

DIRECTIVES SUR LES SYSTEMES DE DOUBLE CIRCUIT DANS LES AEROPORTS

PREAMBULE

Les présentes directives ont été établies par le Comité technique permanent en vue d'aider les administrations des douanes des Membres à mettre en place le système de double circuit. A cet égard, ces directives devraient être utiles non seulement aux Membres qui envisagent actuellement de mettre en place ce système, mais également à ceux qui l'utilisent déjà mais qui souhaitent identifier et résoudre, dans toute la mesure possible, tout problème que pose le fonctionnement de ce système.

Ces directives sont à considérer comme des conseils d'ordre pratique de nature à faciliter la concrétisation des principes exposés dans la recommandation proprement dite et à assurer l'application uniforme du système.

Elles ne constituent pas un cadre rigide qui s'impose aux Membres pour l'application du système du double circuit. La configuration de celui-ci peut en effet varier en fonction de la structure des aéroports et des circonstances.

Responsabilité légale des voyageurs

Le système du double circuit ne peut fonctionner de manière satisfaisante que si la législation nationale stipule que le voyageur venant de l'étranger fait une déclaration en douane par le fait même d'emprunter le circuit rouge ou le circuit vert, conformément aux panneaux/avis d'information éventuellement mis en place. Par conséquent, le fait pour un voyageur d'emprunter le circuit vert équivaut à une déclaration dans les règles selon laquelle il n'a pas de marchandises en excès des quantités admises en franchise des droits et qu'il n'est en possession d'aucune marchandise prohibée ou soumise à restriction. Si l'on découvre que tel n'est pas le cas, il est alors passible de pénalité et les marchandises peuvent être confisquées.

Principales caractéristiques de la conception d'un système efficace de double circuit

1. Aire de livraison des bagages

L'aire de livraison des bagages doit, chaque fois que possible, être distincte de l'aire d'information, de manière que la progression des voyageurs qui se disposent à lire les avis et à choisir le circuit qu'ils vont emprunter ne soit pas entravée et que leur attention ne soit pas distraite par ceux qui prennent livraison de leurs bagages. Cette règle demeure valable, que les bagages soient livrés sur chariot, par carrousel, sur tapis roulant ou par porteur.

2. Aire d'information

Située entre l'aire de livraison des bagages et les entrées des circuits rouge et vert, l'aire d'information doit être suffisamment spacieuse pour que les voyageurs puissent circuler librement et soient à même d'identifier le circuit qu'ils souhaitent emprunter sans provoquer d'encombrement. Elle doit également être équipée de manière à bien mettre en évidence l'affichage d'avis d'information de grand format. Il doit être impossible de quitter l'aire d'information sans passer par le circuit rouge ou vert.

Pour fournir aux voyageurs des indications suffisamment claires afin qu'ils puissent choisir le circuit qui convient, on peut disposer des dépliants et apposer des avis le long de l'itinéraire d'arrivée jusqu'à l'entrée des circuits rouge et vert, les dépliants et les avis ont pour objet de fournir des indications aux voyageurs sur le fonctionnement du système, en précisant la nature et la quantité des marchandises que les voyageurs sont autorisés à introduire en franchise lorsqu'ils choisissent le circuit vert.

Ces indications devraient être rédigées dans la ou les langue(s) le plus couramment en usage dans l'aéroport en question. L'usage de pictogramme est également conseillé.

3. Contrôle douanier des membres de l'équipage et de leurs bagages

Lorsqu'aux fins du dédouanement, les membres de l'équipage sont dissociés des voyageurs, ils devraient pouvoir passer avec leurs bagages en un endroit spécialement identifié comme leur étant réservé.

4. Entrée des circuits rouge et vert

L'aire d'information doit être séparée des circuits rouge et vert par une cloison, dont la présence est indispensable pour plusieurs raisons. En l'absence de cloison, tout l'espace réservé aux circuits rouge et vert est immédiatement visible et les voyageurs ont tendance à se diriger vers le comptoir le plus proche sans réaliser l'importance que revêt la sortie de la zone sous douane. Il est indispensable que l'entrée soit bien mise en évidence et paraisse aussi imposante que possible, résultat qui ne peut être obtenu qu'au moyen d'une cloison pleine, les entrées étant nettement indiquées. Les cloisons doivent être solidement installées de façon à supporter le contact avec les voyageurs, les bagages, les chariots à bagages, etc. L'installation de cloisons à l'entrée des circuits facilite également l'affichage d'avis d'information de grand format.

Il est apparu cependant que les cloisons pleines présentent des inconvénients, le principal étant que les agents des douanes en service sur les circuits ne peuvent pas voir aisément ce qui se passe dans l'aire d'information. Or, cette possibilité est souvent utile pour repérer les voyageurs qui semblent attendre que la circulation devienne plus dense pour franchir le circuit vert. L'idéal consiste donc à adopter pour cloison un miroir sans tain, ce qui augmente toutefois les frais provoqués par l'installation d'un système d'autosélection. Une autre possibilité consiste à faire stationner dans l'aire de livraison des bagages un agent en civil qui pourra aider à sélectionner les voyageurs qui devront faire l'objet d'une visite.

Les entrées des circuits rouge et vert devraient être de même largeur de façon à être également accessibles. La largeur effective des entrées dépend de la nature et du volume du trafic, mais une largeur de 1,5 m est généralement suffisante, avec un espace de 2,4 m entre les entrées. Il faudrait installer entre les entrées des panneaux de signalisation en couleur portant des flèches qui indiquent la direction à prendre selon que l'on choisit le circuit rouge ou vert.

5. Circuit rouge

Le circuit rouge devrait être équipé de caisses pour le recouvrement des droits et de comptoirs de vérification en nombre suffisant compte tenu du pourcentage de voyageurs ayant des droits à acquitter et dotés d'effectifs en conséquence.

Le mobilier habituel peut être utilisé à cette fin; le nombre requis est déterminé en fonction de la fréquence des opérations de recouvrement dans l'aéroport en question. Cette fréquence peut varier énormément; il faut donc prendre des dispositions suffisamment souples pour augmenter selon les besoins les effectifs et le nombre de postes de travail sur le circuit rouge. Il importe d'éviter sur le circuit rouge les encombrements qui risquent de dissuader les voyageurs de l'emprunter. En outre des dispositions matérielles devraient être prises pour assurer l'examen des bagages à l'abri des indiscretions.

6. Circuit vert

Le circuit vert doit autant que possible conduire directement de l'entrée à la sortie. Une largeur de 2,4 m est généralement suffisante pour les voyageurs ordinaires circulant à pied en portant leurs bagages. Les comptoirs destinés à la vérification des bagages des voyageurs sélectionnés doivent être disposés sur les côtés, dans le sens de la longueur ou bien en épi. Lorsque l'espace disponible ou la disposition de la salle des bagages ne permet pas d'installer des comptoirs sur les deux côtés du circuit, un seul côté est utilisé. En outre des dispositions matérielles devraient être prises pour assurer l'examen des bagages à l'abri des indiscretions.

Il importe que le circuit soit suffisamment long pour que les agents des douanes aient raisonnablement la possibilité, le cas échéant, de sélectionner les voyageurs au fur et à mesure de leur arrivée aux fins de vérification des bagages.

Des locaux réservés à la visite approfondie des bagages des voyageurs et, le cas échéant, des voyageurs eux-mêmes, ainsi qu'à leur interrogatoire, devraient être prévus derrière les comptoirs de vérification, de préférence avec un accès direct à partir des circuits rouge et vert.

Les circuits vert et rouge peuvent être séparés l'un de l'autre par une simple barrière : la présence d'une cloison n'est pas nécessaire en ce point. La barrière doit être disposée de façon que le personnel puisse se déplacer aisément d'un circuit à l'autre.

7. Accès aux sorties

Lorsque les voyageurs ont quitté la zone sous douane, il n'y a aucune raison qu'ils ne puissent pas utiliser la même sortie pour quitter la salle des bagages indépendamment du circuit emprunté précédemment.

8. Agencement types

Deux exemples d'agencement où sont matérialisées les caractéristiques essentielles souhaitables d'un système de double circuit sont présentés ci-après.

o

o o