues ;
- d) réduit au minimum le nombre de fois où les mêmes données PNR sont transmises pour un vol en particulier.

*Note 1. — Le terme « push » désigne la méthode utilisée par les exploitants d'aéronefs pour transmettre des messages PNRGOV au Guichet unique pour les données passagers.*

*Note 2.— Dans des cas exceptionnels et lorsqu'il n'est pas possible d'employer la méthode « push » de transfert des données PNR, par exemple lorsqu'un aéronef fait un atterrissage d'urgence, les États contractants peuvent utiliser d'autres moyens d'acquisition des données PNR pour maintenir la continuité de l'exploitation.*

9.20 L'Etat de Côte d'Ivoire :

- a) n'entrave pas ou n'empêche pas le transfert de données PNR par un exploitant d'aéronefs ou par une autre partie intéressée et n'impose pas d'amendes ou de sanctions ni ne crée d'obstacles déraisonnables à l'encontre des exploitants d'aéronefs ou d'autres parties intéressées qui transfèrent des données PNR à un autre Etat contractant, à condition que le système de données PNR de cet Etat contractant soit conforme aux normes énoncées dans la présente section ;





b) conserve également la possibilité d'introduire ou de maintenir des niveaux de protection plus élevé des données PNR, selon son cadre juridique et administratif et de négocier des arrangements supplémentaires avec d'autres Etats contractants, en particulier pour promouvoir la sécurité collective, assure un niveau supérieur de protection des données PNR, notamment en ce qui concerne la conservation des données, ou établit des dispositions plus détaillées relatives au transfert des données PNR, à condition que ces mesures n'entrent pas par ailleurs en conflit avec les normes figurant dans la présente section.

9.21 L'Etat de Côte d'Ivoire démontre, à tout Etat contractant qui en fait la demande, qu'il se conforme aux normes énoncées dans la présente section. La démonstration de la conformité aux normes PNR, lorsqu'elle est demandée, doit se faire dès que possible. L'Etat de Côte d'Ivoire effectue ce processus de bonne foi et dans un délai convenable.

9.22 Lorsque l'Etat de Côte d'Ivoire aura déterminé qu'il doit interdire, empêcher ou entraver d'une autre manière le transfert des données PNR ou sanctionner un exploitant d'aéronefs, il doit agir avec transparence et avec l'intention de résoudre la situation à l'origine de cette décision.



## CHAPITRE 10. DISPOSITIONS RELATIVES À LA SANTÉ

### A. Règlement sanitaire international et mesures correspondantes

10.1 Dans les cas où une preuve de vaccination ou de prophylaxie est exigée par les autorités nationales en vertu du Règlement sanitaire international (2005), L'Etat de Côte d'Ivoire accepte le certificat international de vaccination ou autre prophylaxie prescrit par l'Organisation mondiale de la Santé dans ledit Règlement.

10.2 L'Etat de Côte d'Ivoire prend toutes les mesures possibles pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent le Modèle de certificat international de vaccination ou de certificat attestant l'administration d'une prophylaxie, conforme aux dispositions de l'article 36 et de l'Annexe 6 du Règlement sanitaire international (2005), afin d'assurer une acceptation uniforme.

10.3 L'Etat de Côte d'Ivoire prend des dispositions pour que tous les exploitants d'aéronefs et tous les organismes intéressés puissent fournir aux passagers, assez longtemps avant leur départ, des renseignements sur les vaccinations exigées par les pays de destination.

### B. Inspection des documents sanitaires

10.4 L'Etat de Côte d'Ivoire aide les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents sanitaires normalisés présentés par les passagers, afin d'empêcher la fraude et les abus.

10.5 L'État de Côte d'Ivoire n'impose pas d'amende aux exploitants d'aéronefs si des passagers à l'arrivée sont jugés non admissibles ou si des passagers en transit ne remplissent pas les conditions de correspondance en raison de documents sanitaires normalisés et/ou de documents sanitaires, lorsque les exploitants d'aéronefs peuvent démontrer qu'ils ont effectué les vérifications requises.

10.6 L'État de Côte d'Ivoire, s'il exige la présentation de documents sanitaires pour entrer sur son territoire, prend des dispositions pour s'assurer que ces exigences sont communiquées clairement et efficacement aux passagers et aux exploitants d'aéronefs afin qu'ils en soient informés dans un délai raisonnable.



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE  
RELATIF A LA FACILITATION  
« RACI 7500 »**

Édition 5  
Date : 13/06/2022  
Amendement 5  
Date : 13/06/2022

*Note 1. — Le caractère raisonnable du délai peut être établi en tenant compte, dans le cas d'exigences de dépistage, de la disponibilité des tests de dépistage et du temps nécessaire pour en obtenir les résultats pour un voyageur aérien.*

**C. Prévention et atténuation des maladies transmissibles**



## **CHAPITRE 11 : IDENTIFICATION DES AGENTS AEROPORTUAIRES**

11.1 Les entités aéroportuaires doivent prendre toutes les dispositions afin de permettre l'identification de tout agent dans l'exercice de ses fonctions.

11.2 Les nom et prénoms de l'agent ainsi que la dénomination de sa structure de rattachement, doivent être affichés de manière lisible sur la tenue de travail ou le vêtement.

11.3 Le modèle de présentation de la bande / plaquette patronymique figure en appendice 14 du présent règlement.



**APPENDICE 1. DÉCLARATION GÉNÉRALE**

<b>DECLARATION GENERALE</b> (sortie/entré)		
Exploitant : .....		
Marque de nationalité et d'immatriculation : ..... Vol n° : ..... Date : .....		
Départ de : ..... Arrivée à : .....		
(localité)(localité)		
<b>ITINERAIRE</b>		
Inscrire dans la colonne « localité » l'origine, chaque escale et la destination		
LOCALITE	NOM DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE	NOMBRE DE PASSAGERS SUR LE TRONCON**
		Lieu de départ
		Embarqués : .....
		En transit même vol : .....
		Lieu d'arrivée
		Débarqués : .....
		En transit même vol : .....
Déclaration de santé		Réservé à l'administration
Nom et numéro de siège ou fonction des personnes à bord atteintes de maladies autres que le mal de l'air ou des accidents, qui peuvent souffrir d'une maladie transmissible (la présence de fièvre [température égale ou supérieure à 38 °C (100 °F)] accompagnée d'un ou de plusieurs des signes et symptômes suivants : malaise évident ; toux persistante ; respiration pénible ; diarrhée continue ; vomissement continu ; éruptions cutanées ; ecchymose ou saignement sans antécédent traumatique, ou confusion mentale apparue nouvellement, accroît la possibilité que la personne souffre de maladie transmissible), ainsi que des cas de maladie débarqués au cours d'un arrêt précédent		
.....		
Renseignements détaillés sur chaque désinsectisation ou autre opération sanitaire (lieu, date, heure, méthode) effectuée au cours du vol. S'il n'y a pas eu de désinsectisation en cours de vol, donner des précisions sur la désinsectisation la plus récente.....		
.....		
Signature, s'il y a lieu, avec date et heure _____		
Membre d'équipage intéressé		
Je, soussigné, déclare que toutes les indications et tous les renseignements contenus dans la présente déclaration générale ainsi que dans tous formulaires supplémentaires qui doivent accompagner cette déclaration générale donnent, à ma connaissance, un exposé complet, sincère et véritable de la situation. Je déclare en outre que tous les passagers en transit poursuivront (ont poursuivi) leur voyage par le même vol.		
SIGNATURE _____		
Agent agréé ou pilote commandant de bord		

210mm ou 8 1/4 pouces

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

\* À remplir si l'État l'exige.

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







Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE  
RELATIF A LA FACILITATION  
« RACI 7500 »**

Édition 5  
Date : 13/06/2022  
Amendement 5  
Date : 13/06/2022

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

**GOUVERNEMENT DE.....**

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

Les surfaces intérieures, y compris la soute, de l'aéronef.....ont été traitées  
(Numéro d'immatriculation)

avec un produit de désinsectisation à effet rémanent approuvé le.....conformément aux  
(date)

recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, Relevé épidémiologique hebdomadaire no 7, 1985, p. 47 ;  
no 12, 1985, p. 90 ; no 45, 1985, p. 345-346 et no 44, 1987, p. 335-336) et aux amendements de ces recommandations.

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

Date de péremption : .....

Signature : .....

Titre : .....

Date : .....





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

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

« LE CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE,

*Vu* la Recommandation no B-3 formulée à la septième Session de la Division de facilitation de l'Organisation de l'aviation civile internationale et adoptée par le Conseil de cette organisation en décembre 1968, relative à la création, dans les aéroports internationaux, de systèmes de double circuit pour le dédouanement rapide des bagages à l'arrivée ;

*Vu* la Recommandation no 11 adoptée à la deuxième Session intermédiaire de la Commission européenne de l'aviation civile en juillet 1969 sur le système du double circuit ou système rouge/vert ;

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

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

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

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

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

- 1) Le système permettra aux voyageurs de choisir entre deux types de circuits :
  - a) l'un (circuit vert) pour les voyageurs n'ayant pas de marchandises ou n'ayant que des marchandises admissibles en franchise des droits et taxes et ne faisant pas l'objet de prohibitions ou de restrictions à l'importation



- b) l'autre (circuit rouge) pour les voyageurs ne se trouvant pas dans cette situation.
- 2) Chaque circuit sera clairement et distinctement signalé afin de permettre aux voyageurs de choisir, facilement et en connaissance de cause, le circuit qu'ils doivent emprunter. Les principales caractéristiques de cette signalisation seront les suivantes :
- a) pour le circuit mentionné au paragraphe 1 a), symbole de couleur verte, ayant la forme d'un octogone régulier, et l'inscription : « RIEN À DÉCLARER » (« NOTHING TO DECLARE ») ;
  - b) pour le circuit mentionné au paragraphe 1 b), symbole de couleur rouge, de forme carrée, et l'inscription : « MARCHANDISES À DÉCLARER » (« GOODS TO DECLARE »).
- En outre, les circuits devraient être signalés par une inscription comportant le mot « DOUANE » (« CUSTOMS »).
- 3) Les inscriptions visées au paragraphe 2 seront rédigées en français et/ou en anglais ainsi que dans toute autre langue jugée utile dans l'aéroport considéré.
- 4) Les voyageurs doivent être suffisamment informés pour être en mesure de choisir entre les deux circuits. Il importe à cet effet que :
- a) les voyageurs soient renseignés sur le fonctionnement du système et sur les espèces et les quantités de marchandises qu'ils peuvent détenir lorsqu'ils empruntent le circuit vert. Ces indications pourront être données soit au moyen d'affiches ou de panneaux disposés dans les locaux aéroportuaires, soit à l'aide de dépliants mis à la disposition du public dans ces mêmes locaux ou bien diffusés par les agences de tourisme, les compagnies aériennes et autres organismes intéressés ;
  - b) l'itinéraire menant vers les circuits fasse l'objet d'une signalisation apparente.
- 5) Les circuits seront situés au-delà de l'aire de livraison des bagages afin que les voyageurs soient en possession de tous leurs bagages au moment de choisir le circuit qu'ils désirent emprunter. De plus, ces circuits seront aménagés de telle sorte que l'écoulement des voyageurs entre l'aire de livraison des bagages et la sortie de l'aéroport soit aussi direct que possible.
- 6) La distance entre l'aire de livraison des bagages et l'entrée des circuits devra être suffisante pour permettre aux voyageurs de choisir un circuit et de s'y engager sans créer des encombrements.



- 7) Dans le circuit vert, les voyageurs n'auront à accomplir aucune formalité douanière, mais la douane pourra y procéder à des contrôles par sondages. Dans le circuit rouge, les voyageurs accompliront les formalités requises par la douane ;

*Précise* que le système du double circuit n'est pas nécessairement incompatible avec l'application d'autres contrôles, tel que le contrôle des changes, à moins que les réglementations y afférentes n'exigent le contrôle complet des voyageurs et de leurs bagages ;

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

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

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



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE  
RELATIF A LA FACILITATION  
« RACI 7500 »**

Édition 5  
Date : 13/06/2022  
Amendement 5  
Date : 13/06/2022

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

Etat émetteur Autorité émettrice compétente	<b>CERTIFICAT DE DE MEMBRE D'EQUIPAGE</b>		
	Surname/Nom	Given name/Prénoms	
Photographie du titulaire	Sex/ Sexe	Nationality/ Nationalité	Date of birth/ Date de naissance
	Employed by/ Employeur	Occupation Profession	
	Doc No/N° du Doc	Date of expiry Date d'expiration	
	(Signature du titulaire)		

**Recto du CMC**

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

**Verso du CMC**



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE  
RELATIF A LA FACILITATION  
« RACI 7500 »

Édition 5  
Date : 13/06/2022  
Amendement 5  
Date : 13/06/2022

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

MINISTRE DES TRANSPORTS	REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE Union - Discipline - Travail
 A.N.A.C. AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE	<b>INSPECTEUR DE L'AVIATION CIVILE</b> CIVIL AVIATION INSPECTOR
Now/ Surname	Prénoms/ Given name
Spécialité/ Specialty	N°
Date et lieu de délivrance / Date and place of issue	Signature du titulaire Holder signature
Abidjan - Côte d'Ivoire	Signature du Directeur Général Director General signature
Date d'expiration / Date of expiry	

Recto du certificat

**Référence à la législation d'habilitation/ Legislation authorization reference:**  
ORDONNANCE N°2008-08 DU 23 JANVIER 2008 PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE.  
THE ORDINANCE OF THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF COTE D'IVOIRE N° 2008-08 OF 01/23/2008 ESTABLISHING THE CODE OF CIVIL AVIATION

**Référence de l'assermentation/ Sworn reference :**  
PV N° 2552/Civ-2ième F du 07/12/2012 du Tribunal de Première Instance d'Abidjan-Plateau audience publique solennelle de prestation de serment du 07 décembre 2012.  
TICKET N° 2552 /Civ-2ième F of Abidjan Plateau Court of 07/12/2012

Les Autorités Civiles et Militaires sont priées d'accorder toutes les facilités au titulaire de la présente carte dans le cadre de l'exécution de ses missions. L'inspecteur sera inscrit sur une Déclaration Générale.  
The civil and military authorities are requested to give every facility to the owner of this card as part of the fulfilment of its duties. The inspector shall be registered on a General Declaration.

Quiconque trouve cette carte est prié de la retourner à l'ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Tel (225) 21 58 69 00  
If found, please deposit this card at ANAC: 07 bp 148 Abidjan 07 Tel 21 58 69 00

Verso du certificat



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

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

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

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

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

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

Nom de famille :

Prénom(s) :

Date de naissance :

Lieu de naissance :

Nationalité :

Résidence :

Photographie  
(si elle est disponible)

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

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

Date : Nom du fonctionnaire :

Titre :

Signature :

Nom du service d'immigration ou autre service compétent :

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



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE  
RELATIF A LA FACILITATION  
« RACI 7500 »**

Édition 5  
Date : 13/06/2022  
Amendement 5  
Date : 13/06/2022

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

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

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

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

Numéro du document :

État au nom duquel le document a été délivré

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

Nom de famille :

Prénom(s) :

Date de naissance :

Lieu de naissance :

Nationalité :

Résidence :

Photographie  
(si elle est disponible)

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

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

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

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

Date :

Nom et signature du fonctionnaire :

Titre :

Nom du service d'immigration ou autre service compétent :

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





## APPENDICE 11. MODÈLE DE PROGRAMME DE FACILITATION (FAL) D'AÉROPORT

### 1. OBJECTIF D'UN PROGRAMME FAL D'AÉROPORT

Le programme FAL d'aéroport vise à réaliser les objectifs du Règlement National de Facilitation au niveau opérationnel, pour faciliter l'accomplissement à l'aéroport des formalités de contrôle frontalier des aéronefs, des équipages, des passagers et du fret.

### 2. PORTÉE DU PROGRAMME FAL D'AÉROPORT

Le programme FAL d'aéroport englobe toutes les dispositions du Règlement National de Facilitation concernant les processus de contrôle frontalier à l'aéroport, ainsi que la planification et la gestion de ces processus. On trouvera dans le tableau ci-dessous une liste représentative des tâches à accomplir et de la ou des normes et pratiques recommandées (SARP) applicables à chacune de ces tâches.

### 3. ORGANISATION ET GESTION

- 3.1 L'instance qui est recommandée pour s'occuper du programme de facilitation au niveau opérationnel est le Comité de facilitation d'aéroport. Alors que le Comité national de facilitation doit encourager de tels comités et se tenir au courant de leurs difficultés et de leurs progrès, ceux-ci ne sont pas nécessairement supervisés par l'organisme national. Leurs principales fonctions consistent à régler les problèmes quotidiens et à mettre en œuvre le Règlement National de Facilitation.
- 3.2 Il est recommandé que le directeur de l'aéroport assume la direction du comité et en convoque régulièrement les réunions. Le comité doit être composé des cadres supérieurs des différents services d'inspection de l'aéroport (douane, immigration, santé, quarantaine, etc.), ainsi que des chefs d'escale des exploitants d'aéronefs assurant des vols internationaux à l'aéroport en question. La participation de toutes les parties est nécessaire au succès du programme FAL d'aéroport.



<i>Tâche du programme FAL d'aéroport</i>	<i>Norme du RNFAL</i>
Établir, réviser et amender, selon les besoins, les procédures d'entrée et de congé des vols à l'aéroport en question.	6.1.1 ; normes 6.1.2 à 6.1.4 et 8.17
Examiner régulièrement les performances de toutes les parties en ce qui concerne le respect de l'objectif de 45 minutes pour le traitement des passagers à l'arrivée et de 60 minutes pour le traitement des passagers au départ. Utiliser des études de temps et des analyses de files d'attente pour déterminer où des ajustements doivent être apportés.	Pratiques recommandées 3.36 et 3.39
<i>Tâche du programme FAL d'aéroport</i>	<i>Norme et du RNFAL</i>
Établir des systèmes modernes pour l'immigration et l'inspection douanière, au moyen de la technologie applicable. Collaborer pour établir des systèmes automatisés de contrôle des passagers.	Normes 3.40, 3.50, 4.7, 6.20 et 6.21
Modifier, selon les besoins, les circuits de passage et les points de contrôle à l'aéroport pour faire face aux volumes de trafic croissants.	6.1.1
Améliorer la qualité et la quantité des panneaux indiquant les points d'inspection en vue de réduire la confusion chez le client.	Pratiques recommandées 6.9 et 6.12
Examiner l'effectif des postes d'inspection — horaires de travail, heures supplémentaires, etc. — et l'ajuster éventuellement en fonction de la demande de trafic.	6.3
Contribuer, au nom des exploitants d'aéronefs résidents et des services d'inspection, à la conception des nouveaux aéroports ou des nouvelles installations d'inspection.	Normes 6.1.4 et 6.2
Suivre et améliorer la livraison des bagages dans la zone d'inspection douanière.	Pratiques recommandées 6.8 et 6.22
Coordonner les procédures de facilitation, de lutte contre les stupéfiants, de sûreté de l'aviation et de traitement des marchandises dangereuses en vue de réaliser les objectifs des quatre programmes.	Norme 8.19
<b>Ne pas oublier le fret !</b> Coordonner les activités et les besoins des divers services d'inspection pour assurer le dédouanement et la livraison rapides des expéditions de fret aérien. Fournir des installations adéquates pour le chargement/déchargement et pour un entreposage sécurisé du fret en attente de dédouanement.	Norme 4.27 ; pratiques recommandées 4.30 et 4.31 et 6.31 à 6.34 inclusivement
Établir et maintenir des systèmes électroniques pour les manifestes de marchandises, le dédouanement et la livraison.	Normes 4.5 et 4.17
Service à la clientèle : examiner régulièrement la performance de toutes les parties en ce qui concerne le respect de l'objectif de trois heures pour l'accomplissement des formalités d'inspection et apporter les ajustements nécessaires et réalisables.	Pratiques recommandées 4.30 et 4.31
Examiner l'effectif des services d'inspection dans la zone de dédouanement des marchandises — horaires de travail, heures supplémentaires, etc. — et l'ajuster éventuellement pour répondre aux besoins du client.	Normes 6.1.3 et 6.42



## APPENDICE 12. MODÈLE DE PROGRAMME FAL NATIONAL

### 1. OBJECTIF D'UN PROGRAMME FAL NATIONAL

Le programme FAL national a pour objectif de mettre en œuvre le mandat de la Convention de Chicago qui vise à ce que les États contractants prévoient et facilitent les formalités frontalières qui doivent être accomplies en ce qui concerne les aéronefs effectuant des vols internationaux ainsi que leurs passagers, leurs équipages et leurs marchandises.

### 2. PORTÉE DU PROGRAMME FAL NATIONAL

Les articles applicables de la Convention de Chicago et les tâches relatives à la mise en œuvre de chacun d'eux sont présentés dans le tableau ci-dessous. Les activités visant la réalisation de ces tâches ainsi que des tâches connexes dans un État constituent le programme FAL national.

### 3. ORGANISATION ET GESTION

3.1 Le programme FAL national relève principalement de la compétence de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) et/ou du Ministère des transports. Toutefois, la réussite de ce programme exige la participation active d'autres ministères ou services, comme les suivants :

- Douanes, Immigration
- Affaires étrangères, Autorités émettrices de documents de voyage/ visas
- Agriculture/environnement Santé publique
- Sécurité et lutte contre les stupéfiants Autorités émettrices de cartes d'identité
- Tourisme Quarantaine

3.2 En outre, la participation des exploitants d'aéroports (publics ou privés) et des exploitants d'aéronefs internationaux résidents ou de leurs organisations représentatives est essentielle.

3.3 Les autres entités qui peuvent jouer un rôle consultatif comprennent les services gouvernementaux ou les organisations non gouvernementales qui s'occupent de la promotion du tourisme et du commerce international.



3.4 Il est recommandé que l'exécution du programme FAL national relève du Comité FAL national, qui se compose des chefs des services gouvernementaux concernés et des chefs de l'exécutif des organisations nationales représentant les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports. Le président doit être un cadre supérieur de l'ANAC ou d'une autorité appropriée. Afin de maintenir un lien étroit entre le Comité FAL national et le Comité national de sûreté de l'aviation, des membres appropriés du Comité national de sûreté de l'aviation peuvent également faire partie du Comité FAL national et vice versa.

3.5 Pour que le comité puisse faire son travail, ses membres peuvent désigner un ou plusieurs cadres de niveau intermédiaire de leurs organismes respectifs pour les représenter à des réunions au niveau fonctionnel (groupes de travail). Ces représentants doivent recevoir des pouvoirs suffisants pour agir au nom de leurs organismes respectifs et pour prendre les décisions nécessaires afin d'appuyer les travaux du comité. Le président doit désigner un cadre de niveau intermédiaire de son ministère ou organisme pour présider et convoquer les réunions de travail.

3.6 La décision de convoquer des réunions du Comité FAL national ou des représentants désignés des membres ainsi que la fréquence et le lieu de ces réunions sont des questions laissées à la discrétion du président. Les arrangements de travail concernant l'accomplissement des diverses tâches de mise en œuvre dépendent de la nature de la tâche et de la question à l'examen.

#### 4. INSTITUTION D'UN PROGRAMME FAL NATIONAL

Il est recommandé que la responsabilité d'un programme FAL national et la composition des membres du Comité FAL national soient établies par législation, réglementation ou décision exécutive d'une personne compétente, afin d'assurer la participation des différents organismes et groupes de l'industrie concernés et d'en garantir la continuité. Le Directeur général de l'aviation civile (DGAC) ou l'autorité appropriée doit déclencher le processus en vue d'obtenir ce mandat par l'intermédiaire du système politique national.

<i>Mandat de la Convention de Chicago</i>	<i>Tâches de mise en œuvre</i>
<p><b>Article 10—Atterrissage sur un aéroport douanier</b> [...] tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, si les règlements dudit État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanières et autres. En quittant le territoire d'un État contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. [...]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Établir des aéroports douaniers et en ouvrir de nouveaux selon les besoins.</li> <li>— Établir des procédures permettant aux exploitants de services réguliers et non réguliers de demander l'autorisation d'atterrir à des aéroports douaniers ou d'en partir.</li> <li>— Organiser des services d'inspection frontalière aux aéroports douaniers.</li> </ul>



<p><b>Article 13—Règlements d'entrée et de congé</b></p> <p>Les lois et règlements d'un État contractant 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, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Appuyer les services de contrôle frontalier intéressés dans l'établissement et le maintien de systèmes d'inspection efficaces aux aéroports, et dans leurs efforts de rationalisation de leurs procédures respectives.</li><li>— Établir des programmes pour traiter des problèmes de sûreté comme la fraude de documents, la migration illégale et la contrebande.</li><li>— Coordonner les préparatifs en vue du contrôle de grands nombres de visiteurs étrangers participant à des événements spéciaux, par exemple des compétitions sportives internationales.</li></ul>
<p><b>Article 14—Prévention de la propagation des maladies</b></p> <p>Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner [...]</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Établir, examiner et amender, selon les besoins, les politiques nationales concernant la prévention de la propagation des maladies contagieuses par la voie aérienne, par exemple : désinsectisation des aéronefs, désinfection, programmes de quarantaine liés à l'hygiène publique, et mesures de filtrage à appliquer en cas d'urgence sanitaire.</li></ul>
<p><b>Article 22 —Simplification des formalités</b></p> <p>Chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Établir, examiner et amender, selon les besoins, les règlements nationaux appliquant les lois de l'État sur les douanes, l'immigration et la quarantaine en ce qui concerne les mouvements internationaux par la voie aérienne.</li></ul>
<p><b>Article 23—Formalités de douane et d'immigration</b></p> <p>Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. [...]</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Établir et amender, selon les besoins, les formalités douanières et d'immigrations exécutées aux aéroports, pour les harmoniser avec les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9.</li><li>— Appuyer et préconiser la délivrance nationale de documents de voyage conformément aux spécifications du Doc 9303 de l'OACI — <i>Documents de voyage lisibles à la machine</i>.</li></ul>
<p><b>Article 37— Adoption de normes et procédures internationales</b></p> <p>Chaque État contractant 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 [...]</p> <p>j) formalités de douane et d'immigration ; [...]</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Participer à l'élaboration par l'OACI de l'Annexe 9.</li><li>— Réviser périodiquement les procédures nationales afin d'en assurer l'harmonisation avec les dispositions de l'Annexe 9.</li></ul>



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE  
RELATIF A LA FACILITATION  
« RACI 7500 »**

Édition 5  
Date : 13/06/2022  
Amendement 5  
Date : 13/06/2022

**Article 38—Dérégation aux normes et aux procédures internationales**

Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. [...]

— 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.





#### APPENDICE 14 : MODELE DE LA BANDE / PLAQUETTE PATRONYMIQUE

L'affichage du nom de l'agent et de la dénomination de sa structure doit se faire à travers l'utilisation d'une bande / plaquette rectangulaire de dimension 10 cm sur 2 cm.

Le nom de l'agent doit être écrit en première ligne et celui de la structure qui l'emploie sur la deuxième ligne.

Les écritures doivent être en police « Cambria », taille 24.

La bande / plaquette doit être placée à gauche de la poitrine sur la tenue de travail ou le vêtement.

NB : les bandes / plaquettes patronymiques des forces de l'ordre ou de tout autre structure déjà existantes, restent valables.

NOM ET PRENOMS  
STRUCTURE

Modèle de la bande / plaquette patronymique

— FIN —