REPUBLIQUE GABONAISE

Règlement aéronautique gabonais N° 2

FACILITATION

(RAG 2)

Ed. 3

Août 2026

Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) - BP 2212 - Libreville / Gabon
Bureaux : Boulevard HASSAN II – Zone aéroportuaire
Tél. : +241 (0)1 44 54 00 - Fax: + 241 (0)1 44 54 01 - E-Mail: contact@anac-gabon.com

REPUBLIQUE GABONAISE

Règlement aéronautique gabonais N° 2

FACILITATION

(RAG 2)

Ed. 3

Août 2026

Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) - BP 2212 - Libreville / Gabon
Bureaux : Boulevard HASSAN II – Zone aéroportuaire
Tél. : +241 (0)1 44 54 00 - Fax: + 241 (0)1 44 54 01 - E-Mail: contact@anac-gabon.com

VALIDATION DU DOCUMENT

	Nom	Fonction/ structure	Validation	
			Date	Signature
Rédaction	**Yvan Yann MOULOMBI**	Chef de Service Facilitation	10-08-2026	
Vérification	**Aicha IBRAHIME MPOUH**	Directeur de la Sûreté et de la facilitation	24.08.2026	
Validation	**Clovis ALUMBA**	Directeur de la règlementation, des affaires juridiques et de l'économie du transport aérien	26.08.2026	
	Eric Thibault MOUSSOUAMI	Responsable qualité	26.08.26	
Approbation	**Général de Division Eric Tristan Franck MOUSSAVOU**	Directeur Général	27/08/26	

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	**Applicable le**	**Inscrit le**	**par**
1	28.02.2021	10.05.2020	Mr NZE NGUEMA J.B
2			
3			
4	18.11.2023	2.04.2022	
5	11.07.2025	05.02.205	
6	28.08.2026	10.08.2026	Mr MOULOMBI Y Y

RECTIFICATIFS			
N°	**Date de publication**	**Inscrit le**	**par**

HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

Edition	Amdt	Origine	Objet	Date : – Adoption – Entrée en vigueur – Application
1	01	Annexe 9-Facilitation Ed.15-Oct. 2017	Création du document	- 23 Juin 2020 - 30 Octobre 2020 - 28 Février 2021
	02	SL n°51 du 19 juillet 2019 relative à l'Amdt n°27	a) Identification et entrée des membres d'équipage et autres personnels de l'exploitant d'aéronefs b) Mineurs c) Acheminement du trafic aux aéroports d) Facilitation du transport des personnes handicapées ; e) Traite des personnes f) Systèmes d'échange de données sur les passagers	- 23 Juin 2020 - 30 Octobre 2020 - 28 Février 2021
	03	SL n°71 du 17 juillet 2020 relative à l'Amdt n°28	-sûreté des documents de voyage -systèmes d'échange de données sur les passagers	- 23 Juin 2020 - 30 Octobre 2020 - 28 Février 2021
2	01	SL n°36 du 4 janvier 2022 relative à l'amendement n°29 de l'annexe 9	- définitions et principes généraux - désinsectisation des aéronefs - désinfection des aéronefs - sécurité des documents de voyage - personnes expulsées - aéroports internationaux — installations et services intéressant le trafic - Installations nécessaires à l'exécution des mesures concernant l'hygiène publique, les soins médicaux d'urgence et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire - missions de secours et vols de rapatriement - Mise en application du Règlement sanitaire international et des dispositions correspondantes - formulaire de localisation de passager pour la santé publique - plan national pour l'aviation en cas de flambée de maladie transmissible - Opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité - facilitation du transport des personnes handicapées - accès aux aéroports - accès aux services de transport aérien - assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles - traite de personnes	- 9 mai 2022 - 18 juillet 2022 - 18 novembre 2023

			- dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques - Données des dossiers passagers (PNR) - règlement sanitaire international et mesures correspondantes - inspection des documents sanitaires - prévention et atténuation des maladies transmissibles	
3	01	SL n°104 du 5 décembre 2024 relative à l'amendement n°30 seizième édition	- définitions et principes généraux - Entrée et sortie des aéronefs - entrée et sortie des personnes et de leurs bagages - Documents de voyage - Cartes d'embarquement/ débarquement - Inspection des documents de voyage - aéroports internationaux installations et services intéressant le trafic - Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports - Passagers, équipages et bagages au départ - Passagers, équipages et bagages à l'arrivée -Installations et services divers dans les aérogares de passagers - Aménagements intéressant l'acheminement et le congé des marchandises et de la poste - Installations nécessaires aux services de contrôle et fonctionnement de ces services - Passagers indisciplinés - Commodités pour les passagers - dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques - Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents - Établissement de programmes nationaux de facilitation - Facilitation du transport des personnes handicapées - Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles - Traite des personnes - Trafic d'espèces sauvages - Systèmes de données sur les passagers - Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) - Règlement sanitaire international et mesures correspondantes - Inspection des documents sanitaires - Prévention et atténuation des maladies transmissibles	- 05 novembre 2024 - 10 mars 2025 - 11 juillet 2025

			- Installations nécessaires à l'exécution des mesures concernant l'hygiène publique, les soins médicaux d'urgence et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire	
	02	Arrété n°00000109/MTMML/MEFDPLVC du 10.06.2026	Définition du système API/PNR	

LISTE DES REFERENCES

Publications nationales

- Loi n° 023/2016 du 29 décembre 2016, portant Code de l'Aviation Civile, modifiée et complétée par la loi n°26/2025 du 18 juillet 2025 ;
- Loi n°001/2011 relative à la protection des données à caractère personnel ;
- Loi n°025/2023 du 09 juillet 2023 portant modification de la loi n°001/2011 du 25 septembre 2011 relative à la protection des données à caractère personnel
- Décret n° 0937/PR/MESRITRIC du 06 octobre 2000, réglementant les procédures d'élaboration, d'adoption, de promulgation et de publication des textes législatifs et réglementaires ;
- Arrêté n° 000007/MTL/ANAC du 09 juin 2021, portant adoption du nouveau Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;
- Manuel des procédures générales, adopté le 28 août 2018.

Programmes nationaux

- Programme National de Facilitation au Transport Aérien (PNFTA) ;
- Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC).

Règlements Aéronautiques Gabonais

- RAG 0 - Généralités ;
- RAG 4.1 - Exploitation technique des avions en transport aérien ;
- RAG 4.4 - Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses ;
- RAG 6 - Enquêtes sur les incidents et accidents d'aviation ;
- RAG 7.2 - Services de la circulation aérienne ;
- RAG 8.1 - Conception et exploitation technique des aérodromes ;
- RAG 8.2 - Conception et exploitation technique des hélistations.

Publications de l'OACI

- Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300)

Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale

- Annexe 9 — Facilitation ;
- Annexe 17 — sûreté ;

Manuel

- Manuel de facilitation (Doc 9957)

TABLE DES MATIERES

Validation du document 3
Inscription des amendements et des rectificatifs 4
Historique des amendements 5
Liste des références.. 8
Table des matières 9
Abréviations 11
Chapitre 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX 13
A. Définitions 13
B. Principes généraux 19
Chapitre 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS 20
A. Généralités 20
B. Documents : Exigences et utilisation 20
C. Correction des documents 21
D. Désinsectisation des aéronefs. 21
E. Désinfection des aéronefs 22
F. Dispositions relatives aux vols de l'aviation générale internationale et autres vols non réguliers 23
Chapitre 3. ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES 26
A. Généralités 26
B. Documents exigés des voyageurs 26
C. Sécurité des documents de voyage 26
D. Documents de voyage 27
E. Visas de sortie 28
F. Visas d'entrée/de retour 29
G. Cartes d'embarquement/débarquement 29
H. Inspection des documents de voyage 29
I. Procédures de sortie 30
J. Procédures d'entrée et responsabilités 31
K. Procédures et règles de transit 32
L. Restitution des bagages séparés de leur propriétaire 32
M. Identification et entrée des membres d'équipage et autre personnel de l'exploitant d'aéronefs 33
N. Inspecteurs de l'aviation civile 34
O. Assistance d'urgence/visas d'entrée en cas de force majeure 34
P. Mineurs 34
Chapitre 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES 36
A. Généralités 36
B. Renseignements exigés par les pouvoirs publics 36
C. Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'exportation et à l'importation 38
D. Pièces de rechanges, équipements, provisions et autres articles importés ou exportés par des exploitants d'aéronefs dans le cadre des services internationaux 40
E. Conteneurs et palettes 40
F. Formalités et documents relatifs à la poste 41
G. Matières radioactives 41
Chapitre 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES 42
A. Généralités 42
B. Personnes non admissibles 42
C. Personnes expulsées 43

D. Obtention d'un document de voyage de remplacement....44
Chapitre 6. AÉROPORTS INTERNATIONAUX - INSTALLATIONS ET SERVICES INTÉRESSANT LE TRAFIC....46
A. Généralités....46
B. Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports....46
C. Installations nécessaires aux services de contrôle et fonctionnement de ces services....49
D. Passagers indisciplinés....49
E. Commodités pour les passagers....49
Chapitre 7. ATTERRISSAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX....51
A. Généralités....51
B. Arrêt de courte durée....51
C. Interruption du vol....51
Chapitre 8. DISPOSITIONS DE FACILITATION RELATIVES À DES SUJETS SPÉCIFIQUES....52
A. Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie....52
B. Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents....52
C. C. Missions de secours et vols de rapatriement....53
D. Opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité....53
E. Établissement de programmes nationaux de facilitation....53
F. Facilitation du transport des personnes handicapées....54
G. Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles....56
H. Traite de personnes....56
9. SYSTÈMES D'ÉCHANGE DE DONNÉES SUR LES PASSAGERS....57
A. Généralités....57
B. Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)....57
C. Systèmes électroniques de voyage (ETS)....59
D. Données des dossiers passagers (PNR)....60
E. Système API-PNR....63
APPENDICE 1. DÉCLARATION GÉNÉRALE....73
APPENDICE 2. MANIFESTE DE PASSAGERS....74
APPENDICE 3. MANIFESTE DE MARCHANDISES....75
APPENDICE 4. CERTIFICAT DE DÉSINSECTISATION PAR TRAITEMENT À EFFET RÉMANENT....76
APPENDICE 5. CARTED'EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT....77
APPENDICE 6. RECOMMANDATION DU CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE....78
APPENDICE 7. CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE (CMC)....80
APPENDICE 8. CERTIFICAT D'INSPECTEUR DE L'AVIATION CIVILE....81
APPENDICE 9. PRÉSENTATIONS PROPOSÉES POUR LES DOCUMENTS RELATIFS AU RETOUR DES PERSONNES NON ADMISSIBLES....82
APPENDICE 10. FORMULE-CADRE DES NATIONS UNIES RELATIVE AUX DOCUMENTS COMMERCIAUX....84
APPENDICE 11. MODÈLE DE PROGRAMME DE FACILITATION (FAL) D'AÉROPORT....85
APPENDICE 12. MODÈLE DE PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION....86
APPENDICE 13. FORMULAIRE DE LOCALISATION DE PASSAGER POUR LA SANTÉ PUBLIQUE....87

ABREVIATIONS

(Utilisées dans le présent règlement)

AGANOR	Agence Gabonaise de Normalisation
AGASA	Agence Gabonaise de Sécurité Alimentaire
ANAC	Agence Nationale de l'Aviation Civile
DGDI	Direction Générale de la Documentation et de l'Immigration
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
ONSFAG	Office National de la Sûreté et de la Facilitation des aéroports du Gabon
PAF	Police de l'Aire et des Frontières
DGDDI	Direction Générale des Douanes et Droits Indirects
AVSEC	Aviation Security (Sûreté de l'aviation civile)
ASECNA	Agence pour la Sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
CAFAC	Commission Africaine de l'aviation civile
CAPSCA	Arrangement de coopération pour la prévention et gestion des événements de santé publique touchant l'aviation civile
AIP	Publication d'information aéronautique
CEAC	Communauté européenne de l'aviation civile
CEMAC	Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CMC	Certificat de membre d'équipage
CNSAC	Comité national de sûreté de l'aviation civile
CNFAL	Comité national de facilitation
COLFA	Comité local de Facilitation d'aéroport
DVLM	Document de voyage lisible à la machine
EDI	Échange de données électroniques
EMS	Service de courrier exprès
FAL	Facilitation
IATA	Association du transport aérien international
ICP	Infrastructure de clés publiques
I/F	Inspection/filtrage
IFU	Inspection/filtrage unique
INTERPOL	Organisation internationale de police criminelle

MoU	Protocole d'accord
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMS	Organisation mondiale de la santé
PLM	Passeport lisible à la machine
PKD	Public key directory (Répertoire de clés publiques)
PNFTA	Programme national de facilitation du transport aérien
PNR	Dossier passager
RCP	Répertoire de clés publiques
RPCV	Renseignements préalables concernant les voyageurs
TAG	Groupe consultatif technique
TPP	Traitement préalable des passagers
TRIP	Traveler identification program (Programme d'identification des voyageurs)
UPU	Union postale universelle
VLM	Visa lisible à la machine

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.

Acte de terrorisme » : tout acte constitutif d'une infraction pénale qualifiée de terroriste par la législation nationale et les Conventions internationales ratifiées par la République Gabonaise, accomplie intentionnellement, dans le but de de porter atteinte à la sécurité publique, aux droits de l'homme et à l'État ;

Administrations compétentes de l'Etat. Ensemble des services publics et parapublics chargés d'assurer les missions de l'Etat en relation avec le domaine de la facilitation du transport aérien.

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

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

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

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

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

Autorité pour la Protection des Données Personnelles et de la Vie Privée (APDPVP) » : autorité administrative indépendante chargée de veiller au respect de la législation et la réglementation relatives à la protection des données à caractère personnel et à la vie privée sur le territoire de la République Gabonaise ;

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.

Crime grave : toute infraction punie, en vertu de la législation nationale d'une peine privative de liberté dont le maximum ne doit pas être inférieur à quatre (4) ans, ou d'une peine plus lourde, tel que défini par la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée de 2000 ;

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.

Dépersonnalisation des données des dossiers passagers (DDP) : opération consistant à masquer ou rendre inaccessibles des données permettant d'identifier directement une personne concernée, sans entraver l'utilisation des DDP aux fins prévues par le présent décret ;

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.

Document de voyage électronique lisible à la machine (DVLM électronique). Document de voyage lisible à la machine, où est incrusté un circuit intégré sans contact conforme aux spécifications énoncées dans le Doc 9303.

Note. — Il y a lieu d'appliquer cette définition au regard de la définition de document de voyage lisible à la machine (DVLM).

Document de voyage lisible à la machine (DVLM). Document de voyage, conforme aux spécifications énoncées dans le Doc 9303, et qui contient des données visuelles (se prêtant à la lecture oculaire) obligatoires et, séparément, dans une forme lisible par machine, un condensé des données obligatoires.

Note. — Il y a lieu d'appliquer cette définition au regard de la définition de document de voyage.

Données à caractère personnel : toute information relative à une personne physique identifiée ou identifiable, directement ou indirectement, par référence à un numéro d'identification ou à un ou plusieurs éléments, propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, culturelle, sociale ou économique ;

Données des dossiers passagers (DDP) : ensemble d'informations relatives à un passager, établi par un exploitant d'aéronefs ou par un agent de voyage, pour chaque réservation faite par un passager ou un tiers en son nom ;

Données passagers : l'ensemble constitué des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des données des dossiers passagers (DDP) ;

Données sensibles : les données à caractère personnel qui révèlent, directement ou indirectement, l'origine raciale ou ethnique, les opinions politiques, philosophiques ou religieuses, l'appartenance syndicale, les données biométriques et génétiques, ainsi que les données relatives à la santé, à la vie sexuelle ou à l'orientation sexuelle d'une personne concernée ;

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 publique ou privé qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

a) « **Sécurité aux frontières** » : ensemble des mesures légales, réglementaires et opérationnelles mises en œuvre par l'État pour contrôler l'entrée, le séjour, le transit et la sortie des personnes sur le territoire national ;

b) « **Traitement des données personnelles** » : toute opération ou ensemble d'opérations effectuées à l'aide de procédés automatisés ou non et appliquées à des données ou à des ensembles de données personnelles ;

c) « **Unité d'Information Passagers** (UIP) » : structure chargée de recevoir, conserver, traiter, analyser et protéger les données passagers, ainsi que de transmettre ces données ou les résultats de leur traitement aux autorités compétentes conformément au présent décret.

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 national sécurisé permettant la transmission centralisée et normalisée des données passagers aux autorités compétentes, par un point d'entrée unique, afin de satisfaire aux obligations réglementaires en matière d'entrée et de sortie des passagers aux frontières ;

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.

Méthode push , mode de transmission électronique par lequel un exploitant d'aéronefs envoie, de manière automatisée et sécurisée, les RPCV et les DDP collectés depuis ses bases de données vers le guichet unique pour les données passagers .

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 contrefait, faux ou falsifiés ; c) avec le document de voyage ou le visa de quelqu'un d'autre ; d) sans document de voyage ; ou e) sans visa alors que ces pièces sont exigées.

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

Recherche des contacts. Pratique consistant, à des fins de contrôle de la propagation d'une infection, en l'identification, la notification et le 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 (CLANSC) et de listes de révocation de certificats émis par les Participants, et d'autre part, de système de diffusion mondiale, maintenue par l'OACI au nom des Participants dans le but de faciliter la validation des données figurant dans les DVLM électroniques.

Renseignements préalables concernant les voyageurs : ensemble de données relatives au vol et aux informations biographiques figurant dans le document de voyage d'un passager ou d'un membre d'équipage.

Responsable de traitement : toute personne physique ou morale, publique ou privée, tout autre organisme ou association habilités qui, seul ou conjointement avec d'autres, collecte et traite des données à caractère personnel.

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 de communication au moyen duquel, pendant l'enregistrement, des éléments de données RPCV collectés par l'exploitant d'aéronefs sont transmis aux services de contrôle frontalier, et par lequel ces services, à l'intérieur des délais de traitement actuels de l'exploitation d'aéronefs pour ce qui est de l'enregistrement des passagers, renvoient à l'exploitant un message de réponse concernant chaque passager.

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.

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

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

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

Traitement des données personnelles : toute opération ou ensemble d'opérations effectuées à l'aide de procédés automatisés ou non et appliquées à des données ou à des ensembles de données personnelles.

Unité d'Information Passagers (UIP): structure chargée de recevoir, conserver, traiter, analyser et protéger les données passagers, ainsi que de transmettre ces données ou les résultats de leur traitement aux autorités compétentes.

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 de la République Gabonaise 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 dispositions du présent règlement aéronautique sont applicables à toutes les catégories d'exploitation aérienne. Toutefois, des exemptions peuvent être accordées à titre exceptionnel à certaines catégories d'exploitation conformément à la réglementation nationale en vigueur.

1.2 Les administrations compétentes de l'Etat, les gestionnaires d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les opérateurs du fret doivent prendre les mesures nécessaires, chacun en ce qui le concerne pour faire en sorte que :

a) le temps nécessaire à l'accomplissement des contrôles des personnes et des aéronefs aux frontières et à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises soit maintenu au minimum ;

b) l'application des formalités administratives et de contrôle cause un minimum de désagrément, en particulier en communiquant en temps utile toute modification de ces formalités ;

c) l'échange en temps utile de renseignements pertinents avec les autres 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 Les services d'immigration et de douanes utilisent la gestion des risques dans l'application des procédures de contrôle frontalier relatives à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises.

1.4 Les services d'immigration, des douanes et de santé doivent mettre au point une technologie de l'information efficace afin d'accroître l'efficacité et l'efficience de leurs formalités aux aéroports.

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

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

Chapitre 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS

A. Généralités

2.1 Les administrations compétentes de l'Etat, les gestionnaires d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, et les opérateurs du fret doivent adopter des mesures appropriées pour le congé des aéronefs arrivant d'un autre État contractant ou partant pour un autre État contractant et doivent les appliquer de telle façon à éviter les retards inutiles.

2.2 Dans l'élaboration des procédures visant à l'efficacité du congé des aéronefs à l'entrée ou à la sortie, les administrations compétentes de l'Etat, les gestionnaires d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les opérateurs du fret doivent tenir compte, si nécessaire, de l'application de mesures de sûreté contenues dans le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile et de contrôle des stupéfiants.

2.3 Les services de lutte contre les stupéfiants et de substances psychotropes peuvent conclure des protocoles d'accord avec les compagnies aériennes qui exploitent des vols internationaux à destination du Gabon, et avec les exploitants des aéroports internationaux, des protocoles d'accord qui établissent les lignes directrices d'une coopération mutuelle visant à contrer la menace que constitue le trafic international de stupéfiants et de substances psychotropes. Ces protocoles d'accord doivent être établis selon les modèles applicables élaborés à cette fin par l'Organisation mondiale des douanes. Les services de lutte contre les stupéfiants et de substances psychotropes peuvent en outre, conclure des arrangements avec les autres Etats pour renforcer la lutte contre le trafic international de stupéfiants et de substances psychotropes.

B. Documents : Exigences et utilisation

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

2.7 Les administrations compétentes de l'Etat ne doivent pas exiger de visa et ne doivent pas percevoir de droit de visa ou autre redevance à l'occasion de l'emploi de l'un quelconque des documents exigés pour l'entrée ou la sortie des aéronefs.

2.8 Les document d'entrée et de sortie des aéronefs seront acceptés lorsqu'ils sont rédigés en français et en anglais, Les services de l'aviation civile, d'immigration et de douanes peuvent en exiger la traduction orale ou écrite en français, s'ils sont rédigés en une langue autre que le français et l'anglais.

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

a) Sous forme électronique, transmis à un système d'information des pouvoirs publics ;

b) Sur support papier, produits ou transmis de façon électronique ; ou

c) Sur support papier, remplis à la main selon les modèles figurant dans le présent règlement.

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

2.11 Les administrations qui exigent une déclaration générale aux exploitants limiteront les exigences aux éléments indiqués à l'Appendice 1. Les renseignements sont acceptés sous forme électronique ou sur support papier.

2.12 Lorsqu'une attestation est exigée comme déclaration générale, les administrations compétentes de l'Etat doivent mettre en œuvre des mesures permettant de répondre à cette exigence, soit par une mention manuscrite, soit par l'apposition d'un tampon sur une page du manifeste de marchandises. Cette attestation sera signée par l'agent autorisé ou le pilote commandant de bord.

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

2.14 Lorsque les services de douanes exigent la présentation du manifeste de marchandises sur support papier, elles doivent accepter :

a) Le formulaire indiqué à l'Appendice 3, rempli selon les instructions ; ou

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

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

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

a) aux renseignements indiqués dans l'en-tête du modèle de manifeste de marchandises ;

b) au nombre d'unités de chaque marchandise ;

c) à la nature de chaque marchandise.

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

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

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

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

C. Correction des documents

2.21 En cas d'erreurs relevées dans l'un quelconque des documents mentionnés ci-dessus, Les administrations compétentes de l'Etat donnent à l'exploitant d'aéronefs ou à son agent agréé la possibilité de rectifier ces erreurs, ou elles les rectifient elles-mêmes.

2.22 Les administrations compétentes de l'Etat ne pénaliseront pas un exploitant d'aéronefs ou son agent agréé si ces derniers sont en mesure de prouver aux pouvoirs publics compétents que toute erreur relevée dans les documents décrits dans la section B du chapitre 2 a été commise par inadvertance et sans intention frauduleuse ou négligence grossière.

D. Désinsectisation des aéronefs.

2.23 Les administrations compétentes de l'Etat doivent limiter, si possible, toute exigence systématique de désinsectisation des cabines et postes de pilotage d'aéronefs au moyen d'aérosols lorsque les passagers sont à bord, aux vols sans changement d'aéronef ayant leur origine dans des territoires, ou passant par des territoires, qu'ils estiment, 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).*

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

2.25 Les administrations compétentes de l'Etat, lorsque la désinsectisation est exigée, autoriseront ou accepteront uniquement les méthodes chimiques ou non chimiques et/ou les insecticides qui sont recommandés par l'OMS et qui sont jugés efficaces par les États contractants.

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

2.26 Les services de désinsectisation et de santé publique doivent veiller 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 incommodent le moins possible.

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

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

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

2.30 Les services de désinfection et les exploitants d'aéronefs veilleront 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.

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

E. Désinfection des aéronefs

2.31 L'Agence nationale de l'Aviation civile et les services de désinfection doivent déterminer 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 effectuée pour le type et les groupes à risque des pathogènes et sera 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 seront désinfectées à l'aide de moyens chimiques ou non chimiques possédant les propriétés germicides appropriées pour lutter contre l'agent infectieux visé ;
c) la désinfection sera faite un personnel formé muni 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'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.

2.32 Les administrations compétentes de l'État, les gestionnaires d'aéroports et les exploitants d'aéronefs mettront 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 excrétions.

2.33 Les administrations compétentes de l'Etat et les services de désinfection qui exigent une désinfection supplémentaire pour répondre à un incident sanitaire ou après une contamination intervenue à bord d'un aéronef limiteront la désinfection au seul contenant ou compartiment de l'aéronef dans lequel la contamination est suspectée, en tenant compte des dispositions du point 2.31 du présent règlement.

2.34 Les administrations compétentes de l'État et les gestionnaires d'aéroport veilleront à ce que l'exploitant de l'aéronef ait en place une procédure prévoyant une attention particulière (c'est-à-dire une supervision ou une formation supplémentaire) à la désinfection des zones sensibles, comme le poste de pilotage, le compartiment électronique et les offices, en conformité avec les instructions du constructeur.

2.35 Lorsque des preuves de désinfection sont exigées par suite d'un incident sanitaire ou d'une contamination à bord, les administrations compétentes de l'Etat et les services de désinfection accepteront une notification générale sur la Déclaration générale figurant à l'appendice 1 du présent règlement ou une fiche de contrôle de désinfection pertinente, comme preuve que la désinfection a été effectuée conformément aux procédures recommandées par l'OMS, et autoriseront les passagers et l'équipage à débarquer immédiatement de l'aéronef.

Note. — Un exemple de fiche de contrôle de désinfection peut être consulté sur la page Sécurité du site Internet de l'OACI.

2.36 les administrations compétentes de l'Etat et les services de désinfection doivent établir des critères basés sur les performances pour leurs exigences relatives à la désinfection en coopération avec l'organisme national ou régional responsable des normes d'efficacité des désinfectants et fournissent des orientations sur les types de produits désinfectants ou produits chimiques qui peuvent être utilisés, en tenant compte de l'information fournie par les constructeurs d'aéronefs sur les produits chimiques approuvés, la disponibilité de ces produits dans la région et leur transportabilité entre les États contractants.

Note. — Les orientations sur les types de produits chimiques qui peuvent être utilisés devraient inclure la disponibilité de ces produits dans leur région et leur transportabilité entre les États contractants.

2.37 Lorsque des preuves de désinfection en plus ou en accompagnement du nettoyage général sont exigées, les administrations compétentes de l'Etat et les services de désinfection accepteront une notification pertinente sur la Déclaration générale figurant à l'appendice 1 de la présente Annexe comme preuve que la désinfection a été effectuée conformément aux procédures recommandées par l'OMS.

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

I- Généralités

2.38 L'Agence Nationale de l'Aviation civile veille à ce qu'il soit publié dans le Manuel d'Information aéronautique (MIA/AIP) les exigences du Gabon concernant les préavis et les demandes d'autorisation préalable de vols d'aviation générale et d'autres vols non réguliers.

2.39 L'Agence Nationale de l'Aviation civile reçoit et coordonne les réponses des services concernés par les préavis ou demandes d'autorisation.

2.40 L'adresse postale, 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'Agence Nationale de l'Aviation civile, sont indiquées dans le MIA/AIP.

2.41 L'Agence Nationale de l'Aviation civile avise les services d'inspection frontalière intéressés, notamment les douanes, l'immigration ou les services de quarantaine sanitaires, des activités prévues d'arrivée, de départ ou de transit.

II- Autorisation préalable

2.42 L'Agence Nationale de l'Aviation civile ne doit pas exiger qu'une autorisation ou une notification préalable soit demandée par la voie diplomatique, à moins que le vol ne soit de nature diplomatique.

2.43 Les exploitants d'aéronefs doivent introduire les demandes d'autorisation préalable à l'Agence Nationale de l'Aviation civile, qui :

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.

2.44 Dans le cas des aéronefs de transport de passagers, de fret ou de poste contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, les demandes d'autorisation préalables doivent comporter les renseignements suivants :

a) Nom de l'exploitant ;

b) Type et marques d'immatriculation de l'aéronef ;

c) Date et heure d'arrivée à l'aéroport considéré ; date et heure de départ de cet aéroport ;

d) Lieu ou lieux d'embarquement ou de débarquement (selon le cas) à l'étranger de passagers et de fret ;

e) Objet du vol, nombre de passagers, nature et quantité du fret ;

f) Nom, adresse et profession de l'affréteur, le cas échéant.

2.44.1 L'Agence Nationale de l'Aviation civile publie dans le MIA/AIP le délai minimum exigé pour le traitement des demandes d'autorisation préalable.

2.45 Dans le cas des aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, les renseignements exigés dans la demande d'autorisation doivent être ceux qui figurent dans le plan de vol.

Note. — Les spécifications applicables aux plans de vol figurent dans le Règlement Aéronautique n°7.1 (RAG 7.1) — Règles de l'air.

2.46 Toute demande d'autorisation préalable doit être déposée auprès de L'Agence Nationale de l'Aviation civile trois (3) jours ouvrables à l'avance.

III- Préavis d'entrée

2.47 Dans le cas des aéronefs qui effectuent, soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ne doit pas exiger pour le préavis de ces vols un délai supérieur à celui qui est exigé par les services du contrôle de la circulation aérienne et par les services de contrôle aux frontières concernés.

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

2.48 Les administrations compétentes de l'Etat doivent accepter les renseignements figurant dans le plan de vol comme préavis d'arrivée, à condition que ces renseignements soient reçus deux (02) 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

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

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

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

2.51 Tout aéronef qui effectue un vol autre qu'un vol d'un service international régulier à destination d'un aéroport international situé au Gabon ou qui fait escale à un tel aéroport et qui est admis à titre temporaire en franchise de droits de douane conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago relative à l'Aviation civile internationale, doit être autorisé à séjourner au Gabon pendant une durée déterminée suivant le cas par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, 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, les administrations compétentes de l'Etat doivent établir et mettre en œuvre une réglementation et des procédures de contrôle frontalier appropriés à l'environnement du transport aérien et doivent les appliquer de manière à éviter les retards inutiles.

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

B. Documents exigés des voyageurs

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

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

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

C. Sécurité des documents de voyage

3.5. Les services d'immigration et les autres organismes concernés doivent établir des contrôles appropriés sur l'ensemble des processus de demande, d'octroi et de délivrance des documents de voyage, leurs éléments connexes pour garantir un niveau élevé d'intégrité et de sûreté.

3.5.1 Les services d'immigration et les autres organismes concernés utilisent régulièrement tant le Guide de l'OACI pour l'évaluation de la sécurité du traitement et de la délivrance des documents de voyage que le ICAO TRIP Guide on Evidence of Identity (Guide de l'OACI sur les preuves d'identité) afin d'assurer l'intégrité de leur processus de délivrance des documents de voyage.

Note. — Le Guide de l'OACI pour l'évaluation de la sécurité du traitement et de la délivrance des documents de voyage est un guide en trois parties, qui comprend des pratiques optimales, un guide d'évaluation et un guide à l'intention des experts, et qui peut être utilisé par l'État lui-même ou en coopération avec des partenaires internationaux. Le ICAO TRIP

Guide on Evidence of Identity (EOI) est conçu pour permettre aux États d'évaluer leur contexte actuel concernant les preuves d'identité et de concevoir une approche globale fondée sur les risques aux fins de l'établissement et de la validation de l'identité au moyen des documents et informations disponibles. Cette approche selon la preuve d'identité est un moyen efficace d'établir en toute confiance l'identité d'une personne lors de la délivrance d'un document de voyage ou d'un visa, ou de faciliter son passage à la frontière.

3.6 Les services d'immigration doivent établir des contrôles pour se prémunir contre le vol des documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.

3.6.1 Les services d'immigration doivent actualiser régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions de leurs 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.

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

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

Note. — La base de données SLTD d'INTERPOL contient des informations sur des documents de voyage et d'identité déclarés volés, perdus, révoqués, invalides ou volés vierges.

3.9 Les administrations compétentes de l'Etat ne doivent pas prolonger la période de validité de leurs documents de voyage lisibles à la machine (DVLM).

Note.— Les spécifications du Doc 9303 n'autorisent pas la modification de la date d'expiration et des autres données figurant dans la zone de lecture automatique. Cette disposition concerne aussi les visas lisibles à la machine

D. Documents de voyage

3.10 Tous les passeports délivrés par Les services du Ministère des affaires étrangères et d'immigration doivent être lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 4.

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

3.10.1 Dans le cas des passeports émis après la date du 24 novembre 2005 et qui ne sont pas lisibles à la machine, Les administrations compétentes de l'Etat veilleront à ce que la date d'expiration soit antérieure au 24 novembre 2015.

3.10.2 Les administrations compétentes de l'Etat qui émettent des passeports avec un indicateur de type de document secondaire le feront conformément aux spécifications du Doc 9303 au plus tard le 1er janvier 2026.

Note 1. — L'indicateur secondaire de type de document désigne le type de passeport lisible à la machine, par exemple un passeport ordinaire, un passeport diplomatique ou un passeport d'urgence. Les codes pour les livrets passeport s'appliquent à la fois à la zone de lecture automatique et à la zone d'inspection visuelle et sont spécifiés dans le Doc 9303, partie 4.

Note 2. — Le code de document secondaire désigné pour les passeports d'urgence émis sous forme de documents à une seule page est spécifié dans le Doc 9303, partie 8.

3.10.3 Tous les passeports émis par les administrations compétentes de l'Etat le seront avec un indicateur de type de document secondaire, conformément aux spécifications du Doc 9303 au plus tard le 1er janvier 2028.

3.11 Les administrations compétentes de l'Etat veilleront à ce que les passeports émis sans indicateur de type de document secondaire harmonisé conformément aux spécifications du Doc 9303 expirent avant le 1er janvier 2038.

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

Note. Les documents de voyage des réfugiés sont prévus à l'article 28 de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés et ceux des personnes apatrides, à l'article 28 de la Convention de 1954 relative au statut des apatrides. Dans Titres de voyage pour les réfugiés no 13 (XXIX – 1978), le Comité exécutif du Programme du Haut-Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés a appelé les États contractants qui n'étaient pas parties à la Convention de 1951 à fournir des documents lisibles à la machine similaires pour les réfugiés résidant légalement sur leur territoire

3.12.1 Lorsque le GABON délivre un DVLM-e, les services d'immigration le feront en se conformant aux spécifications du Doc 9303.

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

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

3.13.1 Les services du Ministère des affaires étrangères et d'immigration qui délivrent des DVLM-e mettront en œuvre le mécanisme d'établissement de connexion authentifié par mot de passe (PACE) à compter du 1er janvier 2027.

Note.— Les spécifications du mécanisme PACE figurent dans le Doc 9303. Le mécanisme PACE assure un chiffrement renforcé de la communication entre le système d'inspection et les puces des DVLM-e, offrant ainsi une plus grande protection des données personnelles.

3.13.2 Les services du Ministère des affaires étrangères et d'immigration qui délivrent des DVLM-e ne les émettront plus avec contrôle d'accès de base (BAC) à compter du 1 er janvier 2028.

3.13.3 Les services du Ministère des affaires étrangères et d'immigration qui délivrent des DVLM-e doivent veiller à ce que tous les DVLM-e avec contrôle d'accès de base soient retirés de la circulation d'ici au 1 er janvier 2038.

3.13.4 Les services du Ministère des affaires étrangères et d'immigration qui délivrent des DVLM-e doivent mettre à jour le codage de leurs images faciales au plus tard le 1er janvier 2030.

Note 1.— Les spécifications pour le codage de l'image faciale et d'autres données biométriques dans les circuits intégrés sans contact des DVLM-e figurent dans le Doc 9303.

Note 2 — Entre 2026 et 2029, les États qui délivrent des DVLM-e peuvent utiliser l'un des deux types de formats différents pour coder l'image faciale, comme il est spécifié dans le Doc 9303. Pendant cette période de transition de quatre ans, les essais d'interopérabilité et de conformité seront essentiels.

3.13.5 Les services du Ministère des affaires étrangères et d'immigration qui émettent des DVLM-e doivent adhérer au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI.

3.13.6 Les services d'immigration qui participent au RCP OACI y téléchargeront les données de clés publiques nécessaires à l'authentification de tous les passeports électroniques qu'ils délivrent.

Note.— La fourniture des certificats de l'Autorité de certification signataire nationale (CACSN) de clés publiques de l'État contractant au moment de la première utilisation est considérée comme le niveau minimum requis de données à fournir pour se conformer à la présente norme. Le téléchargement de listes de révocation de certificats (CRL) est fortement recommandé.

3.14 Les services du Ministère des affaires étrangères et d'immigration doivent établir des services accessibles au public pour la réception des demandes et la délivrance des documents de voyage.

3.15 Les services du Ministère des affaires étrangères et d'immigration doivent établir des procédures transparentes pour les demandes de délivrance, le renouvellement ou le remplacement des documents de voyage et mettre à la disposition des intéressés des renseignements décrivant les formalités requises.

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

3.16 Les services du Ministère des affaires étrangères et d'immigration doivent délivrer des passeports séparés à chaque personne, quel que soit son âge.

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

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

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

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

3.17 Les services du Ministère des affaires étrangères et d'immigration utilisant des circuits intégrés (puces électroniques) ou d'autres technologies facultatives de lecture automatique pour la représentation des données personnelles, y compris les données biométriques, dans leurs documents de voyage doivent prendre des dispositions pour que les données encodées puissent être révélées au titulaire du document sur demande.

E. Visas de sortie

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

F. Visas d'entrée/de retour

3.20 En vertu d'accords multilatéraux ou bilatéraux, Les services d'immigration doivent s'efforcer d'abandonner ou supprimer dans la mesure du possible, l'obligation de visa d'entrée pour les nationaux d'un nombre maximal d'États, lorsque ceux-ci entrent comme visiteurs.

3.21 Les services d'immigration ne doivent pas exiger de visa lors du retour, des ressortissants gabonais.

3.22 Les services d'immigration ne doivent pas exiger de visa lors du retour au Gabon, des étrangers qui détiennent un permis de résidence permanente en règle.

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

3.24 Pour les procédures de délivrance des visas, Les services d'immigration ne doivent pas exiger, que le signataire de la demande se présente en personne au bureau émetteur.

3.25 Les services d'immigration qui émettent des visas d'entrée à des visiteurs éventuels doivent veiller à ce que ces visas aient une durée de validité minimale de six (6) mois à compter de la date de délivrance, indépendamment du nombre d'entrées, étant entendu que la durée de chaque séjour pourra être limitée.

3.26 Les services d'immigration qui délivrent des visas non lisibles à la machine, doivent veiller à ce que les données personnelles et les données sur la délivrance qui y figurent soient conformes aux spécifications relatives à la zone d'inspection visuelle du visa lisible à la machine, qui figurent dans le Doc 9303 de l'OACI, Partie 7.

G. Cartes d'embarquement/débarquement

3.27 *Il est recommandé que* Les administrations compétentes de l'Etat *n'exigent pas des visiteurs voyageant par la voie aérienne, ou des exploitants d'aéronefs en leur nom, des renseignements d'identification autres que ceux fournis dans la pièce d'identité. Lorsque ces renseignements sont exigés, les États contractants devraient mettre au point des systèmes permettant la saisie électronique de ces renseignements à partir des DVLM ou d'autres sources.*

3.28 Les administrations compétentes de l'Etat qui exigent des visiteurs arrivants ou partant par la voie aérienne la présentation d'un formulaire de renseignements personnels doit limiter les renseignements demandés à ceux qui sont indiqués à l'Appendice 5 — Carte d'embarquement/débarquement.

3.29 Les administrations compétentes de l'Etat acceptent que les cartes d'embarquement/débarquement soient remplies par les visiteurs et n'exigent pas qu'elles soient remplies ou vérifiées par l'exploitant d'aéronefs

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

H. Inspection des documents de voyage

3.31 Les administrations compétentes de l'Etat doivent aider les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers afin d'empêcher la fraude et les abus.

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

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

3.33.1 Les administrations compétentes de l'Etat doivent saisir les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux. Ils doivent saisir aussi le document de voyage d'une personne non admissible qui se fait passer pour le titulaire légitime du document de voyage. Ces documents doivent être retirés de la circulation immédiatement et renvoyés à l'administration

compétente de l'État émetteur ou à la mission diplomatique résidente de cet État, sauf dans les cas où les administrations compétentes de l'Etat conservent ces documents à des fins d'application de la loi. L'administration compétente de l'État émetteur ou la mission diplomatique de cet État sera notifiée lorsque les administrations compétentes doivent conserver les documents de voyage qu'ils ont saisis.

3.33.2 Les services d'immigration ne doivent pas exiger des exploitants d'aéronefs qu'ils saisissent les documents visés dans la disposition figurant au § 3.33.1

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

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

3.33.4 Les administrations compétentes de l'Etat doivent concourir à l'instauration de systèmes de contrôle frontalier automatisé (CFA) pour faciliter et accélérer le contrôle des personnes qui entrent ou qui sortent du Gabon par voie aérienne.

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

3.34 Si les services d'immigration effectuent des contrôles sur les DVLM-e dans les systèmes d'inspection, ils mettront en œuvre les spécifications relatives au décodage des données de l'image faciale dans les circuits intégrés sans contact des DVLM-e au plus tard le 1er janvier 2026.

Note.— Les spécifications pour le décodage de l'image faciale et d'autres données biométriques dans les circuits intégrés sans contact des DVLM-e figurent dans le Doc 9303.

3.36.6 les administrations compétentes de l'Etat qui utilisent des systèmes de contrôle frontalier automatisé (CFA) doivent veiller à ce que les portes d'embarquement ou d'accès à ces systèmes soient dotées d'un personnel suffisant lorsqu'elles sont en service, afin d'assurer la fluidité de la circulation des passagers et de répondre rapidement aux problèmes de sécurité et d'intégrité en cas de dysfonctionnement d'un système.

3.37 Dans la mesure du possible, il est recommandé qu'aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, les États contractants vérifient les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux en les comparant aux informations de la base de données SLTD d'INTERPOL.
3.37.1 Il est recommandé que les services d'immigrations qui appliquent des mesures de vérification des DVLM-e aux points de contrôle frontalier adhèrent au RCP de l'OACI et utilisent les informations qu'il contient pour valider les DVLM-e à ces points de contrôle.

I. Procédures de sortie

3.34 Les administrations compétentes de l'Etat ne doivent pas exiger des visiteurs la présentation d'un acquit d'impôt sur le revenu.

3.35 Les administrations compétentes de l'Etat doivent dégager les exploitants d'aéronefs de toute responsabilité en cas de non-paiement de l'impôt sur le revenu par des passagers.

3.36 Les administrations compétentes de l'Etat, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les gestionnaires d'aéroports, sont tenues de se fixer comme objectif, une durée totale maximale de 60 minutes tout compris pour l'accomplissement des formalités de départ requises pour tous les passagers qui n'exigent qu'un traitement normal. Cette durée est calculée à partir du moment où le passager se présente au premier point de traitement à l'aéroport (comptoir d'enregistrement de la compagnie aérienne, point de contrôle de sûreté ou autre point de contrôle requis, selon les dispositions prises à chaque aéroport du Gabon).

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

3.37 Les administrations compétentes de l'Etat, doivent avec l'exploitant de l'aéroport, utiliser les technologies applicables et adopter un système d'inspection à circuits multiples ou d'autres moyens de répartition des passagers, afin d'accélérer ces inspections.

3.38 Les administrations compétentes de l'Etat ne doivent pas exiger la présentation, pour inspection au titre du contrôle frontalier, des bagages des passagers au départ du Gabon.

J. Procédures d'entrée et responsabilités

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

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

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

3.42 Les services d'immigration doivent prendre rapidement en charge les passagers et les membres d'équipage aux fins de vérification de leur admissibilité sur le territoire gabonais.

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

3.43 L'exploitant d'aéronefs est responsable de la garde et des soins des passagers et des membres d'équipage au débarquement à partir du moment où ils quittent l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient pris en charge pour vérification comme le prévoit le § 3.42.

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

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

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

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

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

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

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

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

3.51 Sauf dans certains cas d'espèce, les d'immigration doivent restituer immédiatement après examen les documents de voyage des passagers et des membres d'équipage.

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

K. Procédures et règles de transit

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

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

L. Restitution des bagages séparés de leur propriétaire

3.55 Sauf pour des raisons de sécurité ou de sûreté, les services de douanes doivent permettent aux exploitants d'aéronefs de faire suivre les bagages mal acheminés à leur propriétaire et dégager 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.

3.56 Les administrations compétentes de l'Etat doivent autoriser 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, les exploitants d'aéronefs doivent veiller, en relation avec l'exploitant de l'aéroport à ce que les dispositions soient prises en vue de la garde temporaire de ces bagages, sous stricte surveillance et en lieu sûr.

3.57 Les administrations compétentes de l'Etat notamment les services de douane gabonaise doivent, dans la mesure du possible, autoriser les exploitants d'aéronefs à présenter des bagages non identifiés, non réclamés ou mal acheminés en vue du dédouanement, à une destination appropriée, pour le compte de leurs propriétaires, et à livrer ces bagages à leurs propriétaires.

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

3.59 L'exploitant d'aéronefs doit être dégagé de l'obligation de garder les bagages qui ne sont pas encore libérés par les administrations compétentes de l'Etat, et de toute responsabilité en ce qui concerne les droits et taxes à l'importation dont sont passibles ces bagages, dès que ceux-ci seront pris en charge par les douanes gabonaises 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

3.60 Les administrations compétentes de l'Etat doivent, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, prendre des mesures visant à accélérer les formalités de contrôle des membres d'équipage et la visite de leurs bagages, selon les besoins au départ et à l'arrivée.

3.61 Les administrations compétentes de l'Etat doivent faciliter et accélérer le processus selon lequel les exploitants d'aéronefs ayant leur siège au Gabon peuvent demander des certificats de membre d'équipage (CMC) pour leurs membres d'équipage.

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

3.62 Lorsque les administrations compétentes de l'Etat délivrent des certificats aux membres d'équipage, ces certificats doivent être émis uniquement sous forme de cartes lisibles à la machine conformément aux spécifications du Document 9303 de l'OACI, Partie 5.

3.62.1 Les administrations compétentes de l'Etat doivent mettre en place des procédures qui permettent à tout membre d'équipage à qui un certificat de membre d'équipage a été délivré d'examiner et de vérifier la validité des informations qu'il contient, et de faire corriger toute erreur éventuelle, et cela sans frais pour le membre d'équipage.

3.63 Les exploitants d'aéronefs qui délivrent des cartes d'identité de membres d'équipage doivent s'assurer que ces documents soient produits selon le modèle indiqué à l'Appendice 7, c'est-à-dire avec la même présentation que la zone visuelle du certificat de membre d'équipage lisible à la machine et permettant la confirmation de l'identité et la vérification de sécurité du document, assistées par machine.

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

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

3.65 Sauf dans des circonstances spéciales, les administrations compétentes de l'Etat doivent accepter les CMC émis conformément aux dispositions de l'alinéa 3.62 aux fins d'admission sans visa des membres d'équipage s'ils arrivent sur le territoire national en service à bord d'un vol international et s'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par le Gabon.

3.65.1 Les administrations compétentes de l'Etat peuvent dispenser de l'exigence d'un visa les membres d'équipage qui arrivent en service à bord d'un vol international et demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par le Gabon.

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

3.66 Sauf dans des circonstances spéciales, les administrations compétentes de l'Etat doivent établir des dispositions pour permettre l'entrée temporaire, sans délai, dans le territoire gabonais du personnel technique des exploitants d'aéronefs étrangers dont les lignes aboutissent au territoire gabonais ou le traversent, lorsque ce personnel est nécessaire pour remettre, d'urgence, en état un aéronef dont le vol a dû être interrompu pour des raisons techniques. Si une administration

exige une garantie en ce qui concerne la subsistance et/ou le rapatriement de ce personnel, cette garantie sera négociée, sans que l'entrée des intéressés soit retardée.

N. Inspecteurs de l'aviation civile

3.67 Sauf dans des circonstances spéciales, les services d'immigration doivent prendre les mesures nécessaires pour que les inspecteurs de l'aviation civile d'un autre État membre de l'OACI qui effectuent des inspections soient traités de la même manière que les membres d'équipage, lorsqu'ils accomplissent les formalités de départ ou d'arrivée.

3.68 L'Agence Nationale de l'Aviation Civile délivre aux inspecteurs de l'aviation civile du Gabon un document d'identité, tenant compte des éléments énoncés à l'Appendice 8.

3.69 Les inspecteurs de l'aviation civile doivent être en possession du document d'identité spécifié au § 3.68, d'un exemplaire de leur itinéraire délivré par l'État qui les emploie et d'un passeport en cours de validité.

3.70 Les administrations compétentes de l'Etat doivent accorder aux inspecteurs de l'aviation civile d'un autre État membre de l'OACI les privilèges d'entrée temporaire décrits au § 3.62 pour les membres d'équipage, pour autant qu'ils présentent les documents énumérés au § 3.78 (par exemple une pièce d'identité d'inspecteur de l'aviation civile, l'itinéraire et un passeport valide) et qu'ils partent après une période de repos normale.

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

3.71 Les services d'immigration doivent prendre les mesures nécessaires pour admettre temporairement sur le territoire gabonais, un passager ou un membre d'équipage qui, en raison du déroutement ou du retard d'un vol pour des raisons de force majeure, n'est pas en possession du visa d'entrée exigé, avant son arrivée.

3.72 Sous réserve du respect des exigences relatives à la sûreté et à la sécurité, les services d'immigration doivent établir des mesures pour permettre aux passagers en transit qui sont retardés de façon inattendue, du fait d'une annulation ou d'un retard de vol, d'être autorisés à se loger en dehors de l'aéroport.

3.73 Dans des situations d'urgence résultant de cas de force majeure, les administrations compétentes de l'Etat en collaboration avec les exploitants d'aéronefs doivent accorder une assistance prioritaire aux passagers ayant des besoins médicaux, aux mineurs non accompagnés et aux personnes handicapées qui ont déjà commencé leur voyage.

3.74 Les administrations compétentes de l'Etat doivent établir des mesures pour autoriser le départ du territoire ou le transit par le territoire, des passagers détenteurs de réservations valides de voyage aérien, même si les visas de ces passagers ont expiré en raison de retards de vol résultant de cas de force majeure.

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

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

P. Mineurs

3.77 Le personnel des administrations compétentes de l'Etat doit être formé pour prendre en compte le bien-être des mineurs, qu'ils soient accompagnés ou non.

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

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

3.80 Lorsque la confidentialité des données et les restrictions en matière de protection le permettent, les exploitants d'aéronefs doivent faire part de toute inquiétude concernant le bien-être d'un mineur aux administrations compétentes de l'Etat.

3.81 Les administrations compétentes de l'Etat doivent envisager de placer un mineur non accompagné sous la garde des agents des administrations compétentes de l'Etat dès que possible s'il surgit au cours d'un voyage des préoccupations importantes quant à son bien-être qui ne peuvent être résolues rapidement.

3.82 Les administrations compétentes de l'Etat doivent appliquer des mesures adéquates pour faire en sorte que les exploitants d'aéronefs ne permettent pas à des mineurs de moins de cinq (5) ans de voyager sans accompagnateur.

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

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

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

Chapitre 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES

A. Généralités

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B. Renseignements exigés par les pouvoirs publics

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

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

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

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

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

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

4.15 Lorsqu'une administration compétente de l'Etat exige des documents supplémentaires pour les formalités d'importation, d'exportation ou de transit, tels que factures commerciales, formulaires de déclaration, licences d'importation, etc., il doit s'abstenir d'obliger l'exploitant d'aéronefs à veiller à ce que ces exigences soient satisfaites, de le tenir responsable des erreurs ou des omissions que comporteraient ces documents et de lui infliger des amendes ou des sanctions pour lesdites erreurs ou omissions, à moins que l'exploitant d'aéronefs ne soit lui-même le déclarant, qu'il n'agisse pour le compte de celui-ci ou qu'il n'ait des responsabilités juridiques particulières.

4.16 Lorsque les documents nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises sont présentés sur support papier, la présentation sera basée sur la formule-cadre des Nations Unies en ce qui concerne la déclaration de marchandises et sur la présentation figurant à l'Appendice 3 s'il s'agit d'un manifeste de marchandises.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.24 Les services de douanes doivent prendre des dispositions pour que les marchandises à l'exportation puissent être présentées pour dédouanement à tout bureau de douane désigné à cet effet. Le transfert de ce bureau jusqu'à à l'aéroport à partir duquel les marchandises doivent être exportées doit être réalisé selon les procédures établies dans les lois et règlements en vigueur. Ces procédures doivent être aussi simples que possible.

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

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

4.27 Lors de la planification des vérifications des marchandises, la priorité est accordée à la vérification des animaux vivants et des marchandises périssables et des autres marchandises dont le caractère urgent est accepté par les administrations compétentes de l'Etat

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

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

a) les marchandises ont une valeur estimative inférieure à un montant maximal au-dessous duquel aucun droit ou taxe à l'importation ne sera perçu ; ou

b) les marchandises font l'objet de droits ou taxes à l'importation qui sont inférieurs au montant établi par l'État comme étant la valeur minimale soumise à imposition ; ou

c) les marchandises ont une valeur estimative inférieure aux limites de valeur spécifiées au-dessous desquelles les marchandises peuvent recevoir la mainlevée ou être dédouanées immédiatement sur la base d'une simple déclaration et du paiement de tout droit ou taxe à l'importation applicable, ou du dépôt auprès des douanes gabonaises d'une garantie à cet effet ; ou

d) les marchandises sont importées par une personne autorisée et sont d'un type précis.

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

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

a) la mainlevée des marchandises pour l'importation ou l'exportation sur présentation des renseignements minimaux nécessaires pour identifier les marchandises et permettre de remplir par la suite la déclaration finale de marchandises ;

b) le dédouanement des marchandises importées ou exportées dans les locaux de la personne agréée ou à un autre endroit autorisé par les douanes ;

c) le dépôt d'une déclaration de marchandises pour l'importation ou l'exportation, sur la base de l'inscription dans les archives de la personne agréée ;

d) le dépôt d'une seule déclaration de marchandises pour toutes les importations ou exportations dans une période donnée pendant laquelle des marchandises sont importées ou exportées fréquemment par la même personne.

Note. — Pour ce qui est du terme « personnes agréées» (voir 4.30 et 4.30.1 ci-dessus), l'attention est attirée sur la norme transitoire 3.32 de la Convention internationale de l'OMD pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, révisée en 1999, entrée en vigueur en 2006 (Convention de Kyoto révisée).

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

4.32 Les administrations compétentes de l'Etat doivent traiter les demandes de mainlevée d'expéditions partielles lorsque tous les renseignements ont été soumis et lorsque les autres exigences pour ces expéditions partielles ont été satisfaites.

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

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

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

b) une raison valable, acceptable par les autorités douanières, est donnée pour expliquer le non-déchargement des marchandises;

c) le manifeste de marchandises est dûment amendé.

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

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

b) une raison valable, acceptable par les douanes, est donnée pour expliquer la non-déclaration des marchandises ;

c) le manifeste de marchandises est dûment amendé ;

d) les marchandises font l'objet des dispositions douanières appropriées.

Le cas échéant, les administrations compétentes de l'Etat, sous réserve du respect de ses exigences, doivent faciliter la réexpédition des marchandises à la bonne destination.

4.36 Si des marchandises sont expédiées vers une destination située dans un État membre de l'OACI, mais que la mainlevée ne leur a pas été accordée pour utilisation dans cet État et qu'il est exigé par la suite qu'elles soient renvoyées au point d'origine ou réexpédiées vers une autre destination, les administrations compétentes de l'Etat doivent autoriser la réexpédition sans exiger de licences d'importation, d'exportation ou de transit, si cela n'entraîne aucune infraction aux lois et règlements en vigueur.

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

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

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

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

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

a) fait escale à deux ou plusieurs aéroports internationaux à l'intérieur du territoire national, sans atterrissage intermédiaire sur le territoire d'un autre État ;

b) n'embarque pas de passagers effectuant un vol intérieur.

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

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

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

4.44 Les administrations compétentes de l'Etat doivent, sous réserve des dispositions relatives à la sécurité de l'aviation civile, donner une suite favorable à toute demande d'autorisation de prêt entre exploitants d'aéronefs d'autres États membres de l'OACI, ou leurs agents agréés, d'équipement d'aéronef, de pièces de rechange, ainsi que d'équipement au sol et de matériel de sûreté et de leurs pièces de rechange, importés en exonération conditionnelle de droits et taxes à l'importation.

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

E. Conteneurs et palettes

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

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

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

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

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

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

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

4.53 Les administrations compétentes de l'Etat doivent autoriser la réexportation par tout bureau de douane désigné des conteneurs et des palettes admis temporairement.

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

F. Formalités et documents relatifs à la poste

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

G. Matières radioactives

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

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

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

4.58 si une administration compétente de l'Etat adopte des réglementations ou restrictions douanières ou autres en matière d'entrée/sortie qui diffèrent de celles qui sont spécifiées dans le Document OACI 9284 — Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, elle doit en informer rapidement l'Autorité de l'Aviation Civile qui en fera de même à l'OACI, en vue de la publication de ces différences dans les Instructions techniques, en application 4.4-2.2 § 2.5 du Chapitre 2 du RAG 4.4

Chapitre 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

A. Généralités

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

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

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

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

B. Personnes non admissibles

5.3 Lorsqu'une personne est jugée non admissible conformément au § 3.45, les services d'immigration doivent en aviser sans délai l'exploitant d'aéronefs, en confirmant par écrit le plus tôt possible.

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

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

Note. — La présente disposition ne doit en aucune manière être interprétée comme une autorisation de renvoyer quiconque demande asile vers un pays dans lequel sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un groupe social particulier ou de ses opinions politiques.

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

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

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

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

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

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

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

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

a) au point où elle a commencé son voyage ; ou

b) à tout autre endroit où elle peut être admise.

5.11.1 Les services d'immigration doivent consulter, s'il y a lieu, l'exploitant d'aéronefs sur le point le plus pratique où la personne non admissible doit être refoulée.

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

5.12 Les services d'immigration doivent accepter, pour vérification, une personne refoulée d'un État où elle a été jugée non admissible, si cette personne a commencé son voyage à partir du territoire gabonais. Cette personne ne doit pas être renvoyée dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.

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

5.14 Sous réserve des dispositions nationales en vigueur, les administrations compétentes de l'Etat ne doivent pas imposer des amendes aux exploitants d'aéronefs, si des personnes à l'arrivée et en transit ne sont pas en possession des documents requis, lorsque les exploitants d'aéronefs peuvent démontrer qu'ils ont pris les précautions nécessaires pour vérifier que ces personnes se sont conformées aux exigences en matière de documents aux fins de l'entrée dans l'État de destination.

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

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

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

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

C. Personnes expulsées

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

5.18 Les services d'immigration qui expulsent des personnes du territoire gabonais doivent assumer toutes les obligations, responsabilités et coûts connexes.

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

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

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

a) une copie de l'ordre d'expulsion, si la législation du Gabon le prévoit ;

b) l'évaluation du risque par les administrations de l'Etat 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.

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

5.19.1 L'exploitant d'aéronefs et/ou le pilote commandant de bord peut 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.

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

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

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

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

5.22 Les services d'immigration doivent admettre sur le territoire gabonais les ressortissants nationaux qui ont été expulsés d'un autre État, sous réserve des dispositions applicables.

5.23 Les administrations compétentes de l'Etat doivent accorder une attention spéciale à l'admission d'une personne, expulsée d'un autre État, qui détient une preuve de résidence valide et autorisée sur le territoire gabonais.

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

D. Obtention d'un document de voyage de remplacement

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

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

5.26 L'administration compétente à laquelle il est demandé de fournir des documents de voyage pour faciliter le retour d'un de ses nationaux doit répondre dans un délai raisonnable, c'est-à-dire au plus tard 30 jours après avoir reçu la demande, soit en délivrant un document de voyage, soit en démontrant à la satisfaction de l'État requérant que l'intéressé n'est pas un de ses nationaux.

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

5.28 Lorsque les services d'immigration déterminent qu'une personne pour laquelle un document de voyage a été demandé est un ressortissant du Gabon, mais qu'ils ne peuvent pas délivrer un passeport dans les 30 jours suivant la demande, ils doivent délivrer un document de voyage d'urgence qui certifie la nationalité de l'intéressé et qui est valide pour la réadmission sur le territoire gabonais.

5.29 Sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires en vigueur et des mesures de sécurité et de sûreté applicables, les services d'immigration ne doivent ni refuser de délivrer un document de voyage à un ressortissant gabonais, ni en empêcher 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, chaque administration compétente de l'Etat doit veiller à ce que les dispositions du présent Règlement continuent d'être appliquées.

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

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

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

Note 1. — Des services de douane, d'immigration, de quarantaine et de santé comprennent notamment une communication en temps utile pour s'assurer que l'adaptation aux nouvelles exigences est raisonnable, pratique et possible dans les délais prescrits par les points 1.2 b) et 1.2 c) du Chapitre 1.

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

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

6.2 *Les administrations compétentes de l'Etat évalueront régulièrement la possibilité de menaces de santé publique imminentes aux aéroports internationaux en tant que points d'entrée et veilleront à ce que des efforts coordonnés soient faits pour y faire face.*

Note. — L'attention est appelée sur les dispositions relatives au contenu du plan d'urgence d'aérodrome, énoncées à la section 9.1, chapitre 9, volume I, de l'Annexe 14, et sur la norme 10.16, chapitre 10, de la présente Annexe concernant le plan national pour l'aviation en préparation d'une flambée de maladie transmissible

6.3 Les administrations compétentes de l'Etat exigera que l'organisme ou les organismes qui sont chargés de la planification de nouvelles installations ou d'importantes modifications d'installations, y compris les aérogares de fret à des aéroports internationaux, consultent les autorités publiques, les exploitants d'aéronefs et les organismes intéressés représentant les utilisateurs de l'aéroport, dès les premières étapes de la planification.

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

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

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

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

I- Dispositions communes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II- Dispositions relatives au stationnement et au service des aéronefs

6.13 L'exploitant d'aéroport doit veiller à ce que des installations convenant au stationnement et au service des aéronefs soient mises à disposition, afin d'accélérer les formalités de congé et les opérations sur les aires de trafic et de réduire la durée d'immobilisation des aéronefs au sol.

III- Passagers, équipages et bagages au départ

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

6.15 Les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs peuvent mettre en place des installations d'enregistrement hors aéroport, pour autant que toutes les mesures de sûreté et autres formalités de contrôle nécessaires soient observées.

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

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

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

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

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

IV- Passagers, équipages et bagages à l'arrivée

6.20 Les administrations compétentes de l'Etat doivent mettre en œuvre un nombre suffisant de postes de contrôle pour qu'un congé puisse être donné aux passagers et équipages à l'arrivée dans les délais les plus courts possible. Un ou plusieurs postes de contrôle supplémentaires seront en outre prévus, dans la mesure du possible, pour les cas complexes, afin de ne pas entraver la circulation de la majorité des passagers.

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

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

6.23 Les exploitants des aéroports internationaux doivent veiller à ce que les exploitants d'aéroports apportent aux passagers une assistance dans le transport de leurs bagages depuis les points de délivrance des bagages jusqu'à des points situés aussi près que possible des postes de stationnement des véhicules de surface qui quittent l'aéroport ou qui relient les diverses aérogares.

V- Transit et transbordement des passagers et membres d'équipage

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

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

VI- Installations et services divers dans les aérogares de passagers

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

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

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

6.28.1 L'exploitant de l'aéroport doit prendre des dispositions en vue de mettre en place, dans des secteurs publics ou non contrôlés des zones d'arrivée et/ou de départ, des aménagements destinés aux organisateurs de voyages en groupe/voyagistes, afin de réduire le plus possible les encombrements dans les aérogares.

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

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

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

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

6.32 L'exploitant de l'aéroport, en relation avec l'organe de sûreté et les exploitants d'aéronefs doit veiller à ce que les aérogares de fret soient conçues pour faciliter le traitement et l'entreposage du fret dans de bonnes conditions de sûreté, d'hygiène, d'efficacité et de sécurité, conformément aux lois et règlements applicables.

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

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

6.41 Les administrations compétentes de l'Etat et l'exploitant de l'aéroport, chacun en ce qui le concerne doivent fournir gratuitement aux exploitants concernés des services de contrôle des pouvoirs publics compétents pendant les heures de service fixées par ces pouvoirs publics.

Note 1. — Aux termes du RAS 7.3 — Services d'information aéronautique, les exploitants d'aéroports sont tenus de publier, en ce qui concerne leurs aéroports internationaux, la nature et les heures de vacation des services d'entrée et de sortie (douane, immigration, santé).

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

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

D. Passagers indisciplinés

6.43 Les administrations compétentes de l'Etat, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, encouragera la sensibilisation des passagers à l'inadmissibilité et aux conséquences juridiques possibles d'un comportement indiscipliné ou perturbateur aux aéroports et à bord des aéronefs afin de dissuader et de prévenir de tels comportements

6.44 Les administrations compétentes de l'Etat et les sociétés de transport aérien commercial de passagers doivent prendre des mesures pour garantir que les membres intéressés de son personnel reçoivent une formation à la détection et à la gestion des situations concernant des passagers indisciplinés.

Note. — On trouvera des éléments indicatifs sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés et perturbateurs dans le Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs (*Doc 10117).*

E. Commodités pour les passagers

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

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

6.49 L'exploitant d'un aéroport international doit prendre les dispositions nécessaires pour qu'aux heures correspondant aux besoins des voyageurs, un service de change légal des devises étrangères soit assuré par un service public ou par un organisme privé habilité à cet effet. Ce service doit être offert aux passagers à l'arrivée et au départ.

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

Chapitre 7. ATTERRISSAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

A. Généralités

7.1 Chaque administration compétente de l'Etat doit prêter toute l'assistance possible à tout aéronef qui, pour des raisons indépendantes de la volonté du pilote commandant de bord, a atterri ailleurs qu'à l'un de ses aéroports internationaux et, à cette fin, doit veiller à ce que les formalités et modalités de contrôle soient en pareil cas réduites au minimum.

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

B. Arrêt de courte durée

7.3 S'il est manifeste que l'aéronef pourra poursuivre son vol assez peu de temps après son arrivée, il sera fait application des procédures indiquées au 7.3.1, 7.3.2 et 7.3.2.

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

7.3.2 Les administrations compétentes de l'Etat désignent, au besoin, un espace suffisant placé sous leur surveillance générale, où les passagers et l'équipage pourront circuler pendant leur arrêt.

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

C. Interruption du vol

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

7.4.1 Pendant qu'il attend les instructions des administrations compétentes de l'Etat, ou si ni lui ni son équipage ne sont en mesure d'entrer en rapport avec eux, le pilote commandant de bord a le droit de prendre les mesures d'urgence qu'il juge nécessaires à la santé et à la sécurité des passagers et de l'équipage et à la protection de l'aéronef et de son chargement contre les pertes ou la destruction.

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

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

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

Chapitre 8. DISPOSITIONS DE FACILITATION RELATIVES À DES SUJETS SPÉCIFIQUES

A. Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie

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

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

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

8.3 Sous réserve des conditions que peuvent imposer le Règlement Aéronautique n° 7.7 — Recherches et sauvetage — et le Règlement Aéronautique n° 6 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, les services d'immigration doivent prendre les dispositions nécessaires pour permettre l'entrée sans délai sur le territoire gabonais, à titre temporaire, du personnel qualifié nécessaire aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération en ce qui concerne un aéronef perdu ou endommagé.

8.3.1 Les administrations compétentes de l'Etat n'exigeront aucun autre document de voyage qu'un passeport dans le cadre des dispositions qu'ils prendront pour permettre l'entrée du personnel visé au § 8.3.

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

8.3.3 Les administrations compétentes de l'Etat doivent être bien informées des dispositions du présent RAG 2-Facilitation et du RAG 6- Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. À cet égard, les enquêteurs concernés doivent se rendre, sans délai, sur le lieu de l'accident ou de l'incident, et au besoin les aider à cette fin.

8.4 8.4 Chaque État contractant facilitera :

a) 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 ;

b) l'entrée de ces articles en franchise de droits de douane et autres taxes ou redevances et seront exemptés de l'application de toute réglementation limitant l'importation des marchandises ;

c) 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.

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

8.5 Chaque État contractant appliquera les dispositions de ses lois applicables à l'aéronef endommagé ou aux parties d'aéronef et à toutes provisions de bord ou marchandises à bord de cet aéronef, ainsi qu'à tous aéronefs, outillage, rechanges ou matériel entrés dans le territoire d'un État contractant pour être employés temporairement aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération et qui ne sont pas retirés du territoire de cet État contractant dans les délais fixés par lui.

8.6 Si, à l'occasion d'une enquête sur un accident d'aviation, il se révèle nécessaire d'envoyer des éléments d'un aéronef endommagé dans un autre État contractant en vue d'un examen technique ou d'un essai, les administrations compétentes de l'Etat doivent, chacune en ce qui la concerne, veiller à ce que le mouvement de ces éléments s'effectue sans délai. De

même, ces administrations doivent faciliter le retour de ces éléments dans l'État qui a ouvert l'enquête sur l'accident si ce dernier en a besoin pour achever cette enquête.

C. Missions de secours et vols de rapatriement

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

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

Note 2.— En ce qui concerne l'application des mesures visant à assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs qui effectuent des missions de secours, l'attention est attirée sur le Règlement aéronautique gabonais n°7.2 — Services de la circulation aérienne —, sur le Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils (Document OACI 9554) et sur le Manuel concernant l'interception des aéronefs civils (Document OACI 9433).

8.8 Les administrations compétentes de l'Etat en coordination avec les exploitants d'aéronefs feront 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 § 8.7 soient admis sans délai.

8.9 Les administrations compétentes de l'Etat en collaborations avec les exploitants d'aéroports faciliteront les opérations des aéronefs effectuant des vols de rapatriement qui arrivent au Gabon, en partent ou y transitent et prendront toutes les dispositions possibles pour en garantir la sécurité. Ces vols doivent commencer dès que possible après l'obtention de l'accord des administrations compétentes de l'Etat.

8.10 Les administrations compétentes de l'Etat doivent veiller à ce que le personnel et les bagages à main, bagages de soute, marchandises et autres articles arrivant sur des vols de rapatriement soient admis sans délai.

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

8.11 En cas d'urgence, les administrations compétentes de l'Etat doivent prendre les dispositions nécessaires en vue de faciliter l'entrée, le transit et le départ des aéronefs utilisés pour combattre ou prévenir la pollution des mers ou pour effectuer d'autres opérations nécessaires en vue de garantir la sécurité en mer, la sécurité de la population ou la protection du milieu marin.

8.12 En cas d'urgence, les administrations compétentes de l'Etat doivent prendre les dispositions nécessaires en vue de faciliter, dans la mesure du possible, l'entrée, le transit et le départ des personnes, des cargaisons, du matériel et de l'équipement requis pour les opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité, décrites au § 8.11.

E. Établissement de programmes nationaux de facilitation

8.18 L'Agence Nationale de l'Aviation Civile se sert des éléments indicatifs présentés à l'Appendice 12 et dans le Doc 10042, Modèle de programme national de facilitation du transport aérien, pour l'institution d'un Programme National écrit de Facilitation du Transport Aérien.

8.19. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile veille à ce que l'objectif du Programme National de Facilitation du Transport Aérien soit d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers, des marchandises, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

8.19.1 L'Agence Nationale de l'Aviation Civile veille à ce qu'il soit institué un comité national de facilitation du transport aérien et des comités de facilitation d'aéroport, ou des organes de coordination analogues, en vue de coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects de l'aviation civile internationale, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs.

8.20 L'Agence Nationale de l'Aviation Civile veille à ce qu'il soit instauré une étroite coordination, adaptée aux circonstances, entre les programmes de facilitation et de sûreté de l'aviation civile. À cette fin, certains membres des comités de facilitation doivent être également membres des comités de sûreté.

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

F. Facilitation du transport des personnes handicapées

I. Généralités

8.22 Les administrations compétentes de l'Etat doivent veiller à ce que, les personnes handicapées reçoivent une assistance spéciale garantissant qu'elles bénéficient des services qui sont habituellement offerts au public en général. Cette assistance sera fournie d'une manière qui respecte la dignité de la personne.

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

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

8.24 Les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports et les fournisseurs de services d'assistance en escale doivent mettre en œuvre les mesures nécessaires pour établir et publier des normes minimales et uniformes d'accessibilité relatives aux services de transport offerts aux personnes handicapées, depuis l'arrivée à l'aéroport de départ jusqu'au moment de quitter l'aéroport de destination.

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

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

II. Accès aux aéroports

8.27 Les exploitants d'aéroport doivent mettre en œuvre les mesures nécessaires pour que les installations et services d'aéroport soient adaptés aux besoins des personnes handicapées.

8.28 Les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports, les fournisseurs de services d'assistance en escale, doivent, partout où cela est nécessaire, mettre en place des mécanismes de levage ou tous autres dispositifs appropriés pour faciliter, en cas de besoin, les déplacements des personnes handicapées entre l'aéronef et l'aérogare à l'arrivée et au départ, lorsqu'il n'est pas fait usage de passerelles télescopiques. *Il convient d'éviter le levage manuel*

8.29 L'Agence Nationale de l'Aviation Civile en coopération avec les autres services de l'Etat, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs doivent veiller à ce que des mesures 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.

8.30 Les administrations compétentes de l'Etat en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs doivent prendre 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 seront être libres d'obstacles et accessibles.

8.31 Lorsque l'accès au transport public est limité, l'exploitant de l'aéroport, en relation avec les entités concernées, doivent, dans la mesure du possible, prendre les dispositions nécessaires pour que des services de transport de surface accessibles, à des prix raisonnables puissent être disponibles, en adaptant le système de transport urbain public existant ou prévu ou en offrant des services de transport spéciaux aux personnes ayant des besoins en matière de mobilité.

8.32 Les exploitants d'aéroports doivent prendre 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.

8.33 Les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports et les fournisseurs de services d'assistance en escale doivent, chacun en ce qui le concerne fournir leur assistance pour que le transfert de personnes handicapées soit fourni aussi efficacement que possible, en tenant dûment compte des vols de correspondance.

III- Accès aux services de transport aérien

8.34 Les administrations compétentes de l'Etat, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs doivent prendre des mesures nécessaires pour s'assurer que les personnes handicapées ont un accès équivalent aux services de transport aérien.

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

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

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

8.38 Si des restrictions sur le transport de dispositifs alimentés par accumulateurs, incluant les aides à la mobilité contenant des accumulateurs versables sont appliquées en vertu de la réglementation nationale en vigueur, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile en avisera rapidement 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 du RAG - 4.4.

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

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

8.40.1 Les administrations compétentes de l'Etat doivent encourager la notification préalable dans les cas où une assistance ou un levage sont nécessaires.

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

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

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

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

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

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

8.46 Les autorités gabonaises doivent établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

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

8.47 *L'Agence nationale de l'aviation civile doit veiller à ce que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport, selon qu'il convient, élabore des plans appropriés afin d'offrir une assistance opportune et efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.*

Note. — Les plans des exploitants d'aéroport concernant l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles peuvent faire partie du plan d'urgence d'aéroport exigé en vertu du Règlement Aéronautique Gabonais (RAG 8.1) — Conception et exploitation technique des aérodromes.

H. Traite de personnes

8.48 *L'Agence nationale de l'aviation civile doit prendre des mesures pour s'assurer que les procédures mises en place pour lutter contre la traite de personnes se fondent sur une stratégie globale, et qu'elles comprennent des systèmes de signalement clairs et des points de contact pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs auprès d'autorités compétentes.*

Note. — Les principaux éléments à prendre en compte dans une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes sont notamment : la législation, la volonté politique, les politiques, les protocoles de signalement et les mécanismes d'intervention, les partenariats, la formation, la sensibilisation du public, la collecte de données, l'échange d'informations et l'aide aux victimes et aux rescapés. Ces éléments clés devraient se fonder, dans la mesure du possible, sur une approche centrée sur les victimes et éclairée en ce qui concerne les traumatismes. D'autres orientations utiles à la mise au point d'une stratégie globale, notamment des exemples, figurent dans le Doc 10171.

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

8.50 L'Agence nationale de l'aviation civile en coopération avec les autres administrations compétentes de l'Etat doivent veiller à ce que des procédures soient en place pour lutter contre le trafic d'espèces sauvages, notamment des systèmes de signalement clairs et des points de contact pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs auprès des autorités compétentes

9. SYSTÈMES D'ÉCHANGE DE DONNÉES SUR LES PASSAGERS

A. Généralités

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

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

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

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

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

9.4.1 Les administrations compétentes de l'Etat n'exigeront pas des exploitants d'aéronefs qu'ils fournissent des éléments de données non standard dans leurs dispositions relatives aux RPCV, aux RPCVI et/ou aux PNR.

9.4.2 S'ils envisagent d'exiger des éléments qui s'écartent de la norme, les administrations compétentes de l'Etat présenteront 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)

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

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

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

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

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

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

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

9.7 Le Gabon doit mettre en place un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV).

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

Note 2. — Un système RPCVi permet de saisir les mêmes données sur les passagers que le mode de traitement par lots, mais celles-ci sont transmises dans le cadre d'un système de communication bilatérale, permettant aux services de contrôle frontalier de répondre en temps réel aux exploitants d'aéronefs pendant les formalités d'enregistrement de chaque passager. Il permet aussi au pays de destination et/ou de départ de réaliser des procédures de contrôle aux frontières et de contrôle de sûreté de l'aviation et de faire parvenir à l'exploitant d'aéronefs des instructions d'embarquement, ce qui lui donne la possibilité d'empêcher une personne d'entrer et/ou de quitter le territoire. 9.8 Lorsqu'elles spécifient les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, les administrations compétentes de l'Etat ne doivent exiger que les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine dans les documents de voyage conformes aux spécifications contenues dans le Doc OACI 9303. Tous les renseignements exigés doivent être conformes aux spécifications qui figurent dans les Lignes directrices de l'OMD/IATA/OACI et RPCV relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLST.

9.8 Les administrations compétentes de l'État doivent *envisager d'introduire un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi).*

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

9.9.1 Les administrations compétentes de l'Etat n'exigeront pas des exploitants d'aéronefs qu'ils fournissent des éléments de données non standard dans leurs dispositions relatives aux RPCV, aux RPCVi et/ou aux PNR.

9. 10 S'ils envisagent d'exiger des éléments qui s'écartent de la norme, les administrations compétentes de l'Etat présenteront 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.

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

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

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

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

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

9.16 Les administrations compétentes de l'Etat qui souhaitent mettre en œuvre un système RPCVi doivent :

a) tenir compte de son incidence sur les systèmes et l'infrastructure technique des exploitants d'aéronefs en consultant ceux-ci avant l'élaboration et la mise en œuvre de ce système ;

b) collaborer avec les exploitants d'aéronefs à l'élaboration de systèmes RPCVi qui peuvent être intégrés aux interfaces de contrôle des départs des exploitants ;

c) se conformer aux Directives relatives aux renseignements préalables concernant les passagers adoptés par l'OMD/OACI/IATA lorsqu'ils exigent un RPCVi.

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

C. Systèmes électroniques de voyage (ETS)

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

Note 3.— Cette pratique permettra aux administrations compétentes de l'Etat de s'intégrer aux systèmes de contrôle des départs des compagnies aériennes utilisant des normes de transmission de données conformes aux directives internationales afin de fournir auxdites compagnies aériennes une réponse en temps réel visant à vérifier l'authenticité de l'autorisation d'un voyageur donné au moment de l'enregistrement.

9.19 Les administrations compétentes de l'Etat qui mettent en place un ETS doivent :

a) veiller à disposer d'une plate-forme de soumission électronique solide où peuvent être déposées les demandes d'autorisation de voyage en ligne. Elles doivent indiquer clairement que cette plate-forme est le moyen à privilégier pour déposer une demande en ligne, afin de limiter le champ d'action d'intervenants tiers non officiels qui pourraient facturer des frais supplémentaires à la soumission d'une demande ;

b) inclure des outils intégrés à la demande pour aider les intéressés à éviter les erreurs au moment de remplir le formulaire de demande, notamment des instructions claires sur les nationalités pour lesquelles un ETS est nécessaire, et ne pas permettre le traitement des demandes présentées par des passagers non éligibles (par exemple en raison de leur nationalité ou du type de document qu'ils détiennent) ;

c) mettre en place un processus de vérification automatisé et continu des listes d'alerte pertinentes ;

d) fournir au passager une notification électronique qui remplace la preuve sur papier de l'approbation de sa demande de voyager ;

e) veiller à ce que les informations demandées au passager soient faciles à comprendre, conformément aux lois et règlements gabonais en vigueur.

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

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

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

Note. — Cela dépendra des capacités d'enregistrement inter compagnies des autres exploitants d'aéronefs et des liens entre exploitants d'aéronefs.

D. Données des dossiers passagers (PNR)

9.23 Les administrations compétentes de l'Etat doivent :

a) mettre 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 du Gabon 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) aligner les besoins en matière de données PNR 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) adopter et mettre en œuvre le message PNRGOV fondé sur EDIFACT comme principal moyen de transfert des données PNR des compagnies aériennes aux gouvernements pour assurer l'interopérabilité mondiale.

Note 1.— Par sa Résolution 2396 (2017), paragraphe 12, le Conseil de sécurité de l'ONU a décidé que les États membres, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, mettront en place une capacité de collecter, de traiter et d'analyser les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes.

Note 2. — Le message PNRGOV est un format de message électronique normalisé approuvé conjointement par l'OMD, l'OACI et l'IATA. Selon le système de contrôle des réservations et des départs de l'exploitant d'aéronefs, des éléments de données précis recueillis et stockés par ce dernier peuvent être transmis efficacement au moyen de cette structure de messages normalisés.

9.24 **Les** administrations compétentes de l'Etat, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales :

a) identifieront clairement dans leur cadre juridique et administratif les données PNR qu'ils utiliseront ;

b) établiront clairement les fins auxquelles les données PNR pourront être utilisées par les autorités, qui ne seront pas 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) limiteront la divulgation des données PNR à d'autres autorités de l'État ou d'autres États contractants exerçant des fonctions liées aux fins pour lesquelles les données sont traitées, en particulier la sécurité aux frontières, et veilleront à ce que soient accordées des protections comparables à celles qui sont offertes par l'autorité qui les divulgue.

9.25 Les administrations compétentes de l'Etat :

a) empêcheront l'accès non autorisé à des données PNR ainsi que leur divulgation et leur utilisation non autorisées, et leur cadre juridique prévoira des sanctions en cas d'utilisation malavisée, d'accès non autorisé et de divulgation non autorisée ;

b) veilleront 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) prendront 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) veilleront à ce que les exploitants d'aéronefs informent leurs clients sur le transfert des données PNR ;

e) prévoiront 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) prévoiront des mécanismes appropriés, prévus par leur 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.

9.26 Sous réserve des restrictions nécessaires et proportionnées, les administrations compétentes de l'Etat doivent informer les personnes du traitement de leurs données PNR ainsi que de leurs droits et des recours qui leur sont ouverts par leur cadre juridique et administratif.

9.27 Les administrations compétentes de l'Etat :

a) baseront 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 prendront 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.

9.28 Les autorités gabonaises désigneront une ou plusieurs administrations nationales compétentes ayant, selon leur 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.

9.29 Les administrations compétentes de l'Etat :

a) n'exigeront 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'utiliseront pas de données PNR qui révéleront 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, Les administrations compétentes de l'Etat supprimeront ces données dès que possible.

9.30 Les administrations compétentes de l'Etat :

a) conserveront les données PNR pendant une période déterminée, définie dans leur cadre juridique et administratif, qui sera la période nécessaire et proportionnée aux fins pour lesquelles les données PNR sont utilisées ;

b) dépersonnaliseront 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 la politique et 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 9.24, alinéa *b*) ;

c) ne personnaliseront à nouveau ou ne dévoileront les données PNR que lorsqu'elles seront utilisées relativement à une affaire, à une menace ou à un risque identifiable pour les fins indiquées dans la norme 9.24, alinéa *b*) ;

d) supprimeront ou rendront 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 9.24, alinéa *b*).

Note 1. — La dépersonnalisation des données PNR consiste à masquer les renseignements qui permettent d'identifier directement une personne, sans entraver l'utilisation des données PNR à des fins de maintien de l'ordre, tandis que l'anonymisation de ces données est le retrait permanent des renseignements relatifs à l'identité d'une personne du dossier PNR.

Note 2. — La présente disposition n'a pas pour objet de limiter les procédures pénales dans les États contractants comme une enquête, une poursuite et un procès pénal, liés aux fins indiquées dans la norme 9.24, alinéa b).

9.31 Les administrations compétentes de l'Etat conservent les données PNR pour une période maximale de cinq ans après leur transfert, sauf lorsque ces données sont exigées dans le cadre d'une enquête, d'une poursuite ou d'une procédure judiciaire.

9.32 Les administrations compétentes de l'Etat doivent dépersonnaliser les données PNR dans les six mois du transfert de ces données et au plus tard dans les deux ans après ce transfert.

9.33 Les administrations compétentes de l'Etat:

a) obtiendront 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) chercheront, 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'imposeront 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) réduiront 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 administrations compétentes de l'Etat peuvent utiliser d'autres moyens d'acquisition des données PNR pour maintenir la continuité de l'exploitation.

9.34 Les administrations compétentes de l'Etat:

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

b) conserveront également la possibilité d'introduire ou de maintenir des niveaux de protection plus élevés des données PNR, selon leur cadre juridique et administratif, et de négocier des arrangements supplémentaires avec d'autres États contractants, en particulier pour promouvoir la sécurité collective, assurer un niveau supérieur de protection des données PNR, notamment en ce qui concerne la conservation des données, ou établir 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.

Note 1. — Le terme « autres parties intéressées » renvoie aux entités qui transfèrent des données PNR à des États contractants, comme les voyagistes et les agences de voyages.

9.35 Le Gabon démontrera, à tout État contractant qui en fait la demande, qu'ils se conforment aux normes énoncées dans la présente section. La démonstration de la conformité aux normes PNR, lorsqu'elle est demandée, sera faite dès que possible. Les États contractants effectueront ce processus de bonne foi et dans un délai convenable.

Note 1. — La démonstration de la conformité peut, entre autres, être fondée sur des consultations bilatérales et/ou sur l'information figurant dans la liste de vérification de conformité en ligne de l'OACI pour l'Annexe 9 — Facilitation du Système de notification électronique des différences (EFOD).

9.35.1 Les administrations compétentes du Gabon permettent à d'autres administrations des Etats contractants qui se conforment aux normes PNR de recevoir des données PNR, du moins provisoirement, pendant qu'ils mènent des consultations, au besoin.

9.36 Lorsque Les administrations compétentes de l'Etat auront déterminé qu'ils doivent interdire, empêcher ou entraver d'une autre manière le transfert des données PNR ou sanctionner un exploitant d'aéronefs, ils agiront avec transparence et avec l'intention de résoudre la situation à l'origine de cette décision.

9.37 Les administrations compétentes de l'Etat qui mettent en place un programme PNR ou qui apportent des changements importants à un programme déjà en place, conformément aux présentes normes et pratiques recommandées, en informent de façon proactive les autres administrations des États contractants qui assurent des services aériens entre eux avant de recevoir des données, notamment sur le respect ou non des présentes normes et pratiques recommandées par ces États, pour encourager ou faciliter une consultation rapide en cas de besoin.

9.38 Les administrations compétentes de l'Etat ne doivent pas pénaliser les exploitants d'aéronefs pendant qu'ils essaient de résoudre les différends relatifs au transfert de données PNR.

E. Système API-PNR

9.39 Le système API-PNR est mis en place par l'institution d'un organisme appelé Unité d'information passagers (UIP), qui est chargée de la gestion des données passagers dans les conditions prévues par la réglementation nationale.

L'Unité d'Information Passagers (UIP) est placée sous la responsabilité d'une administration étatique désigné par décret, qui en assure la gestion administrative et opérationnelle.

L'UIP est composée des représentants désignés des administrations et organismes publics ou privés.

Les modalités d'organisation, de fonctionnement et de coordination opérationnelle de l'Unité d'information passagers sont fixées par voie réglementaire.

9.40 L'Unité d'Information Passagers est notamment chargée :

a) de recevoir, par l'intermédiaire du guichet unique pour les données passagers, les renseignements préalables concernant les voyageurs et les données des dossiers passagers transmis par les exploitants d'aéronefs ;

b) d'assurer la conservation, le traitement, l'analyse et la protection des données passagers, dans le respect des finalités définies par le présent décret ;

c) de comparer les données passagers avec les bases de données pertinentes, y compris celles d'INTERPOL, dans les conditions prévues au 9.73;

d) de transmettre aux autorités compétentes les données passagers ou les résultats de leur traitement, conformément aux missions légales de ces autorités ;

e) d'échanger, dans les conditions prévues au 9.74, les données passagers ou les résultats de leur traitement avec les autorités compétentes d'autres États ;

f) de veiller au respect des dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel.

9.41 l'UIP est composée des autorités nationales ou tout organisme légalement habilitées à prévenir, détecter, enquêter sur ou poursuivre les actes de terrorisme ou les crimes graves, ainsi qu'à assurer la sécurité aux frontières, désignées comme autorités compétentes.

Les autorités compétentes exercent leurs missions respectives dans la limite de leurs attributions légales et exclusivement dans le cadre de ce règlement.

9.42 Les administrations publiques n'étant pas membre de l'UIP, qui sollicitent l'accès aux données passagers ou aux résultats de leur traitement sont tenues d'adresser une demande motivée à l'UIP, en démontrant l'existence d'un lien direct entre leur mission légale, l'objet de la demande et les buts poursuivis dans le cadre de l'API-PNR.

9.43 Les administrations compétentes de l'Etat peuvent demander à l'UIP la communication des renseignements préalables concernant les voyageurs, des données des dossiers passagers ou des résultats de leur traitement, afin d'examiner ces

informations ou de prendre, dans le cadre de leurs compétences légales, les mesures nécessaires à la prévention, à la détection, à l'enquête ou à la poursuite des actes de terrorisme, des crimes graves ou à la sécurité aux frontières.

9.44 Les autorités compétentes assurent la gestion, l'utilisation et la protection des données passagers qui leur sont communiquées, conformément aux lois et règlements en vigueur relatifs à la protection des données à caractère personnel.

9.45 Il est désigné, au sein de l'UIP, un délégué à la protection des données, chargé de veiller au respect des dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel et à la protection de la vie privée dans le cadre des traitements mis en œuvre du système l'API-PNR.

Le délégué à la protection des données exerce ses missions en toute indépendance, dispose des moyens nécessaires à leur accomplissement et constitue le point de contact avec l'Autorité pour la protection des données personnelles et de la vie privée.

9.46 Les exploitants d'aéronefs sont tenus de transmettre les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les données des dossiers passagers (DDP), à l'Unité d'information passagers (UIP), par l'intermédiaire du guichet unique pour les données passagers, dans les conditions et selon les modalités prévues par voie règlementaire.

9.47 L'administration étatique en charge de la gestion de l'UIP, assure la réception, l'administration et la mise à disposition des données passagers transmises par les exploitants d'aéronefs.

Lorsque plusieurs exploitants sont impliqués dans l'exploitation d'un même vol, notamment dans le cadre d'un partage de code, l'obligation de transmission des RPCV et des DDP incombe à l'exploitant d'aéronefs effectuant matériellement le vol, pour l'ensemble des passagers transportés.

Les exploitants d'aéronefs veillent à l'exactitude, à l'intégrité et à la transmission sécurisée des données passagers, conformément aux exigences fixées par les autorités compétentes.

9.48 La transmission des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des données des dossiers passagers (DDP) s'effectue exclusivement par voie électronique, au moyen de la méthode dite « push », dans des conditions garantissant la sécurité, l'intégrité et la confidentialité des données transmises.

9.49 Les exploitants d'aéronefs utilisent les formats de messages normalisés reconnus par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), conformément aux spécifications techniques arrêtées par l'autorité compétente.

9.50 La transmission des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) est effectuée au moyen du message EDIFACT/ONU de type PAXLST, selon les échéances suivantes :

1. Pour les passagers :

a) une première transmission au plus tard trente (30) minutes avant l'heure de départ prévue du vol, et ;

b) une seconde transmission immédiatement après la fermeture du vol, entendue comme le moment où l'ensemble des passagers sont à bord de l'aéronef en préparation pour le départ et qu'il n'est plus possible de monter à bord ou de quitter l'aéronef.

2. Pour les membres d'équipage :

Une transmission unique immédiatement après la clôture du vol, dans les conditions définies au 1 b) ci-dessus.

9.51 La transmission des données des dossiers passagers (DDP) concerne uniquement les passagers et est effectuée au moyen de la méthode push et du format de message PNRGOV selon les délais suivants :

- une première transmission au plus tard, quarante-huit (48) heures ou, à défaut, vingt-quatre (24) heures, avant l'heure de départ prévue du vol ;
- une seconde transmission immédiatement après la fermeture du vol.

9.52 Lorsque l'accès aux données des dossiers passagers est nécessaire pour répondre à une menace spécifique liée aux finalités du 9.54, l'exploitant d'aéronefs peut être requis, à titre exceptionnel, de procéder à une transmission en dehors des délais prévus ci-dessus.

En cas d'incident technique affectant les systèmes de transmission, les exploitants d'aéronefs peuvent transmettre les RPCV et les DDP par tout autre moyen électronique approprié, à condition que celui-ci offre un niveau de sécurité équivalent à celui exigé aux 9.50 et 9.51.

9.53 Les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de filtrer, modifier ou enrichir les DDP avant leur transmission et ne peuvent être contraints de transmettent des données qu'ils n'ont pas collecté dans le cadre normal de leurs procédures opérationnelles.

9.54 Le traitement des renseignements préalables concernant les voyageurs et des données des dossiers passagers est mis en œuvre exclusivement aux fins suivantes :

a) garantir la sécurité aux frontières de la République Gabonaise ;

b) prévenir, détecter, enquêter sur et poursuivre les actes de terrorisme et les crimes graves, dans les conditions prévues par voie règlementaire ;

c) identifier, préalablement à l'arrivée sur le territoire national ou au départ de celui-ci, les personnes susceptibles de nécessiter un contrôle approfondi par les autorités compétentes, lorsqu'il existe des indices sérieux laissant présumer une implication dans un acte de terrorisme ou un crime grave.

9.55 À titre exceptionnel, les données des dossiers passagers peuvent être traitées, lorsqu'un tel traitement est strictement nécessaire à la protection des intérêts vitaux d'une personne, notamment en cas de risque de mort ou de blessure grave.

Aucune décision produisant des effets juridiques ou des effets préjudiciables significatifs à l'égard d'une personne concernée ne peut être prise sur le seul fondement d'un traitement automatisé des données passagers.

9.56 Les décisions sur les données passagers ne peuvent être prises sur la base de l'origine raciale ou ethnique, des opinions politiques, des convictions religieuses ou philosophiques, de l'appartenance syndicale, de l'état de santé, de la vie sexuelle ou de l'orientation sexuelle d'une personne concernée.

Le traitement des données passagers peut comporter des opérations automatisées fondées sur des critères objectifs, pertinents et non discriminatoires.

Aucune décision produisant des effets juridiques ou des effets préjudiciables significatifs à l'égard d'une personne concernée ne peut être prise sur le seul fondement d'un traitement automatisé de données passagères.

Toute correspondance positive résultant du traitement automatisé fait l'objet, préalablement à toute transmission ou mesure opérationnelle, d'un réexamen individuel par des moyens non-automatisés effectuée par une autorité compétente dans le cadre de ses attributions légales.

9.57 Le traitement des DDP révélant directement ou indirectement, l'origine raciale ou ethnique, les opinions politiques, les convictions religieuses ou philosophiques, l'appartenance syndicale, l'état de santé ou la vie sexuelle d'une personne est strictement interdit.

Par dérogation à l'alinéa précédent, les données susmentionnées peuvent être traitées uniquement dans la stricte mesure où ce traitement est absolument nécessaire à la prévention, à la détection, à l'enquête ou à la poursuite d'un acte de terrorisme ou d'un crime grave.

9.58 Toute personne concernée bénéficie des droits reconnus par la législation et la réglementation en vigueur relatifs à la protection des données à caractère personnel, notamment le droit à l'information, le droit d'accès, le droit de rectification et le droit à un recours effectif.

Les exploitants d'aéronefs informent les passagers que leurs données sont collectées, traitées, conservées, transmises et le cas échéant, transférées aux fins au 9.54.

L'information mentionnée à l'alinéa précédent précise notamment l'identité du responsable de traitement, les finalités du traitement, et les droits des personnes concernées et les modalités d'exercice de ces droits.

L'obligation d'information est mise en œuvre par les exploitants d'aéronefs au moyen de supports appropriés, accessibles au public ou par tout moyen de communication.

9.59 L'administration étatique gestionnaire de l'UIP, met également en œuvre l'obligation d'information à l'égard des personnes concernées, par tout moyen approprié, et peut solliciter l'avis de l'APDPVP à cette fin.

9.60 Toute personne concernée peut exercer son droit d'accès afin d'obtenir ses données à caractère personnel pour vérifier leur exactitude et/ou exhaustivité et, si nécessaire, demander la modification ou la rectification de ses données, conformément à la règlementation en vigueur.

L'exercice des droits mentionnés au 9.58 à 9.60 peut être limité, lorsque cette limitation constitue une mesure nécessaire et proportionnée à la prévention, à la détection, à l'enquête ou à la poursuite des actes de terrorisme, des crimes graves ou à la sécurité aux frontières.

9.61 Toute personne concernée dispose du droit d'introduire un recours effectif devant les juridictions compétentes et de saisir l'APDPVP d'une réclamation, d'une pétition ou d'une plainte, lorsqu'elle estime que le traitement de ses données est contraire aux finalités pour lesquelles elles ont été collectées.

9.62 L'accès, la divulgation, le traitement ou l'utilisation non autorisés des données passagers sont sanctionnés conformément aux textes en vigueur.

9.63 L'administration étatique en charge de l'UIP, garantit la gestion des données passagers conformément à la loi relative à la protection des données personnelles et de la vie privée en République Gabonaise.

9.64 L'administration étatique, gestionnaire de l'UIP, met en œuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de garantir un niveau de sécurité adapté aux risques liés au traitement des données passagers.

Ces mesures visent notamment à assurer la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la traçabilité des données passagers et la prévention de toute destruction, perte, altération, divulgation ou accès non autorisé, qu'ils soient accidentels ou illicites.

L'accès aux données passagers est strictement limité aux personnes dûment habilitées dans le cadre de leurs fonctions et soumis à des mécanismes d'authentification, d'autorisation et de contrôle des accès.

Toute consultation, transmission, modification ou suppression des données passagers fait l'objet d'un enregistrement permettant d'en assurer la traçabilité et le contrôle a posteriori.

9.65 Des contrôles réguliers de sécurité et de conformité sont réalisés par l'APDPVP afin de vérifier l'effectivité des mesures mises en œuvre et d'identifier, le cas échéant, les actions correctives nécessaires.

9.66 Les RPCV transmis par les exploitants d'aéronefs à l'UIP sont conservés pour une durée d'un (1) an au minimum à compter de leur collecte. A l'expiration de ce délai, ils sont supprimés.

9.67 Les DDP transmises par les exploitants d'aéronefs à l'UIP sont conservées pour une durée maximale de cinq (5) ans au moins à compter de leur collecte. A l'expiration de ce délai, elles sont supprimées, sauf si elles sont nécessaires à la prévention, à la détection, à l'enquête ou à la poursuite d'un acte de terrorisme ou d'un crime grave, dans le cadre d'un cas spécifique, d'une menace ou d'un risque dûment identifié.

9.68 Sans préjudice de l'alinéa précédent, les DDP conservées par l'UIP sont dépersonnalisées au terme d'un délai d'un (1) an au moins à compter de leur collecte, sauf si elles demeurent nécessaires, aux buts poursuivis par l'API-PNR.

9.69 La re personnalisation des DDP ne peut intervenir qu'à la demande motivée du gestionnaire de l'Unité d'information passagers, lorsqu'elle est strictement nécessaire à un cas spécifique, à une menace ou à un risque identifié, et après avis de l'APDPVP, en tenant compte des besoins opérationnels de l'UIP.

9.70 Les opérations de conservation, de dépersonnalisation, de re personnalisation et de suppression des DDP font l'objet de mesures de sécurité appropriées et sont consignées de manière à en garantir la traçabilité.

9.71 Les données passagers traitées par l'UIP peuvent être transmises exclusivement aux autorités compétentes nationales, dans la stricte mesure où cette transmission est nécessaire à l'exercice de leurs missions légales relatives à la prévention, à la détection, à l'enquête ou à la poursuite des actes de terrorisme, des crimes graves ou à la sécurité aux frontières.

Toute transmission de données passagers est fondée sur une demande motivée, précise et proportionnée émanant d'une autorité compétente, ou sur une analyse opérationnelle dûment documentée réalisée par l'UIP.

9.72 Toute transmission de données passagers fait l'objet d'une traçabilité complète, incluant l'identification de l'autorité destinataire, la finalité de la transmission, les catégories de données transmises, la date et l'identité de l'agent ayant procédé à la transmission.

9.73 L'Unité d'Information Passagers peut précéder au recoupement des données passagers avec les bases de données d'INTERPOL, notamment NOMINALS, SLTD et TDAWN, dans le respect des règles applicables à la coopération policière internationale et à la protection des données à caractère personnel.

9.74 L'UIP peut coopérer avec les unités d'information passagers d'États étrangers et, le cas échéant, transmettre des données passagers à une autorité compétente d'un État étranger ou à une organisation internationale, exclusivement aux fins prévues au 9.54.

Cette coopération et ces transmissions s'exercent dans le cadre de la coopération internationale, sur la base d'un accord, d'un instrument juridique ou d'un mécanisme de coopération dûment établi, et dans le respect des engagements internationaux de la République gabonaise ainsi que des règles applicables à la protection des données à caractère personnel.

Les échanges d'informations sont strictement limités aux données nécessaires, pertinentes et proportionnées au regard des finalités poursuivies et sont soumis à des garanties équivalentes à celles prévues aux 9.54, 9.66,9.67 et 9.68, notamment en matière de finalité, de durée de conservation, de sécurité et de droits des personnes concernées.

9.75 Aucune transmission de données passagers ne peut intervenir lorsque celle-ci est susceptible de porter atteinte aux droits et libertés fondamentaux de la personne concernée ou lorsque le niveau de protection des données offert par l'État ou l'organisation destinataire n'est pas jugé adéquat.

Toute coopération ou transmission de données passagers en application du 9.74 est dûment documentée et fait l'objet de mesures de traçabilité permettant d'en assurer le contrôle a posteriori.

9.76 Le traitement des données passagers mis en œuvre en application du présent règlement est soumis au contrôle de l'APDPVP. Elle est notamment chargée de conseiller l'UIP sur l'application de la législation et la réglementation en matière de protection des données à caractère personnel et de veiller à leur bonne mise en œuvre dans le cadre du traitement des données passagers.

L'APDPVP reçoit également les réclamations, pétitions et plaintes relatives à la mise en œuvre des traitements de données effectués par l´UIP et informe les personnes concernées des suites données à celles-ci.

L'administration étatique, responsable de l'UIP coopère avec l'APDPVP et met à sa disposition toute information nécessaire à l'exercice de ses missions de contrôle.

Chapitre 10. DISPOSITIONS RELATIVES À LA SANTÉ

A. Règlement sanitaire international et mesures correspondantes

10.1 Les administrations compétentes de l'État doivent respecter les dispositions pertinentes du *Règlement sanitaire international* (2005) de l'Organisation mondiale de la Santé (« le Règlement »).

10.2 Les administrations compétentes de l'État n'empêcheront 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.

10.2.1 Les services de santé publique doivent prendre des mesures nécessaires pour appuyer la délivrance de certificats de vaccination sous forme numérique conformément aux recommandations de l'OMS et que ces certificats soient interopérables avec les spécifications du cachet numérique visible pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC) du *Rapport technique de l'OACI.*

10.2.2 Lorsque le GABON envisage la suspension exceptionnelle des services de transport aérien pour des motifs de santé publique, les administrations compétentes de l'État consultent au préalable l'OMS ainsi que les autorités sanitaires de l'État où s'est déclarée la maladie, avant de prendre toute décision concernant la suspension des services en question.

10.3 Les administrations compétentes de l'État doivent envisager d'appliquer des mesures sanitaires en sus de celles qui sont recommandées par l'Organisation mondiale de la Santé le feront conformément au Règlement, y compris mais sans s'y limiter à l'article 43 qui prévoit entre autres que lorsqu'ils décident d'appliquer des mesures supplémentaires, les États parties fondent leur décision sure : 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 de l'OMS et d'autres organisations intergouvernementales et organismes internationaux compétents ; c) tout conseil ou avis spécifique disponible émis par l'OMS.

Note 1. — La norme 10.3 ne s'applique qu'aux situations où est en vigueur une recommandation temporaire (par exemple, dans le cas d'une urgence de santé publique déclarée de portée internationale) ou une recommandation permanente rendue en vertu du Règlement. Les exigences énoncées à l'article 43 peuvent également s'appliquer à d'autres situations où sont prises des mesures supplémentaires qui touchent le trafic international (y compris aérien), comme dans le cas des mesures additionnelles prévues par les articles 23 2), 27 1), et 28 du Règlement.

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

10.3.1 lorsque le Gabon est touché par une mesure prise en vertu de l'ou par une suspension des services aériens telle que décrite dans l'exigence 10.2.1, demandent, s'il y a lieu, à l'État qui applique cette mesure de les consulter. L'objet d'une telle consultation est de clarifier les informations scientifiques et les raisons de santé publique justifiant une telle mesure et de trouver une solution mutuellement acceptable.

10.4 *Les administrations compétentes de l'État*, lorsqu'ils exigeront une preuve de vaccination ou de prophylaxie, accepteront le certificat international de vaccination ou autre prophylaxie prescrit dans le Règlement.

10.5 *Les administrations compétentes de l'État* doivent prendre toutes les mesures possibles pour veiller à ce 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, afin d'assurer une acceptation uniforme.

10.6 Les administrions compétentes de l'État doivent appuyer *la délivrance de certificats de vaccination sous forme numérique conformément aux recommandations de l'OMS et que ces certificats soient interopérables avec les spécifications du cachet numérique visible pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC) du Rapport technique de l'OACI.*

10.7 Chaque État contractant prendra 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 destination.

B. Inspection des documents sanitaires

10.8 Les administrations compétentes de l'Etat en coopération avec les exploitants d'aéroports doivent aider les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents sanitaires normalisés présentés par les passagers, afin d'empêcher la fraude et les abus.

Note. — À mesure qu'ils examineront des solutions numériques, Les administrations compétentes de l'Etat *pourront aussi aider les exploitants d'aéronefs à évaluer ces solutions.*

10.9 **Lorsque** les services de santé publique demandent des documents sanitaires pour l'entrée ou le transit, ils doivent encouragent les exploitants d'aéronefs à avoir des procédures en place pour s'assurer que les passagers et les membres de l'équipage sont en possession des documents sanitaires requis et pour évaluer le cas échéant les documents sanitaires normalisés aux fins du transport vers le Gabon.

10.10Lorsque les services de santé publique *demandent des documents sanitaires normalisés et/ou des documents sanitaires ils doivent envisager de mettre en place une plate-forme numérique de contrôle sanitaire où les passagers peuvent demander une notification d'approbation de voyage vers ou en transit par le Gabon.*

10.11 Lorsque les services de santé publique en coopération avec les exploitants d'aéroports mettent en place une plate-forme numérique de contrôle sanitaire, ils doivent informer les exploitants d'aéronefs lorsque cela est requis, d'effectuer au point d'embarquement les vérifications nécessaires pour s'assurer que chaque passager a reçu l'approbation de voyage du Gabon.

Note. — Les administrations compétentes de l'Etat peuvent relier le système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi), le message de réponse RPCVi (CUSRES) à la compagnie aérienne, pour envoyer un message d'autorisation/non-autorisation d'embarquement.

10.12 L'Agence nationale de l'aviation civile ne doit pas imposer 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.

10.13 Les services de santé publique doivent envisager d'automatiser l'inspection des documents sanitaires ou d'utiliser à cette fin des procédures sans contact.

10.13.1 Les services de santé publique envisagent des mesures à l'arrivée pour atténuer les conséquences auxquelles sont confrontés les passagers pouvant être jugés non admissibles ou ne remplissant pas leurs exigences sanitaires.

Note. — Des mesures de vaccination, revaccination, dépistage et/ou quarantaine peuvent être mises en place pour éviter au passager d'être jugé non admissible.

10.14 Lorsque les administrations compétentes de l'Etat exigent la présentation de documents sanitaires pour entrer au Gabon, ils doivent prendre 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.

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.

Note 2. — La communication en temps utile des modifications aux exigences relatives aux documents sanitaires signifie que l'adaptation aux nouvelles exigences est raisonnable dans les circonstances, pratique et possible pour les passagers et les exploitants d'aéronefs dans le délai prescrit, selon les normes 1.2 b) et 1.2 c) du chapitre 1 du présent règlement.

Note 3. — La communication en temps utile par les administrations compétentes de l'Etat aux exploitants d'aéronefs et aux passagers signifie que tous sont informés des formalités d'entrée et de transit et réduit le risque d'embarquement de passagers qui seraient non admissibles en raison de modifications aux exigences d'entrée et de transit au Gabon.

C. Prévention et atténuation des maladies transmissibles

10.15 Lorsque les services de santé publique prévoient de prendre des mesures sanitaires pour prévenir et/ou atténuer la propagation d'une maladie transmissible, ils doivent envisager d'adopter une approche à niveaux multiples fondée sur les risques.

Note. — Le Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19 (Doc 10152) de l'OACI contient des exemples d'approches à niveaux multiples fondées sur les risques qui peuvent être utilisées pour créer des couloirs sanitaires. Ce type d'approche peut comprendre, en fonction de la maladie transmissible, des mesures de dépistage [tests d'amplification en chaîne par polymérase (PCR), tests antigéniques ou autres tests acceptables], l'imposition du port du masque aux passagers et au personnel, la distanciation sociale, la facilitation de l'hygiène des mains, la lutte anti vectorielle, la quarantaine, la conscientisation des passagers, la recherche des contacts des personnes exposées et le contrôle sanitaire.

10.15.1 Les services de santé publique en coopération avec les autres administrations compétentes de l'Etat établiront 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.

10.16 Les services de santé publique en coopération avec les autres administrations compétentes de l'Etat doivent accorder, pour la vaccination et la prophylaxie, la priorité aux travailleurs essentiels de l'aviation, notamment les équipages et les inspecteurs de l'aviation civile en mission officielle.

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

Note 2.— Le Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19 (Doc 10152) de l'OACI fournit aux États des outils pour évaluer et mettre en œuvre des mesures dans le cadre de leur processus de prise de décisions.

Note 3. — Une coordination doit être assurée entre le plan national et le plan d'urgence d'aérodrome en ce qui concerne les procédures et mesures appliquées et la réponse aux situations ou flambées liées à des problèmes de santé.

10.16.1 Chaque État contractant veillera 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.

Note 1.— L'Annexe 11 – Services de la circulation aérienne *et l'Annexe 14* – Aérodromes, *volume I* – Conception et exploitation technique des aérodromes *exigent des services de la circulation aérienne et des aérodromes qu'ils établissent respectivement des plans de mesures d'exception ou des plans d'urgence d'aérodrome en prévision d'urgences de santé publique de portée internationale.*

Note 2. — Des orientations concernant l'élaboration d'un plan d'urgence de santé publique d'aérodrome sont affichées sur le site web de l'OACI à la page https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/default.aspx.

10.17 *Les administrations compétentes de l'État doivent prévoient de prendre des mesures sanitaires pour prévenir et/ou atténuer la propagation d'une maladie transmissible envisagent d'adopter une approche à niveaux multiples fondée sur les risques.*

Note. — Le Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19 *(Doc 10152) de l'OACI contient des exemples d'approches à niveaux multiples fondées sur les risques qui peuvent être utilisées pour créer des couloirs sanitaires. Ce type d'approche peut comprendre, en fonction de la maladie transmissible, des mesures de dépistage [tests d'amplification en chaîne par polymérase (PCR), tests antigéniques ou autres tests acceptables], l'imposition du port du masque aux passagers et au personnel, la distanciation sociale, la facilitation de l'hygiène des mains, la lutte antivectorielle, la quarantaine, la conscientisation des passagers, la recherche des contacts des personnes exposées et le contrôle sanitaire.*

10.18 Les administrations compétentes de l'État doivent envisager d'accorder, pour la vaccination et la prophylaxie, la priorité aux travailleurs essentiels de l'aviation, notamment les équipages.

10.19 Les administrations compétentes de l'État doivent veilleront à ce que le pilote commandant de bord notifie 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 médical nécessaires à la gestion des risques pour la santé publique à l'arrivée.*

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

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

Note 3.— L'Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs – décrit les fournitures médicales « de bord » qui doivent être transportées à bord d'un aéronef. Les Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien (PANS-ATM) (Doc 4444) expliquent en détail les procédures à suivre par le pilote commandant de bord dans ses communications avec le contrôle de la circulation aérienne.

10.19.1 Les administrations compétentes de l'État *exigeant des renseignements sur les passagers et/ou les équipages dans le but de rechercher les contacts envisagent de recueillir ces renseignements sous forme numérique directement auprès des personnes aux fins de la gestion d'une pandémie recueillent le « Formulaire de localisation de passager pour la santé publique » reproduit à l'appendice 13, aux fins de la gestion d'un incident isolé.*

Note. — Pour gérer un incident sanitaire isolé exigeant l'utilisation du « Formulaire de localisation de passager pour la santé publique » sous forme d'imprimé, les États devraient mettre à disposition à leurs aéroports internationaux des quantités adéquates de ce formulaire en distribuer aux exploitants d'aéronefs.

10.20 Les administrations compétentes de l'État exigeant des renseignements sur la santé des passagers envisagent de recueillir ces renseignements sous forme numérique directement auprès des personnes aux fins de la gestion d'une pandémie ou recueillent, aux fins de la gestion d'un incident isolé, le « Formulaire de déclaration des passagers pour la santé publique » élaboré pour cette menace sanitaire.

Note 1. — Pour gérer un incident sanitaire isolé exigeant l'utilisation du « Formulaire de déclaration des passagers pour la santé publique » sous forme d'imprimé, les États devraient mettre à disposition à leurs aéroports internationaux des quantités adéquates de ce formulaire et en distribuer aux exploitants d'aéronefs.

Note 2. — Le « Formulaire de déclaration des passagers pour la santé publique » devrait être imprimé au dos de l'actuel « Formulaire de localisation de passager pour la santé publique » lorsque les deux formulaires sont requis.

10.21 Les administrations compétentes de l'État doivent veiller 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 et aux lignes directrices applicables de l'OMS et de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO).

10.22 Les administrations compétentes de l'État doivent *veilleront 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'OMS et de la FAO.*

10.23 Les administrations compétentes de l'État en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs doivent veiller 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 et les lignes directrices applicables de l'OMS et de la FAO.

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

10.24 Les administrations compétentes de l'État, en collaboration avec les exploitants d'aéroports, veilleront au maintien de l'hygiène publique, notamment par l'application de mesures d'ordre sanitaire, phytosanitaire et vétérinaire aux aéroports internationaux.

10.25 Les administrations compétentes de l'État doivent *veiller, lorsque cela est possible, à ce que des installations et services de santé soient disponibles pour les passagers, l'équipage et le personnel au sol à leurs aéroports internationaux importants ou à proximité de ces aéroports.*

Note 1. — Les installations et services de santé peuvent inclure les services nécessaires à l'évaluation et au dépistage, à la vaccination ou revaccination ainsi qu'à l'émission des certificats correspondants. La présente pratique recommandée ne devrait pas être interprétée comme donnant aux passagers, à l'équipage et au personnel au sol le droit d'être testés, vaccinés ou revaccinés à l'aéroport.

Note 2.— L'attention est appelée sur la partie IV et l'Annexe 1 du Règlement concernant les principales caractéristiques requises des aéroports désignés comme points d'entrée sur leur territoire par les États contractants.

10.26 Les administrations compétentes de l'État, en consultation avec les exploitants d'aéroports et en fonction des circonstances locales, doivent veiller à ce que les aéroports internationaux offrent des installations *adéquates pour l'exécution des mesures d'ordre sanitaire, phytosanitaire ou vétérinaires applicables aux aéronefs, aux membres d'équipage, aux passagers, aux bagages, aux marchandises, à la poste et aux provisions de bord.*

10.27 Les administrations compétentes de l'État doivent veiller à ce que les passagers et les membres d'équipage en transit puissent disposer de locaux exempts de tout risque de contamination et d'insectes vecteurs de maladies, et qu'en cas de nécessité des moyens soient fournis pour transporter les passagers et les membres d'équipage à une autre aérogare ou à un autre aéroport voisin sans risque de contamination. Des modalités et des moyens analogues devraient aussi être prévus pour les animaux.

10.28 Les administrations compétentes de l'État, en coopération avec les exploitants d'aéroports, veilleront 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.

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

APPENDICE 1. DÉCLARATION GÉNÉRALE

297 mm (ou 11 3/4 pouces)

DÉCLARATION GÉNÉRALE
(sortie/entrée)

Exploitant .....

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

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

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

LOCALITÉ	NOM DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE*	NOMBRE DE PASSAGERS SUR CE TRONÇON**
		Lieu de départ : Embarqués ..... En transit même vol .....
		Lieu d'arrivée : Débarqués ..... En transit même vol .....

Déclaration de santé

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

Réservé à l'administration

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

SIGNATURE _____
Agent agréé ou pilote commandant de bord

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

* 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.

210 mm (ou 8 1/4 pouces)

APPENDICE 2. MANIFESTE DE PASSAGERS

MANIFESTE DE PASSAGERS

Exploitant .....

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

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

Nom et initiales des prénoms	Nationalité	Réservé à l'exploitant	Réservé à l'administration

(297 mm (ou 11 3/4 pouces))

Format de l'imprimé 210 x 297 mm (ou 8 1/4 x 11 3/4 pouces).
* Ne remplir que si l'État l'exige.

210 mm (ou 8 1/4 pouces)

Note. — Dans le cas où le passager a plus d'une nationalité, il suffit d'en indiquer une seule, tant qu'elle est conforme au document de voyage valide qu'il présente.

APPENDICE 3. MANIFESTE DE MARCHANDISES

(297 mm (ou 11 3/4))

MANIFESTE DE MARCHANDISES

Exploitant .....

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

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

Numéro de la lettre de transport	Nombre de colis	Nature des marchandises*	Réservé à l'exploitant	Réservé à l'administration

Format de l'imprimé 210 x 297 mm (ou 8 1/4 x 11 3/4 pouces).
* Ne remplir que si l'État l'exige.

210 mm (ou 8 1/4 pouces)

APPENDICE 4. CERTIFICAT DE DÉSINSECTISATION PAR TRAITEMENT À EFFET RÉMANENT

REPUBLIQUE GABONAISE

CERTIFICAT DE DÉSINSECTISATION PAR TRAITEMENT À EFFET RÉMANENT

Les surfaces intérieures, y compris la soute, de l'aéronef . . . . . ont été traitées avec un produit de
(numéro d'immatriculation)
désinsectisation à effet rémanent approuvé le . . . . . conformément aux recommandations de l'Organisation mondiale de
(date)
la santé (OMS, Relevé épidémiologique hebdomadaire n° 7, 1985, p. 47 ; n° 12, 1985, p. 90 ; n° 45, 1985, p. 345-346 et n° 44, 1987, p. 335-336) et aux amendements de ces recommandations.

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

Date de péremption : .....

Signature : .....

Titre : .....

Date : .....

APPENDICE 5. CARTED'EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT

CARTE INTERNATIONALE D'EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT

(En caractères d'imprimerie*)

1. Nom : ....
   Nom principal *Nom(s) secondaire(s)*

2. Date de naissance :..... ....
   année *mois* *jour*

3. Nationalité : .....

4. Document de voyage : ....
   État d'émission *Type de document* *Numéro*

5. Pour les passagers à l'arrivée :
   port d'embarquement
   ou .....
   Pour les passagers au départ :
   port de débarquement

6. (Autres données, demandées à l'option de l'État)

   a) .....

   b) .....

   c) .....

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

APPENDICE 6. RECOMMANDATION DU CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE

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

« LE CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE*,

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

Vu la Recommandation n^{o} 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

* Devenu Organisation Mondial des douanes OMD

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 ;

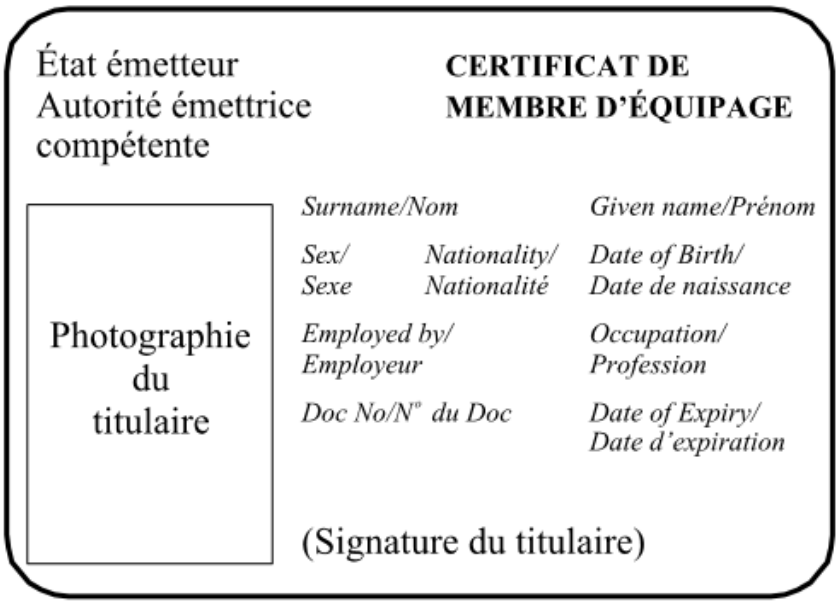
Demande aux États membres qui accepteraient la présente recommandation de faire part au Secrétaire général :

a) de leur acceptation et de la date de mise en application de la recommandation ;

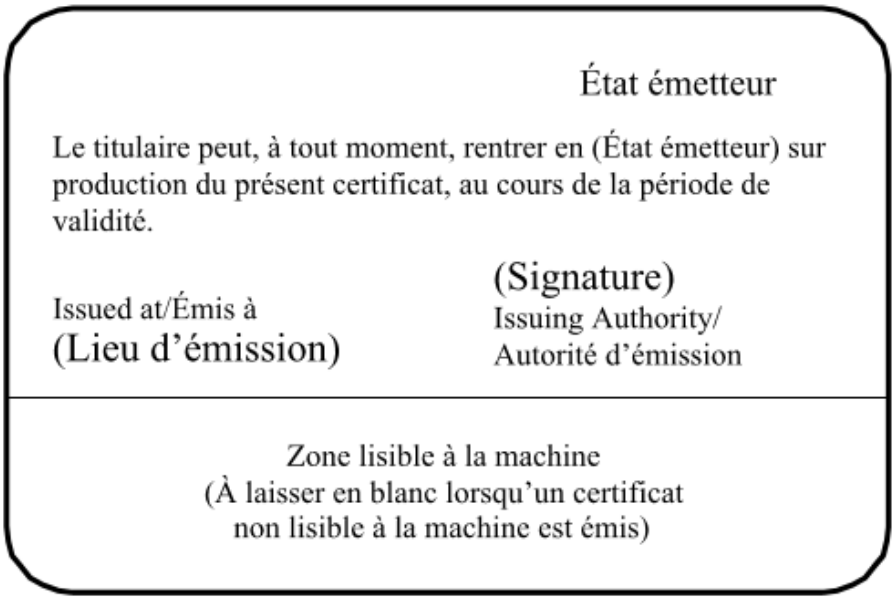
b) du nom des aéroports où le système du double circuit est appliqué.

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). »

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



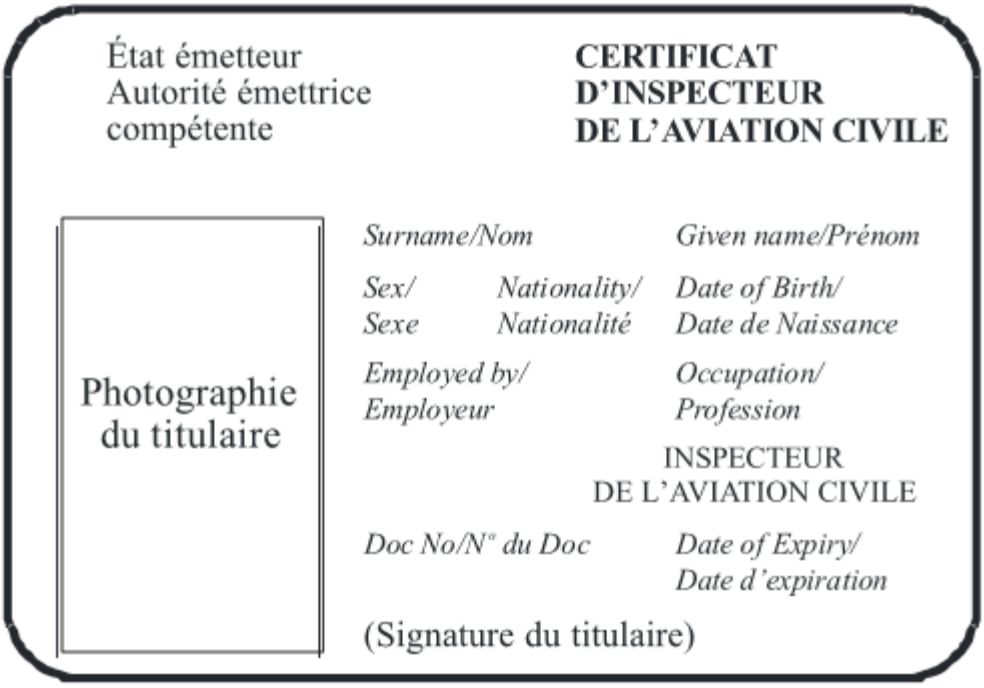
Recto du CMC



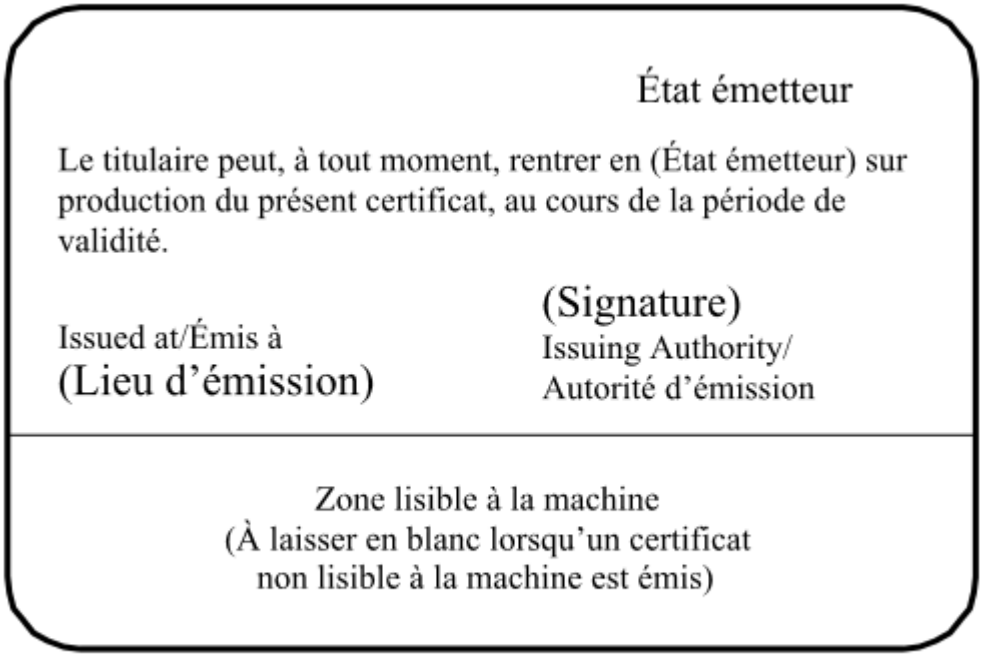
Verso du CMC

Note. — On trouvera des spécifications détaillées sur le certificat de membre d'équipage lisible à la machine dans le Doc 9303, Partie 5.

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



Recto du certificat



Verso du certificat

Note. — On trouvera des spécifications détaillées sur le certificat lisible à la machine dans le Doc 9303, Partie 5

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.)

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.

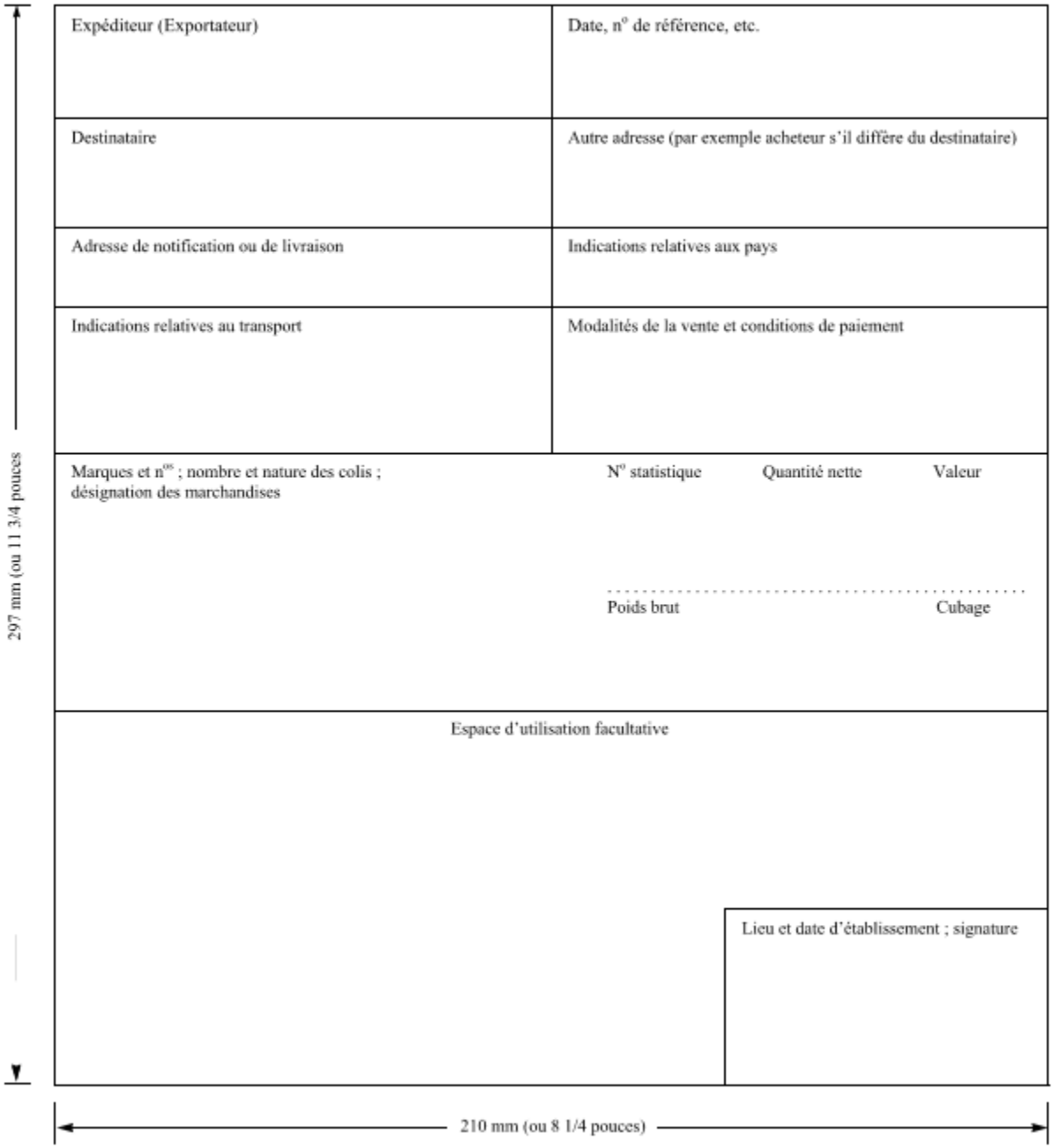
En application des dispositions de l'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, le dernier État dans lequel un passager a séjourné précédemment et à partir duquel il a commencé son voyage le plus récent est invité à l'accepter aux fins d'un nouveau contrôle si un autre pays 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 10. FORMULE-CADRE DES NATIONS UNIES RELATIVE AUX DOCUMENTS COMMERCIAUX



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

Document diffusé séparément

APPENDICE 12. MODÈLE DE PROGRAMME NATIONAL DE FACILITATION

Document diffusé séparément

APPENDICE 13. FORMULAIRE DE LOCALISATION DE PASSAGER POUR LA SANTÉ PUBLIQUE

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

Nous vous remercions de nous aider à protéger votre santé.

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

RENSEIGNEMENTS SUR LE VOL : 1. Compagnie aérienne | 2. Numéro de vol | 3. Numéro de siège | 4. Date d'arrivée (aaaa/mm/jj) 2 0

RENSEIGNEMENTS PERSONNELS : 5. Nom de famille | 6. Prénom | 7. Initiale

8. Sexe Masculin ☐ Féminin ☐ Autre ☐ | 9. Nationalité | 10. Date de naissance (aaaa/mm/jj)

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

11. Portable | 12. Travail

13. Domicile | 14. Autre

15. Adresse électronique

ADRESSE PERMANENTE : 16. Numéro et rue (*Laissez une case vierge entre le numéro et la rue.*) | 17. Numéro d'appartement

18. Ville | 19. État/Province

20. Pays | 21. Code postal

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

22. Nom de l'hôtel (le cas échéant) | 23. Numéro et rue (*Laissez une case vierge entre le numéro et la rue.*) | 24. Numéro d'appartement

25. Ville | 26. État/Province

27. Pays | 28. Code postal

CONTACT D'URGENCE : Coordonnées d'une personne qui pourra vous rejoindre au cours des 21 prochains jours.

29. Nom de famille | 30. Prénom | 31. Ville

32. Pays | 33. Adresse électronique

34. Portable | 35. Autre numéro de téléphone

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

	Nom de famille	Prénom	Numéro de siège	Âge < 18
(1)				
(2)				
(3)				
(4)				

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

	Nom de famille	Prénom	Groupe (voyage organisé, équipe, entreprise, autre)
(1)			
(2)			

Note — Le formulaire de localisation de passager pour la santé publique peut être téléchargé aux adresses suivantes :
http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx ou https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/ICAO-References.aspx