



**MINISTRE DES TRANSPORTS**  
**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**  
**DE CÔTE D'IVOIRE**

Abidjan, le 30 DEC 2019

DECISION N° 000 08 1 5 1 /ANAC/DSF/DTA

portant adoption de l'amendement n° 2, édition n° 3  
du règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif  
à la facilitation « RACI 7500 »

**LE DIRECTEUR GENERAL**

- Vu** la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 07 décembre 1944 à Chicago, notamment son Annexe 9 relative à la facilitation ;
- Vu** le règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** le règlement n° 10/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 modifiant le Règlement n° 11/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 relatif à la sûreté de l'aviation civile au sein des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu** le décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'administration autonome de l'aviation civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile », en abrégé ANAC ;
- Vu** le décret n° 2012-833 du 08 août 2012 portant approbation du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ;
- Vu** le décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé ANAC ;
- Vu** le décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

.../...

**Vu** l'arrêté n° 326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation ;

**Vu** l'arrêté n° 0043/MT/CAB/ du 06 août 2019 portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la facilitation dénommé RACI 7500 ;

**Sur** proposition de la Direction de la Sûreté et de la Facilitation et après avis de la Direction du Transport Aérien ;

**Considérant** l'évolution des normes dans l'aviation civile et la célérité de leurs applications ;

### **DECIDE :**

#### **Article 1 :   Objet**

Est adopté l'amendement n°2, édition n°3 du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la facilitation, codifié « RACI 7500 ».

#### **Article 2 :   Portée**

L'amendement n°2, édition n°3 du RACI 7500 porte sur les questions relatives :

- aux mineurs non accompagnés
- au guichet unique pour les données des passagers
- et à la traite des personnes.

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

La présente décision qui abroge toutes dispositions antérieures, entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.





MINISTÈRE DES TRANSPORTS

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

Réf : RACI 7500

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

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

**Troisième édition –mai 2016**

**ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE**



### Liste des pages effectives

Pages	Édition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
i	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
ii	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
iii	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
iv	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
v	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
vi	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
vii	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
viii	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
ix	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
x	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
1-1	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
1-2	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
1-3	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
1-4	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
1-5	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
1-6	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
1-7	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
1-8	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
1-9	3	11 mai 2018	0	11 mai 2016
1-10	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
2-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
2-2	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
2-3	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
2-4	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
2-5	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
2-6	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
3-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
3-2	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
3-3	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
3-4	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
3-5	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
3-6	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
3-7	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
3-8	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
3-9	3	11 mai 2016	0	11 mai 2018
3-10	3	11 mai 2016	2	09 août 2019
4-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016



4-2	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
4-3	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
4-4	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
4-5	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
4-6	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
4-7	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
5-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
5-2	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
5-3	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
5-4	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
5-5	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
6-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
6-2	3	11 mai 2016	2	09 août 2019
6-3	3	11 mai 2016	2	09 août 2019
6-4	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
7-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
7-2	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
8-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
8-2	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
8-3	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
8-4	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
8-5	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
9-1	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
9-2	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
9-3	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
A1-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A2-1	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
A3-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A4-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A5-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A6-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A6-2	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A6-3	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A7-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A8-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A9-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A9-2	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018





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

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION

« RACI 7500 »

Édition 3  
Date : 11 mai 2016  
Amendement 2  
Date : 09 août 2019

A10-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A11-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A11-2	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A12-1	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
A12-2	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A12-3	3	11 mai 2016	1	06 mars 2018
A12-4	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A13-1	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016
A13-2	3	11 mai 2016	0	11 mai 2016







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

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION

« RACI 7500 »

Édition 3

Date : 11 mai 2016

Amendement 2

Date : 09 août 2019

**Tableau des amendements**

<b>Amendements</b>	<b>Objet</b>	<b>Date</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Adoption/Approbation</b></li><li>- <b>Entrée en vigueur</b></li><li>- <b>application</b></li></ul>
1	Cet amendement introduit des dispositions nouvelles ou modifiées qui portent entre autres sur : <ul style="list-style-type: none"><li>- les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) ;</li><li>- le transport de mineurs par voie aérienne ;</li><li>- Le manifeste de passagers</li><li>- Les systèmes de contrôle frontaliers automatisés (CFA) et</li><li>- Les systèmes d'échange de données sur les passagers.</li></ul>	<b>29 mars 2018</b>
2	Cet amendement concerne notamment les questions relatives aux mineurs non accompagnés, le guichet unique pour les données passagers et la traite des personnes.	



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

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION

« RACI 7500 »

Édition 3  
Date : 11 mai 2016  
Amendement 0  
Date : 11 mai 2016

Tableau des rectificatifs

<i>Rectificatif</i>	<i>Objet</i>	<i>Date de publication</i>





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

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION

« RACI 7500 »

Édition 3  
Date : 11 mai 2016  
Amendement 2  
Date : 09 août 2019

Document de référence

Référence	Source	Titre	n° Révision	Date de révision
Annexe 9	OACI	Facilitation	27 <sup>ème</sup> amendement	2019



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

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION

« RACI 7500 »

Édition 3  
Date : 11 mai 2016  
Amendement 0  
Date : 11 mai 2016

Liste de diffusion

Code	Direction/Sous-direction	Support de diffusion	
		P	N
DG	Direction Générale	✓	
DTA	Direction du Transport Aérien	✓	✓
DSF	Direction de la Sûreté et de la Facilitation	✓	✓
DTC	Direction Technique Concernée	✓	✓
CT	Conseillers Techniques	✓	
SI	Service Informatique		✓
DOC	Centre de Documentation	✓	✓

*P = papier*

*N = numérique*





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

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION**

**« RACI 7500 »**

**Édition 3  
Date : 11 mai 2016  
Amendement 0  
Date : 11 mai 2016**

## **Abréviations**

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





## Table des matières

Liste des pages effectives .....	i
Inscription des amendements et rectificatifs.....	iv
Tableau des amendements .....	v
Tableau des rectificatifs.....	vi
Liste des documents de référence .....	vii
Liste de diffusion .....	viii
Abréviations.....	ix
Table des matières .....	x
caractère des éléments .....	xi
Chapitre 1 :Définitions.....	1-1
Chapitre 2 : Entrée et sortie des aéronefs .....	2-1
Chapitre 3 :Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages .....	3-1
Chapitre 4 :Entrée et sortie des marchandises et autres articles.....	4-1
Chapitre 5 :Personnes non admissibles et personnes expulsées .....	5-1
Chapitre 6 :Aéroports internationaux :Installations et services intéressant le trafic... ..	6-1
Chapitre 7 :Attérisages effectués hors des aéroports internationaux .....	7-1
Chapitre 8 :Dispositions diverses de facilitation .....	8-1
Chapitre 9 :Système d'échange de données sur les passagers .....	9-1
Appendice 1 :Déclaration générale.....	A1-1
Appendice 2 :Manifeste de passagers.....	A2-1
Appendice 3 :Manifeste de marchandises.....	A3-1
Appendice 4 : Certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent.....	A4-1
Appendice 5 : Carte d'embarquement/débarquement.....	A5-1
Appendice 6 : Recommandation du conseil de coopération douanière.....	A6-1
Appendice 7 : Certificat de membre d'équipage (CMC .....	A7-1
Appendice 8 : Certificat d'inspecteur de l'aviation civile.....	A8-1
Appendice 9 : Présentations proposées pour les documents relatifs au retour des personnes non admissibles .....	A9-1
Appendice 10 : Formule-cadre des nations unies relative aux documents commerciaux. A10-1	
Appendice 11 : Modèle de programme de facilitation (FAL) d'aéroport.....	A11-1
Appendice 12 : Modèle de programme FAL national .....	A12-1
Appendice 13 : Formulaire de localisation de passager pour la santé publique.....	A13-1



### Caractère des éléments du règlement

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

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



## CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

### A. Définitions

Aux fins de la présente Annexe, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après:

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

**Droits et taxes à l'importation.** Droits de douane et tous autres droits, taxes ou impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation de marchandises, à l'exception des impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus ou qui sont perçues par la douane pour le compte d'une autre autorité nationale.

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



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

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

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

**Équipement de bord.** Articles destinés à être utilisés à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris le matériel de soins médicaux et de secours et les provisions de commissariat, à l'exclusion des pièces de rechange ou des provisions.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

**Zone de transit direct.** Zone spéciale établie sur un aéroport international ou à proximité, approuvée par les pouvoirs publics compétents et placée sous leur surveillance ou contrôle direct, où les passagers peuvent rester pendant le transit ou la correspondance sans avoir à soumettre de demande d'entrée dans l'État concerné.

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

## B. Principes généraux

- 1.1 Les normes et pratiques recommandées de la présente Annexe sont applicables à toutes les catégories d'exploitation aérienne, à moins qu'elles ne se rapportent spécifiquement à un seul type d'exploitation.
- 1.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que:
  - a) le temps nécessaire à l'accomplissement des contrôles des personnes et des aéronefs aux frontières et à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises soit maintenu au minimum;
  - b) l'application des formalités administratives et de contrôle causent un minimum de désagrément;



- c) l'échange de renseignements pertinents entre les États contractants, les exploitants et les aéroports soit encouragé et développé dans toute la mesure possible;
  - d) des niveaux optimaux de sûreté, et la conformité à la réglementation, soient atteints.
- 1.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit utiliser la gestion des risques dans l'application des procédures de contrôle frontalier relatives à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises.
- 1.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit mettre au point une technologie de l'information efficace afin d'accroître l'efficacité et l'efficience des formalités aux aéroports.
- 1.5 Les dispositions du présent Règlement n'empêcheront pas l'application de la législation nationale en ce qui concerne les mesures de sûreté de l'aviation ou autres contrôles nécessaires.



## CHAPITRE 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS

### A. Généralités

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



## B. Documents Exigences et utilisation

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



- 2.13 Lorsque l'Etat de Côte d'Ivoire exige la présentation du manifeste de marchandises sur support papier, il doit accepter :
- a) le formulaire indiqué à l'Appendice 3, rempli selon les instructions ; ou
  - b) le formulaire indiqué à l'Appendice 3, partiellement rempli, avec une copie de chaque lettre de transport aérien représentant les marchandises à bord de l'aéronef.
- 2.14 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit pas exiger de déclaration écrite des provisions de bord qui restent à bord de l'aéronef.
- 2.15 En ce qui concerne les provisions de bord embarquées à bord de l'aéronef ou débarquées de l'aéronef, les renseignements exigés dans la liste des provisions de bord doivent se limiter :
- a) aux renseignements indiqués dans l'en-tête du modèle de manifeste de marchandises;
  - b) au nombre d'unités de chaque marchandise;
  - c) à la nature de chaque marchandise.
- 2.16 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit 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.
- 2.17 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit pas exiger, pour la poste, de déclaration écrite autre que le ou les bordereaux prescrits dans les règlements les plus récents de l'Union postale universelle.
- 2.18 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit pas exiger de l'exploitant d'aéronefs qu'il soumette aux pouvoirs publics plus de trois copies de l'un quelconque des documents mentionnés ci-dessus à l'entrée ou à la sortie de l'aéronef.
- 2.19 Si l'aéronef n'embarque/ne débarque pas de passagers ou ne charge/décharge pas de marchandises, de provisions de bord ou de poste, le ou les documents pertinents ne doivent pas être exigés, à condition qu'une mention appropriée soit portée dans la déclaration générale.

### C. Correction des documents

- 2.20 En cas d'erreurs relevées dans l'un quelconque des documents mentionnés ci-dessus, les pouvoirs publics compétents doivent donner à l'exploitant d'aéronefs ou à son agent agréé la possibilité de rectifier ces erreurs, ou ils les rectifieront eux-mêmes.





2.21 L'exploitant d'aéronefs ou son agent agréé ne doit pas être pénalisé s'il est en mesure de prouver aux pouvoirs publics compétents que toute erreur relevée dans de tels documents a été commise par inadvertance et sans intention frauduleuse ou négligence grossière. Si une pénalité est jugée nécessaire pour décourager la répétition de telles erreurs, elle ne doit pas être plus importante qu'il n'est nécessaire à cette fin.

#### D. Désinsectisation des aéronefs

- 2.22 L'Etat de Côte d'Ivoire doit limiter toute exigence systématique de désinsectisation des cabines et postes de pilotage d'aéronefs au moyen d'aérosols lorsque les passagers sont à bord, aux vols sans changement d'aéronef ayant leur origine dans des territoires, ou passant par des territoires, qu'il estime constituer une menace pour leur santé publique, leur agriculture ou l'environnement.
- 2.23 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige la désinsectisation des aéronefs doit examiner périodiquement leurs besoins et doit les modifier, comme il convient, sur la base de toutes les preuves disponibles relatives à la transmission d'insectes à leurs territoires respectifs par la voie aérienne.
- 2.24 Lorsque la désinsectisation est exigée, L'Etat de Côte d'Ivoire doit autoriser ou accepter uniquement les méthodes chimiques ou non chimiques et/ou les insecticides qui sont recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé et qui sont jugés efficaces par l'Etat de Côte d'Ivoire.
- 2.25 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les moyens employés pour la désinsectisation ne compromettent pas la santé des passagers et des membres d'équipage et les incommode le moins possible.
- 2.26 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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.
- 2.27 Lorsqu'une désinsectisation a été exécutée conformément aux procédures recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé, L'Etat de Côte d'Ivoire doit accepter une certification pertinente sur la déclaration générale, ou comme le prévoit l'Appendice 1 en cas de désinsectisation par traitement à effet rémanent, le certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent prévu à l'Appendice 4.



- 2.28 Lorsqu'une désinsectisation a été convenablement exécutée conformément aux dispositions du § 2.24, et qu'un certificat tel qu'indiqué au § 2.27 est présenté ou mis à la disposition des pouvoirs publics de l'Etat de Côte d'Ivoire, ceux-ci doivent accepter normalement ce certificat et autoriser les passagers et les membres d'équipage à débarquer immédiatement à l'arrivée.
- 2.29 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que tout insecticide ou autre produit employé aux fins de désinsectisation ne soit pas nuisible à la structure de l'aéronef ou à son équipement de vol. Les composés ou solutions chimiques inflammables qui sont susceptibles d'endommager la structure des aéronefs, par exemple par corrosion, ne doivent pas être utilisés.

#### E. Désinfection des aéronefs

- 2.30 L'Etat de Côte d'Ivoire doit déterminer les conditions dans lesquelles les aéronefs sont désinfectés. Lorsque la désinfection de l'aéronef est exigée, les dispositions suivantes doivent être appliquées :
- a) la désinfection ne doit porter que sur le conteneur ou sur le compartiment de l'aéronef dans lequel les animaux ou produits animaux ont été transportés;
  - b) la désinfection doit être effectuée suivant des procédures acceptées par le constructeur de l'aéronef et conformes aux avis de l'OMS;
  - c) les zones contaminées doivent être désinfectées à l'aide de composés possédant les propriétés germicides appropriées pour lutter contre l'agent infectieux visé;
  - d) la désinfection doit être faite rapidement par des nettoyeurs munis de l'équipement de protection personnelle approprié;
  - e) il ne doit pas être utilisé de composés ou de solutions chimiques inflammables, ou leurs résidus, qui peuvent risquer d'endommager la structure de l'aéronef ou ses systèmes, par exemple par corrosion, ni de produits chimiques qui peuvent risquer de porter atteinte à la santé des passagers ou de l'équipage.
- 2.31 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que, en cas de contamination des surfaces ou des équipements de l'aéronef par des fluides corporels, y compris des excréments, les zones contaminées et les équipements et outils employés soient désinfectés.



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

### **I. Généralités**

- 2.32 L'Etat de Côte d'Ivoire doit publier dans ses publications d'information aéronautique (AIP) ses exigences concernant les préavis et les demandes d'autorisation préalable de vols d'aviation générale et d'autres vols non réguliers.
- 2.33 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige un préavis ou des demandes d'autorisation préalable pour les aéronefs qui ont l'intention d'atterrir dans leur territoire doit désigner un organisme unique pour recevoir et coordonner les réponses des services concernés par ces préavis ou ces demandes.
- 2.34 L'Etat de Côte d'Ivoire doit indiquer dans leurs AIP respectives l'adresse postale et, le cas échéant, l'adresse RSFTA, le numéro de télex ou l'adresse télégraphique, le numéro de télécopie, l'adresse du courrier électronique, la page web et le numéro de téléphone de l'organisme désigné dont il est question au § 2.33.
- 2.35 Dans l'Etat de Côte d'Ivoire, il doit incomber à l'organisme désigné dont il est question au § 2.33 d'aviser les organismes intéressés d'inspection frontalière, par exemple les douanes, l'immigration ou les services de quarantaine, des activités prévues d'arrivée, de départ ou de transit.

### **II. Autorisations préalables**

- 2.36 L'Etat de Côte d'Ivoire 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.
- 2.37 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige des exploitants d'aéronefs qu'ils demandent une autorisation préalable doit:
- a) adopter des procédures permettant de répondre promptement à ces demandes;
  - b) accorder, si possible, cette autorisation pour une durée déterminée ou pour une série de vols;
  - c) n'imposer aucun droit ni aucune taxe ou redevance pour la délivrance de cette autorisation.



- 2.38 Dans le cas des aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, l'Etat de Côte d'Ivoire, si pour des raisons de sécurité aérienne, exige une autorisation préalable, ne doit pas exiger dans la demande d'autorisation préalable d'autres renseignements que ceux qui figurent dans un plan de vol.
- 2.39 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige une autorisation préalable pour les vols dont il est question au § 2.38 ne doit pas exiger que les demandes soient déposées plus de trois jours ouvrables à l'avance.

### III. Préavis d'entrée

- 2.40 Dans le cas d'aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, l'Etat de Côte d'Ivoire 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 organismes d'inspection frontalière intéressés.
- 2.41 L'Etat de Côte d'Ivoire doit accepter les renseignements figurant dans le plan de vol comme préavis d'arrivée, à condition que ces renseignements soient reçus deux heures au moins avant l'arrivée et que l'atterrissage s'effectue sur un aéroport international préalablement désigné.

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

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



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

### A. Généralités

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

### B. Documents exigés des voyageurs

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

### C. Sécurité des documents de voyage

- 3.7 L'Etat de Côte d'Ivoire doit actualiser régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions de ses documents de voyage, pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection de cas dans lesquels de tels documents ont été illicitement modifiés, reproduits ou délivrés.
- 3.8 L'Etat de Côte d'Ivoire doit établir des contrôles pour se prémunir contre le vol de ses documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.



- 3.8.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit établir des contrôles appropriés sur l'ensemble des processus de demande, d'octroi et de délivrance des documents de voyage pour garantir un niveau élevé d'intégrité et de sûreté.
- 3.9 L'Etat de Côte d'Ivoire doit incorporer des données biométriques dans ses autres documents de voyage lisibles à la machine en recourant à une ou à plusieurs technologies de stockage de données facultatives en supplément à la zone de lecture automatique, comme il est indiqué dans le Doc 9303 - Documents de voyage lisibles à la machine.
- 3.9.1 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il émet ou a l'intention d'émettre des DVLM électroniques, doit adhérer au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et y télécharger ses informations.
- 3.9.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit appliquer des mesures de vérification des DVLM électroniques aux points de contrôle frontalier, adhérer au répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et utiliser les informations qu'il contient pour valider les DVLM électroniques à ces points de contrôle.
- 3.10 L'Etat de Côte d'Ivoire doit fournir sans délai à INTERPOL des informations exactes relatives aux documents de voyage volés, perdus ou révoqués émis par la Côte d'Ivoire, aux fins d'inclusion dans la base de données sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).

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

- 3.11 Tous les passeports délivrés par l'Etat de Côte d'Ivoire doivent être lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 4.
- 3.11.1 Dans le cas des passeports émis après la date du 24 novembre 2005 et qui ne sont pas lisibles à la machine, l'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que la date d'expiration soit antérieure au 24 novembre 2015.
- 3.12 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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.



3.13 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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.

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

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

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

#### **F. Visas d'entrée/de retour**

3.16 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit exiger aucun visa lors du retour, sur son territoire, de ses ressortissants.

3.17 L'Etat de Côte d'Ivoire doit établir des formalités de demande simples et transparentes pour la délivrance de visas d'entrée aux visiteurs éventuels et veiller à ce qu'il soit donné suite aux demandes de visas aussitôt que possible après leur réception.

3.18 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il émet des visas d'entrée à des visiteurs éventuels doit veiller normalement à ce que ces visas aient une durée de validité minimale de six mois à compter de la date de délivrance, indépendamment du nombre d'entrées, étant entendu que la durée de chaque séjour pourra être limitée.

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

3.19 L'Etat de Côte d'Ivoire, s'il exige des visiteurs arrivant ou partant par la voie aérienne la présentation d'un formulaire de renseignements personnels, doit limiter les renseignements demandés à ceux qui sont indiqués à l'Appendice 5 Carte d'embarquement/débarquement.

3.20 L'Etat de Côte d'Ivoire, s'il exige des cartes d'embarquement ou de débarquement, doit accepter qu'elles soient remplies par les visiteurs et ne doit pas exiger qu'elles soient remplies ou vérifiées par l'exploitant d'aéronefs.



3.21 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige la présentation de cartes d'embarquement ou de débarquement doit fournir ces cartes gratuitement aux exploitants d'aéronefs ou à leurs agents de voyages pour que ceux-ci les distribuent avant l'embarquement aux passagers qui partent ou pendant le vol aux passagers qui arrivent.

#### **H. Certificats internationaux de vaccination ou autre prophylaxie**

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

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

3.23 L'Etat de Côte d'Ivoire doit aider les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers afin d'empêcher la fraude et les abus.

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

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

3.24.2 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit pas exiger des exploitants d'aéronefs qu'ils saisissent les documents visés dans la norme figurant au § 3.24.1.

3.24.3 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit 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 a établi que le document de voyage présenté par ce passager est frauduleux, falsifié ou faux, ou que le passager n'est pas le titulaire légitime du document.



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

3.24.5 L'Etat de Côte d'Ivoire, s'il utilise des systèmes CFA doit se servir des informations qui figurent dans le RCP pour valider les DVLM électroniques, réaliser des appariements biométriques pour confirmer que le passager est le titulaire légitime du document, et doit 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.

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

#### **J. Procédures de sortie**

3.25 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit pas exiger des visiteurs la présentation d'un acquit d'impôt sur le revenu.

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

3.27 L'Etat de Côte d'Ivoire, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et la direction des aéroports, doit 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, durée calculée à partir du moment où le passager se présente au premier point de traitement à l'aéroport (comptoir d'enregistrement de la compagnie aérienne, point de contrôle de sûreté ou autre point de contrôle requis, selon les dispositions prises à chaque aéroport).

3.28 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige l'inspection par les pouvoirs publics des documents de voyage des passagers au départ, doit utiliser, en coopération avec la direction des aéroports, 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.



3.29 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit pas exiger normalement la présentation, pour inspection au titre du contrôle frontalier, des bagages des passagers au départ de leur territoire.

#### **K. Procédures d'entrée et responsabilités**

3.30 L'Etat de Côte d'Ivoire, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, doit 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.

3.31 Afin d'accélérer les inspections, L'Etat de Côte d'Ivoire, en coopération avec les exploitants d'aéroports, doit utiliser la technologie applicable et adopteront un système d'inspection d'immigration à circuits multiples, ou d'autres moyens de répartir les passagers, aux aéroports internationaux où le volume du trafic de passagers justifie de telles mesures.

3.32 Sauf dans des circonstances particulières, L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit 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.

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

3.34 L'exploitant d'aéronefs doit être responsable de la garde et des soins des passagers et des membres d'équipage au débarquement à partir du moment où ils quittent l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient pris en charge pour vérification comme le prévoit le § 3.33.

3.35 La responsabilité d'un exploitant d'aéronefs d'assurer la garde et les soins des passagers et des membres d'équipage doit cesser dès que ces personnes auront été admises dans cet État.

3.36 Sauf dans des circonstances spéciales, L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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.

3.37 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit pas exiger des passagers et des membres d'équipage une déclaration écrite de bagages lorsqu'aucune marchandise soumise à droit de douane ou à restriction n'est transportée.



- 3.38 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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.
- 3.39 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il 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 État puissent déterminer sa validité rapidement et sans avoir recours à des moyens spéciaux.
- 3.40 Sauf dans certains cas d'espèce particuliers, les agents des pouvoirs publics intéressés doivent restituer immédiatement après examen les documents de voyage des passagers et des membres d'équipage.
- 3.41 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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 de l'Etat de Côte d'Ivoire, ne passe pas les formalités de contrôle frontalier à plus d'un aéroport situé sur le territoire ivoirien.

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

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

#### **M. Restitution des bagages séparés de leur propriétaire**

- 3.44 L'Etat de Côte d'Ivoire doit permettre aux exploitants d'aéronefs de faire suivre les bagages mal acheminés à leur propriétaire et doit 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.



- 3.45 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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, L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les dispositions soient prises en vue de la garde temporaire de ces bagages, sous stricte surveillance et en lieu sûr.
- 3.46 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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.
- 3.47 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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. Aux conditions fixées par les pouvoirs publics, les exploitants d'aéronefs doivent pouvoir être autorisés à ouvrir ces bagages s'il y a lieu afin de déterminer à qui ils appartiennent.
- 3.48 L'exploitant d'aéronefs doit être dégagé de l'obligation de garder les bagages qui ne sont pas encore libérés par les pouvoirs publics, et de toute responsabilité en ce qui concerne les droits et taxes à l'importation dont sont passibles ces bagages, dès que ceux-ci sont pris en charge par les douanes et qu'ils passent sous le seul contrôle de celles-ci.

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

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



- 3.52 Les CMC et les cartes d'identité de membres d'équipage ne doivent être délivrés qu'après la vérification des antécédents par l'autorité publique compétente ou par un tiers en son nom. Par ailleurs, l'émission de CMC et les cartes d'identité de membres d'équipage doit faire l'objet de mesures de contrôle adéquates, telles que la certification de l'emploi d'un candidat avant la délivrance, le contrôle des stocks de cartes vierges et les critères de responsabilité pour le personnel chargé de la délivrance.
- 3.53 L'Etat de Côte d'Ivoire doit accepter les CMC émis conformément aux dispositions de la norme 3.54 aux fins d'admission sans visa des membres d'équipage s'ils arrivent en service à bord d'un vol international et s'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État d'accueil.
- 3.54 L'Etat de Côte d'Ivoire doit établir des dispositions pour permettre l'entrée temporaire sans délai sur son territoire du personnel technique des exploitants d'aéronefs étrangers dont les lignes aboutissent à son territoire ou le traversent, lorsque ce personnel est nécessaire d'urgence pour remettre en état un aéronef dont le vol a dû être interrompu pour des raisons techniques. Si l'Etat de Côte d'Ivoire exige une garantie en ce qui concerne la subsistance et/ou le rapatriement de ce personnel, cette garantie doit être négociée, sans que l'entrée des intéressés soit retardée.

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

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

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

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



### Q. Mineurs

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



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

### A. Généralités

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



## B. Renseignements exigés par les pouvoirs publics

- 4.8 L'Etat de Côte d'Ivoire doit limiter les données exigées aux détails jugés nécessaires par les pouvoirs publics pour la mainlevée ou le dédouanement de marchandises importées ou de marchandises destinées à l'exportation.
- 4.9 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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.
- 4.10 Sous réserve des moyens technologiques de l'Etat de Côte d'Ivoire, les documents nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises, y compris le manifeste de marchandises et/ou les lettres de transport aérien, doivent être acceptés lorsqu'ils sont présentés sous forme électronique de façon à permettre la transmission à un système d'information des pouvoirs publics.
- 4.11 La production et la présentation du manifeste de marchandises et de la ou des lettres de transport aérien doivent incomber à l'exploitant d'aéronefs ou à son agent agréé. La production et la présentation des autres documents exigés pour le dédouanement des marchandises doivent incomber au déclarant.
- 4.12 Si l'Etat de Côte d'Ivoire exige des documents supplémentaires pour les formalités d'importation, d'exportation ou de transit, tels que factures commerciales, formulaires de déclaration, licences d'importation, etc., il 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.
- 4.13 Lorsque les documents nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises sont présentés sur support papier, la présentation doit être basée sur la formule-cadre des Nations Unies en ce qui concerne la déclaration de marchandises et sur la présentation figurant à l'Appendice 3 s'il s'agit d'un manifeste de marchandises.
- 4.14 Pour promouvoir la facilitation du commerce et l'application de mesures de sûreté, l'Etat de Côte d'Ivoire doit 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.



- 4.15 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige des documents comme des licences ou certificats pour l'importation ou l'exportation de certaines marchandises doit publier ses exigences et établir des procédures commodes pour demander l'émission ou le renouvellement de ces documents.
- 4.16 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit 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**

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



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

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

4.25 Lorsque, du fait d'une erreur, d'une urgence ou d'une impossibilité d'accès à l'arrivée, des marchandises ne sont pas déchargées à leur destination prévue, l'Etat de Côte d'Ivoire ne doit 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.

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

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



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

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

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

4.28 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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 des pouvoirs publics ou, avec l'accord de ceux-ci, mises en la possession d'une tierce partie qui a fourni une garantie suffisante aux douanes.

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

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

4.30 Sous réserve du respect de ses règlements et exigences, l'Etat de Côte d'Ivoire doit exonérer de droits et taxes à l'importation l'équipement au sol et le matériel de sûreté et leurs composants, les éléments pédagogiques et les aides de formation, importés dans son territoire par un exploitant d'aéronefs d'un autre Etat contractant, ou au nom de cet exploitant, pour son propre usage ou celui de son agent agréé, dans les limites d'un aéroport international ou à une installation hors aéroport approuvée.



- 4.31 Lorsque l'exploitant d'aéronefs concerné, ou son agent agréé, aura rempli les formalités simplifiées relatives aux documents, l'Etat de Côte d'Ivoire doit 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.
- 4.32 Lorsque l'exploitant d'aéronefs concerné, ou son agent agréé, aura rempli les formalités simplifiées relatives aux documents, l'Etat de Côte d'Ivoire doit 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 contractant de l'OACI.
- 4.33 L'Etat de Côte d'Ivoire doit autoriser le prêt entre exploitants d'aéronefs d'autres États contractants de l'OACI, ou leurs agents agréés, d'équipement d'aéronef, de pièces de rechange, ainsi que d'équipement au sol et de matériel de sûreté et de leurs pièces de rechange, importés en exonération conditionnelle de droits et taxes à l'importation.

#### **E. Conteneurs et palettes**

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



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

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

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

#### **G. Matières radioactives**

- 4.42 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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.
- 4.43 Si l'Etat de Côte d'Ivoire adopte des réglementations ou restrictions douanières ou autres en matière d'entrée/sortie qui diffèrent de celles qui sont spécifiées dans le Doc 9284 - Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, il doit informer rapidement l'OACI de ces variations nationales, en vue de leur publication dans les Instructions techniques, en application du § 2.5 du Chapitre 2 de l'Annexe 18.



## CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

### A. Généralités

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

### B. Personnes non admissibles

- 5.3 Lorsqu'une personne est jugée non admissible conformément au § 3.44, l'Etat de Côte d'Ivoire doit en aviser sans délai l'exploitant d'aéronefs, en confirmant par écrit le plus tôt possible.
- 5.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit, par l'entremise de ses pouvoirs publics, 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.
- 5.5 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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 doit comprendre les renseignements sur l'aéronef à bord duquel cette personne arrive et, s'ils sont connus, ses nom, âge, sexe et citoyenneté.
- 5.6 L'Etat de Côte d'Ivoire doit s'il 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 (des États) du point de transit et/ou du début du voyage. Cette lettre, l'ordre de refoulement et tout autre renseignement pertinent doivent être remis à l'exploitant d'aéronefs ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui aura la responsabilité de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.



- 5.7 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il ordonne le refoulement d'une personne non admissible dont les documents de voyage ont été saisis conformément au § 3.31.1, doit émettre une lettre explicative sous la forme indiquée à l'Appendice 9, section 2, afin d'informer les autorités de l'Etat (des États) du point de transit et/ou du début du voyage. Cette lettre ainsi qu'une photocopie des documents de voyage saisis et l'ordre de refoulement doivent être remis à l'exploitant d'aéronefs ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui aura la responsabilité de les remettre aux pouvoirs publics de l'État de destination.
- 5.8 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il a des raisons de croire qu'une personne non admissible pourrait offrir une résistance à son refoulement, doit en informer l'exploitant d'aéronefs concerné dès que possible avant le départ prévu, afin qu'il puisse prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.
- 5.9 L'exploitant d'aéronefs sera tenu responsable du coût de la garde et des soins d'une personne non munie des documents requis à partir du moment où elle est jugée non admissible et confiée à l'exploitant d'aéronefs en vue de son refoulement.
- 5.9.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit être tenu responsable du coût de la garde et des soins de toutes les autres catégories de personnes non admissibles, y compris les personnes non admises en raison de problèmes de documentation dépassant les compétences de l'exploitant d'aéronefs, ou pour des raisons autres que l'absence de documents requis, à partir du moment où ces personnes sont jugées non admissibles et confiées à l'exploitant d'aéronefs en vue de leur refoulement.
- 5.10 Lorsqu'une personne jugée non admissible est confiée de nouveau à l'exploitant d'aéronefs en vue de son transport hors du territoire de l'Etat de Côte d'Ivoire, l'exploitant d'aéronefs ne sera pas empêché de recouvrer de cette personne les frais de transport découlant de son refoulement.
- 5.11 L'exploitant d'aéronefs doit refouler la personne non admissible :
- au point où elle a commencé son voyage ; ou
  - à tout autre endroit où elle peut être admise.
- 5.11.2 Dans les cas où le refoulement d'une personne non admissible concerne un mineur non accompagné, l'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige le refoulement doit 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 L'Etat de Côte d'Ivoire doit accepter pour vérification une personne refoulée d'un État où elle a été jugée non admissible, si cette personne a commencé son voyage à partir de son territoire. L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit pas renvoyer cette personne dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.
- 5.13 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit pas imposer d'amende aux exploitants d'aéronefs si des personnes à l'arrivée et en transit sont jugées non munies des documents requis, lorsque les exploitants d'aéronefs peuvent démontrer qu'ils ont pris les précautions nécessaires pour vérifier que ces personnes se sont conformées aux exigences en matière de documents aux fins de l'entrée dans l'État de destination.
- 5.15 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit pas empêcher le départ de l'aéronef d'un exploitant d'aéronefs en attendant de déterminer l'admissibilité de l'un ou l'autre de ses passagers à l'arrivée.

### C. Personnes expulsées

- 5.16 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il expulse une personne de son territoire, doit lui donner un ordre d'expulsion. L'Etat de Côte d'Ivoire doit indiquer à la personne expulsée le nom de l'État de destination.
- 5.17 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il expulse des personnes de son territoire, doit assumer toutes les obligations, responsabilités et coûts connexes.
- 5.18.1 Dans les cas où l'expulsion d'une personne concerne un mineur non accompagné, l'Etat qui exige l'expulsion prendra les mesures appropriées pour faire en sorte qu'un dispositif soit en place pour le mineur au point de départ, au point de transit et au point de destination en tenant compte en particulier de l'intérêt supérieur du mineur.
- 5.18 Lorsqu'il prend des dispositions avec un exploitant d'aéronefs en vue d'une expulsion, l'Etat de Côte d'Ivoire doit 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:
- une copie de l'ordre d'expulsion, si la législation de L'Etat de Côte d'Ivoire le prévoit;



- b) l'évaluation du risque par l'État de Côte d'Ivoire et/ou tout autre renseignement pertinent qui aiderait l'exploitant d'aéronefs à évaluer le risque pour la sûreté du vol;
- c) les noms et nationalités de tous agents d'escorte.

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

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

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

5.20 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il présente une personne à expulser 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.

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

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

5.23 S'il décide qu'une personne expulsée doit être escortée et que l'itinéraire comporte une escale dans un État intermédiaire, l'Etat de Côte d'Ivoire doit 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**

5.24 Lorsqu'un document de voyage de remplacement doit être obtenu pour faciliter le refoulement et l'acceptation d'une personne non admissible à sa destination, l'Etat de Côte d'Ivoire s'il ordonne le refoulement doit fournir toute l'assistance possible pour obtenir ce document.



- 5.25 S'il est demandé à l'Etat de Côte d'Ivoire de fournir des documents de voyage pour faciliter le retour d'un de ses nationaux, Il 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.
- 5.26 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit pas exiger comme condition préalable à la délivrance d'un document de voyage que l'intéressé en ait signé la demande.
- 5.27 Si L'Etat de Côte d'Ivoire a déterminé qu'une personne pour laquelle un document de voyage a été demandé est l'un de ses nationaux, mais qu'il ne peut pas délivrer un passeport dans les 30 jours suivant la demande, il doit lui délivrer un document de voyage d'urgence qui certifie la nationalité de l'intéressé et qui est valide pour la réadmission dans l'Etat de Côte d'Ivoire.
- 5.28 L'Etat de Côte d'Ivoire ne doit pas refuser de délivrer un document de voyage à un de ses nationaux ni ne doit contrecarrer autrement son retour en le rendant apatride.



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

### A. Généralités

- 6.1 En cas de privatisation d'un aéroport, l'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 9 continuent d'être appliquées.
- 6.1.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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.
  - 6.1.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que des services efficaces de contrôle frontalier (douane, immigration, quarantaine et santé) soient assurés aux aéroports internationaux, selon les besoins.
  - 6.1.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit, en consultation avec les exploitants d'aéroports, 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.
- 6.2 Dès les premières étapes de la planification de nouvelles installations ou d'importantes modifications d'installations existantes, y compris les aérogares de fret, à des aéroports internationaux, l'Etat de Côte d'Ivoire doit exiger que l'organisme ou les organismes qui sont chargés de la planification consultent s'il y a lieu les autorités publiques, les exploitants d'aéronefs et les organismes intéressés représentant les utilisateurs de l'aéroport.
- 6.3 Aux aéroports internationaux où une redevance de services passagers, une taxe d'aéroport ou tout autre droit semblable est perçu, l'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que la perception directe auprès des passagers soit évitée dans la mesure du possible.
- 6.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit, sous réserve des règlements applicables et des limitations fixées par l'exploitant de l'aéroport en raison de contraintes de place ou de capacité, permettre aux exploitants d'aéronefs de choisir comment et par qui leurs services d'escale doivent être assurés.



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

### **I. Dispositions communes**

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

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

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

- 6.6 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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 être en outre prévus, si possible, pour les cas complexes, afin de ne pas entraver la circulation de la majorité des passagers.

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

- 6.7 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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 doivent être en outre prévus, si possible, pour les cas complexes, afin de ne pas entraver la circulation de la majorité des passagers.
- 6.8 Les exploitants responsables des aéroports internationaux doivent veiller à ce que les passagers puissent obtenir dans le transport de leurs bagages une aide qui leur permette de transférer ceux-ci des points de délivrance des bagages jusqu'à des points situés aussi près que possible des postes de stationnement des véhicules de surface qui quittent l'aéroport ou qui relient les diverses aérogares.

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



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

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

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

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

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

6.11 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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 sanitaire international (2005) et aux lignes directrices applicables de l'Organisation Mondiale de la Santé et de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, ainsi qu'aux règlements aéroportuaires nationaux.

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



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

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

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

**E. Passagers indisciplinés**

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

6.16 L'Etat de Côte d'Ivoire doit 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.

**F. Commodités pour les passagers**

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



## CHAPITRE 7. ATERRISSAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

### A. Généralités

- 7.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit faire le nécessaire pour que ses pouvoirs publics prêtent toute l'assistance possible à tout aéronef qui, pour des raisons indépendantes de la volonté du pilote commandant de bord, a atterri ailleurs qu'à l'un de ses aéroports internationaux et, à cette fin, 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 désigne pour le remplacer, doit faire en sorte que l'atterrissage soit signalé le plus tôt possible aux pouvoirs publics compétents.

### B. Arrêt de courte durée

- 7.3 S'il est manifeste que l'aéronef pourra poursuivre son vol assez peu de temps après son arrivée, il doit être fait application des procédures suivantes:
- 7.3.1 Les mesures de contrôle doivent être limitées à celles qui suffiront à assurer que l'aéronef reparte avec le chargement qu'il avait à bord à son arrivée. Au cas où, à cause des contingences de l'exploitation ou pour d'autres raisons, le chargement ou une partie du chargement ne peut repartir sur l'aéronef en cause, les pouvoirs publics doivent accélérer les formalités de congé et doivent faciliter l'acheminement rapide du chargement à sa destination.
- 7.3.2 Les pouvoirs publics doivent désigner, 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 pouvoirs publics compétents, ou si ni lui ni son équipage ne sont en mesure d'entrer en rapport avec eux, le pilote commandant de bord doit avoir le droit de prendre les mesures d'urgence qu'il jugera nécessaires à la santé et à la sécurité des passagers et de l'équipage et à la protection de l'aéronef et de son chargement contre les pertes ou la destruction.
- 7.4.2 Si les formalités nécessaires ne peuvent être accomplies rapidement, les passagers et l'équipage doivent être autorisés à se procurer un abri convenable en attendant qu'elles soient terminées.
- 7.4.3 Si leur déchargement s'impose pour des raisons de sécurité, les marchandises, les provisions de bord et les bagages non accompagnés doivent être déposés dans un espace voisin et doivent y rester jusqu'à ce que les formalités nécessaires soient terminées.
- 7.4.4 En ce qui concerne la poste, il doit être fait application des règlements en vigueur de l'Union postale universelle.



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

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

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

8.1 Sous réserve des conditions que peuvent imposer l'Annexe 12 Recherches et sauvetage - et l'Annexe 13 Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation -, l'Etat de Côte d'Ivoire doit prendre les dispositions nécessaires pour permettre l'entrée sans délai sur son territoire, à titre temporaire, du personnel qualifié nécessaire aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération en ce qui concerne un aéronef perdu ou endommagé.

8.1.1 Dans le cadre des dispositions qu'il doit prendre pour permettre l'entrée sans délai du personnel mentionné au § 8.1, l'Etat de Côte d'Ivoire ne doit exiger aucun autre document de voyage qu'un passeport, si celui-ci est nécessaire.

8.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit faciliter l'entrée temporaire dans son territoire de tous aéronefs, outillage, rechanges et matériel nécessaires aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération en ce qui concerne un aéronef endommagé d'un autre État. Ces articles doivent être admis temporairement en franchise de droits de douane et autres taxes ou redevances et doivent être exemptés de l'application de toute réglementation limitant l'importation des marchandises.

8.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit faciliter la sortie de son territoire de l'aéronef endommagé et de tout aéronef de secours, ainsi que de l'outillage, des rechanges et du matériel entrés dans son territoire aux fins de recherches, de sauvetage, d'enquêtes sur les accidents, de réparation ou de récupération.

8.4 L'aéronef endommagé ou des parties de celui-ci et toutes provisions de bord ou marchandises à son bord, ainsi que tout aéronef, outillage, rechanges ou matériel entrés dans le territoire de L'Etat de Côte d'Ivoire pour être employés temporairement aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération et qui ne sont pas retirés du territoire de l'Etat de Côte d'Ivoire dans les délais fixés par lui doivent être assujettis aux lois applicables de l'Etat de Côte d'Ivoire.



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

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

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

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

8.7 L'État de Côte d'Ivoire doit faire le nécessaire pour que le personnel et les articles arrivant dans le cadre d'une mission de secours visée au § 8.8 soient admis sans délai.

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

8.8 En cas d'urgence, l'État de Côte d'Ivoire doit 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.

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



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

- 8.10 L'Etat de Côte d'Ivoire doit respecter les dispositions pertinentes du Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation Mondiale de la Santé.
- 8.11 L'Etat de Côte d'Ivoire doit prendre toutes les mesures possibles pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent le Modèle de certificat international de vaccination ou de certificat attestant l'administration d'une prophylaxie, conforme aux dispositions de l'article 36 et de l'Annexe 6 du Règlement sanitaire international (2005), afin d'assurer une acceptation uniforme.
- 8.12 L'Etat de Côte d'Ivoire doit prendre des dispositions pour que tous les exploitants d'aéronefs et tous les organismes intéressés puissent fournir aux passagers, assez longtemps avant leur départ, des renseignements sur les vaccinations exigées par les pays de destination ainsi que le Modèle de certificat international de vaccination ou de certificat attestant l'administration d'une prophylaxie, conforme aux dispositions de l'article 36 et de l'Annexe 6 du Règlement sanitaire international (2005).
- 8.13 Le pilote commandant de bord d'un aéronef doit veiller à notifier promptement tout cas présumé de maladie transmissible aux autorités de contrôle de la circulation aérienne, afin de leur permettre de prévoir plus facilement le personnel et l'équipement médicaux nécessaires à la gestion des risques pour la santé publique à l'arrivée.

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

- 8.14 L'Etat de Côte d'Ivoire doit établir 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.

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

- 8.15 L'Etat de Côte d'Ivoire doit établir un programme national de facilitation du transport aérien fondé sur les dispositions de facilitation de la Convention et de l'Annexe 9.



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

## **H. Facilitation du transport des personnes handicapées**

### **I. Généralités**

- 8.18 Lorsqu'elles voyagent, les personnes handicapées doivent recevoir une assistance spéciale garantissant qu'elles bénéficient des services qui sont habituellement offerts au public en général. Cette assistance doit être fournie d'une manière qui respecte la dignité de la personne.

### **II. Accès aux aéroports**

- 8.19 L'Etat de Côte d'Ivoire doit prendre les mesures nécessaires pour que les installations et services d'aéroport soient adaptés aux besoins des personnes handicapées.

### **III. Accès aux services de transport aérien**

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



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

- 8.29 L'État de Côte d'Ivoire, s'il est l'Etat d'occurrence d'un accident d'aviation ou Etat adjacent doit prendre des dispositions pour faciliter l'entrée dans son territoire, à titre temporaire, des membres de la famille des victimes d'un accident d'aviation.
- 8.30 L'État de Côte d'Ivoire, s'il est l'Etat d'occurrence d'un accident d'aviation ou un Etat adjacent doit prendre également des dispositions pour faciliter l'entrée sur son territoire, à titre temporaire, de représentants autorisés de l'exploitant de l'aéronef accidenté, ou du partenaire de l'alliance à laquelle appartient l'exploitant, afin de lui permettre de prêter assistance aux survivants et aux membres de leurs familles, aux membres de la famille des victimes décédées des suites de l'accident et aux autorités pertinentes de ces États.
- 8.31 L'Etat de Côte d'Ivoire doit prendre des dispositions pour délivrer, s'il y a lieu, des documents de voyage d'urgence aux survivants de l'accident qui sont ses ressortissants.
- 8.32 L'Etat de Côte d'Ivoire doit accorder toute l'assistance nécessaire, par exemple en prenant des dispositions pour assurer le transport et le dédouanement, afin d'aider au rapatriement des dépouilles mortelles vers leur pays d'origine, à la demande des familles des victimes ou de l'exploitant de l'aéronef accidenté.

### **J. Traite de personnes**



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

### A. Généralités

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

- 9.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit mettre en place un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV).
- 9.2 Le système RPCV de l'Etat de Côte d'Ivoire doit être appuyé par les instruments juridiques adaptés (législation, règlement ou décret par exemple) et conforme aux normes de RPCV internationalement reconnues.
- 9.3 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il met en place une législation destinée à la mise en œuvre d'un système RPCV doit envisager d'élaborer des règlements harmonisés satisfaisant aux besoins de tous les organismes concernés, de définir un ensemble commun d'éléments de données RPCV exigés dans les limites de sa juridiction, conformément aux normes de construction des messages et de désigner un organisme gouvernemental qui recevra les données RPCV au nom de tous les autres organismes.
- 9.4 Lorsqu'il spécifie les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, l'Etat de Côte d'Ivoire ne doit exiger que les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine dans les documents de voyage conformes aux spécifications figurant dans les lignes directrices de l'OMD/IATA/OACI et RPCV relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLST.
- 9.5 En visant à mettre en œuvre un programme national de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), s'il n'est pas en mesure de se conformer totalement aux dispositions du § 9.8 concernant les éléments de données exigées, l'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que seuls les éléments de données qui ont été définis aux fins d'incorporation dans les messages EDIFACT/ONU PAXLST soient inclus dans les renseignements exigés dans le programme national, ou alors il doit veiller à suivre le processus de demande de maintenance de données de l'OMD pour tout écart à la norme.



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

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

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

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

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

9.9 L'Etat de Côte d'Ivoire s'il exige les données des dossiers des passagers (PNR) doit aligner ses besoins en matière de données et le traitement de ces données sur les lignes directrices figurant dans le Doc 9944 \_\_ Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR) de l'OACI et dans les éléments indicatifs sur la mise en œuvre des messages PNRGOV publiés et mis à jour par l'OMD et approuvés par l'OACI et l'IATA.

9.9.1 Si l'Etat de Côte d'Ivoire exige le transfert des données PNR, il doit 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.





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

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION**

**« RACI 7500 »**

**Édition 3  
Date : 11 mai 2016  
Amendement 2  
Date : 09 août 2019**

9.10 9.24 l'Etat de Côte d'ivoire ne pénalisera pas un exploitant d'aéronefs ou ne le tiendra pas d'une autre manière pour responsable des incohérences relevées dans les échanges de données sur les passagers si l'exploitant d'aéronefs a collecté et fourni des renseignements préalables exacts basés sur un document de voyage valide présenté pour le voyage et si le passager a présenté un second document de voyage valide à l'arrivée.



**APPENDICE 1. DÉCLARATION GÉNÉRALE**

<p><b>DECLARATION GENERALE</b> (sortie/entré)</p>		
<p>Exploitant : .....</p>		
<p>Marque de nationalité et d'immatriculation : ..... Vol n° : ..... Date : .....</p>		
<p>Départ de : ..... Arrivée à : .....</p> <p>(localité)(localité)</p>		
<p><b>ITINERAIRE</b> Inscrire dans la colonne « localité » l'origine, chaque escale et la destination</p>		
LOCALITE	NOM DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE	NOMBRE DE PASSAGERS SUR LE TRONCON**
		Lieu de départ
		Embarqués : .....
		En transit même vol : .....
		Lieu d'arrivée
		Débarqués : .....
		En transit même vol : .....
<p>Déclaration de santé</p> <p>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</p> <p>.....</p>		<p>Réservé à l'administration</p>
<p>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.....</p> <p>.....</p>		
<p>Signature, s'il y a lieu, avec date et heure _____</p> <p>Membre d'équipage intéressé</p>		
<p>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.</p>		
<p>SIGNATURE _____</p> <p style="text-align: right;">Agent agréé ou pilote commandant de bord</p>		

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

\* À remplir si l'État l'exige.

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









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

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION

« RACI 7500 »

Édition 3

Date : 11 mai 2016

Amendement 0

Date : 11 mai 2016

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

GOUVERNEMENT DE.....

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

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

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

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

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

Date de péremption : .....

Signature : .....

Titre : .....

Date : .....







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

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

#### « LE CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE,

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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



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

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION

« RACI 7500 »

Édition 3  
Date : 11 mai 2016  
Amendement 0  
Date : 11 mai 2016

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

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

**Recto du CMC**

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

**Verso du CMC**



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

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION

« RACI 7500 »

Édition 3  
Date : 11 mai 2016  
Amendement 0  
Date : 11 mai 2016

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

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

Recto du certificat

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

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

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

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

Verso du certificat





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

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION

« RACI 7500 »

Édition 3

Date : 11 mai 2016

Amendement 0

Date : 11 mai 2016

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

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

Expéditeur : Service d'immigration ou  
autre service compétent : (Nom)

Aéroport : (Nom)

État : (Nom)

Téléphone :

Télex :

Télécopieur :

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

Aéroport : (Nom)

État : (Nom)

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

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

Nom de famille :

Prénom(s) :

Date de naissance :

Lieu de naissance :

Nationalité :

Résidence :

Photographie  
(si elle est disponible)

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

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

Date : Nom du fonctionnaire :

Titre :

Signature :

Nom du service d'immigration ou autre service compétent :

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



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

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION

« RACI 7500 »

Édition 3

Date : 11 mai 2016

Amendement 1

Date : 06 mars 2018

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

Expéditeur : Service d'immigration ou  
autre service compétent : (Nom)

Aéroport : (Nom)

État : (Nom)

Téléphone :

Télex :

Télécopieur :

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

Aéroport : (Nom)

État : (Nom)

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

Numéro du document :

État au nom duquel le document a été délivré

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

Nom de famille :

Prénom(s) :

Date de naissance :

Lieu de naissance :

Nationalité :

Résidence :

Photographie  
(si elle est disponible)

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

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

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

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

Date :

Nom et signature du fonctionnaire :

Titre :

Nom du service d'immigration ou autre service compétent :

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







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

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

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

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

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

### 3. ORGANISATION ET GESTION

3.1 L'instance qui est recommandée pour s'occuper du programme de facilitation au niveau opérationnel est le Comité de facilitation d'aéroport. Alors que le Comité national de facilitation doit encourager de tels comités et se tenir au courant de leurs difficultés et de leurs progrès, ceux-ci ne sont pas nécessairement supervisés par l'organisme national. Leurs principales fonctions consistent à régler les problèmes quotidiens et à mettre en œuvre le Règlement National de Facilitation.

3.2 Il est recommandé que le directeur de l'aéroport assume la direction du comité et en convoque régulièrement les réunions. Le comité doit être composé des cadres supérieurs des différents services d'inspection de l'aéroport (douane, immigration, santé, quarantaine, etc.), ainsi que des chefs d'escale des exploitants d'aéronefs assurant des vols internationaux à l'aéroport en question. La participation de toutes les parties est nécessaire au succès du programme FAL d'aéroport.



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

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION

« RACI 7500 »

Édition 3

Date : 11 mai 2016

Amendement 0

Date : 11 mai 2016

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



## APPENDICE 12. MODÈLE DE PROGRAMME FAL NATIONAL

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

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

### 2. PORTÉE DU PROGRAMME FAL NATIONAL

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

### 3. ORGANISATION ET GESTION

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

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

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

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



- 3.4 Il est recommandé que l'exécution du programme FAL national relève du Comité FAL national, qui se compose des chefs des services gouvernementaux concernés et des chefs de l'exécutif des organisations nationales représentant les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports. Le président doit être un cadre supérieur de l'ANAC ou d'une autorité appropriée. Afin de maintenir un lien étroit entre le Comité FAL national et le Comité national de sûreté de l'aviation, des membres appropriés du Comité national de sûreté de l'aviation peuvent également faire partie du Comité FAL national et vice versa.
- 3.5 Pour que le comité puisse faire son travail, ses membres peuvent désigner un ou plusieurs cadres de niveau intermédiaire de leurs organismes respectifs pour les représenter à des réunions au niveau fonctionnel (groupes de travail). Ces représentants doivent recevoir des pouvoirs suffisants pour agir au nom de leurs organismes respectifs et pour prendre les décisions nécessaires afin d'appuyer les travaux du comité. Le président doit désigner un cadre de niveau intermédiaire de son ministère ou organisme pour présider et convoquer les réunions de travail.
- 3.6 La décision de convoquer des réunions du Comité FAL national ou des représentants désignés des membres ainsi que la fréquence et le lieu de ces réunions sont des questions laissées à la discrétion du président. Les arrangements de travail concernant l'accomplissement des diverses tâches de mise en œuvre dépendent de la nature de la tâche et de la question à l'examen.

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

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

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





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



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

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION

« RACI 7500 »

Édition 3

Date : 11 mai 2016

Amendement 0

Date : 11 mai 2016

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

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

— Examiner périodiquement la conformité de tous les services pertinents aux dispositions de l'Annexe 9 et notifier à l'OACI les différences entre les pratiques nationales et les normes pertinentes.







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

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA  
FACILITATION**

**« RACI 7500 »**

**Édition 3**

**Date : 11 mai 2016**

**Amendement 0**

**Date : 11 mai 2016**

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

--	--

16. Ville 17. État/Province

--	--

18. Pays 19. Code postal

--	--

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

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

--	--	--

23. Ville 24. État/Province

--	--

25. Pays 26. Code postal

--	--

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

27. Nom de famille 28. Prénom 29. Ville

--	--	--

30. Pays 31. Adresse électronique

--	--

32. Portable 33. Autre numéro de téléphone

--	--

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

Nom de famille	Prénom	Numéro de siège	Âge < 18
(1) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
(2) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
(3) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
(4) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

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

Nom de famille	Prénom	Groupe (voyage organisé, équipe, entreprises, autre)
(1) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
(2) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

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

<http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx> ou

<http://www.capsca.org/CASCARef.html#EvalForms>

— FIN —