



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 Programmes de facilitation

DÉCLARATION DE DOHA SUR LA FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN ET MISE EN
ŒUVRE DES DISPOSITIONS DE L'ANNEXE 9

(Note présentée par le Qatar)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Conférence de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur la facilitation (FALC 2025) qui s'est déroulée en avril 2025 a constitué un événement sans précédent pour la communauté mondiale du transport aérien, en ce qu'elle a porté la facilitation au premier plan du débat international sur l'aviation, ce qui n'avait jamais été le cas jusqu'ici. Elle a été suivie d'un débat ministériel qui s'est conclu par l'adoption d'une déclaration appelée à faire date, la **Déclaration Doha sur la facilitation du transport aérien international**, qui traduit l'engagement conjoint des États, de l'OACI, des organisations internationales et régionales, des entreprises du secteur aéronautique et de toutes les parties prenantes concernées à accorder aux questions de facilitation la priorité qui leur est due. Elle exprime, avec une égale importance, la volonté de garantir un transport aérien sûr, sécurisé et durable, d'améliorer l'expérience de tous les passagers et de protéger les droits de ces derniers. Cette démarche équilibrée considère que l'excellence opérationnelle et une approche centrée sur l'humain dans tous les domaines doivent aller de pair pour rendre le transport aérien international plus résilient, plus efficace et plus inclusif.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- exhorter les États à maintenir l'élan donné par la FALC 2025 et à réaffirmer leur engagement à redoubler d'efforts pour respecter pleinement et effectivement les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
- inviter tous les États à reconnaître et appuyer la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international en tant qu'instrument visant à renforcer le respect des dispositions de l'Annexe 9 ;
- demande instamment à l'OACI d'élaborer des lignes directrices pratiques pour amener les États à faire en sorte que leurs mécanismes de surveillance soient conformes aux dispositions de l'Annexe 9 ;
- prier l'OACI d'aider les États à renforcer leurs programmes nationaux de facilitation du transport aérien et leur comité national de facilitation du transport aérien pour qu'ils deviennent des outils pratiques de mise en œuvre, d'interopérabilité et de suivi ;
- appeler les États à participer davantage aux réunions consacrées à la facilitation, ainsi qu'aux groupes de travail sur la facilitation ;
- exhorter les États à prendre mieux conscience de l'importance que revêt l'interopérabilité des parties prenantes intéressées par le transport aérien en ce qu'elle représente le seul moyen de réaliser des gains d'efficacité.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique : « L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous ».
---------------------------------	---

<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note peuvent être entreprises dans le cadre du budget-programme ordinaire pour 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international Annexe 9 — <i>Facilitation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'Annexe 9 — Facilitation est l'Annexe la plus complète à la Convention, tant par l'éventail des sujets qu'elle aborde que par la diversité des parties prenantes qu'elle rassemble. Elle met à la disposition des acteurs concernés une plateforme sans équivalent pour régler des problèmes divers et variés, qui pourraient aller de l'utilisation et du traitement des informations sur les passagers en vue de renforcer la sécurité aux frontières, à l'accessibilité offerte aux personnes en situation de handicap tout au long de leur voyage, ou encore à la protection des États et du secteur aéronautique lors de flambées de maladies transmissibles.

1.2 Le 75^e anniversaire de l'Annexe 9 a conféré une visibilité inédite à la facilitation, qui a débouché sur l'adoption, lors du débat ministériel de haut niveau qui a eu lieu à l'occasion de la Conférence de facilitation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) tenue à Doha (Qatar) du 14 au 17 avril 2025, de la **Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international**. Au cours de cet événement marquant, 52 États membres de l'OACI ont exprimé leur ferme détermination à inscrire la facilitation au premier rang des priorités du secteur aéronautique. Il nous appartient à présent de tirer parti de cette dynamique et d'agir concrètement en ce sens.

1.3 La diversité qui fait tout l'intérêt de l'Annexe 9 explique aussi la complexité considérable que représente l'élaboration de mécanismes de surveillance efficaces. Le suivi d'un si large éventail de questions constitue sans nul doute un exercice difficile, mais il nous faut nous acquitter de cette tâche et y accorder le degré de priorité qu'elle mérite.

2. ANALYSE

2.1 Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international

2.1.1 La **Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international** traduit un engagement commun des États, de l'OACI, des organisations internationales et régionales, du secteur aéronautique et de tous les acteurs concernés à faire de la facilitation un pilier essentiel du développement du transport aérien international. L'heure est venue de concrétiser cet engagement par des actes.

2.1.2 La Déclaration appelle les États membres de l'OACI à mettre prioritairement l'accent sur la pleine mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, à resserrer la collaboration avec les autorités en charge de la gestion des frontières et à participer activement aux travaux des organes de facilitation de l'OACI.

2.1.3 Elle encourage les États à améliorer l'accessibilité, à protéger les droits des passagers, à déployer des politiques qui viennent en aide aux victimes d'accidents d'aéronefs et à leurs familles, à ratifier la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (Convention de Montréal de 1999) et à s'attaquer à des problèmes tels que la traite des personnes et le traitement des réfugiés.

2.1.4 Elle exhorte les États membres à promouvoir l'adoption de technologies innovantes, à appuyer la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et le Répertoire OACI de clés publiques (RCP), et à s'assurer les services de professionnels de la facilitation qualifiés et venant d'horizons divers. Il est essentiel de promouvoir la transformation numérique pour améliorer l'efficacité des systèmes de facilitation et les renforcer à l'échelle mondiale.

2.1.5 Les États se sont également engagés à intégrer la préparation en matière de santé publique dans leurs cadres nationaux relatifs à l'aviation, en veillant à ce qu'ils soient conformes au Règlement sanitaire international de l'Organisation mondiale de la Santé, sachant qu'une planification proactive aura pour effet d'accroître la résilience de l'aviation et sa capacité à répondre efficacement aux futures urgences sanitaires.

2.2 Respect et suivi minutieux de toutes les SARP de l'Annexe 9

2.2.1 Certaines SARP de l'Annexe 9 ont à l'évidence acquis, à un moment donné, une plus grande visibilité due à un contexte mondial particulier ; celles liées à la santé ont ainsi fait l'objet d'une attention sans précédent pendant la pandémie de COVID-19. Pour autant, les États se doivent d'accorder à l'Annexe 9 le même niveau de priorité dans son ensemble que celui dont bénéficient généralement les autres Annexes.

2.2.2 De même, certaines dispositions de l'Annexe 9 ont été intégrées dans le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) et dans le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), ce qui a pu leur conférer une attention accrue.

2.2.3 Qui plus est, les Annexes qui ont une portée plus restreinte peuvent être plus faciles à traiter dans leur ensemble, tandis qu'il s'avère plus complexe, du fait de leur ampleur et de la disparité des sujets qu'elles abordent, de se conformer aux dispositions de l'Annexe 9 et d'en vérifier le plein respect.

2.2.4 C'est cependant cette vaste portée qui souligne précisément l'importance capitale d'une approche globale et d'une adhésion totale à toutes les SARP de l'Annexe 9, plutôt que de se concentrer de manière sélective sur certaines de ses dispositions. Cela permettra aux États d'être mieux à même de relever les défis présents et à venir.

2.2.5 Il convient de mettre en place, au niveau national, un mécanisme de contrôle global spécialement dédié à la facilitation. Le comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA) constitue un outil de gouvernance d'une importance majeure, mais il doit être accompagné sur le plan opérationnel afin que la conformité au regard de tous les aspects de la facilitation puisse faire l'objet d'une surveillance continue.

2.2.6 L'appui de l'OACI est essentiel pour fournir des lignes directrices et mettre en commun les meilleures pratiques quant aux modalités d'une mise en œuvre efficace de surveillance continue de la conformité nationale aux dispositions de l'Annexe 9.

2.3 Programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA)

2.3.1 Un programme national de facilitation du transport aérien est un puissant outil qui, dès lors qu'il a été correctement conçu, permet aux parties prenantes qui œuvrent au respect des SARP de l'Annexe 9 de travailler dans un véritable esprit de concertation. Son élaboration et ses mises à jour périodiques doivent se faire non pas de manière isolée, mais dans le cadre de discussions approfondies entre tous les acteurs concernés. Ces discussions devraient principalement chercher à déterminer les écarts entre les prescriptions réglementaires, les capacités existantes et les mesures réalisables dans l'État concerné, et à parvenir ainsi à trouver des solutions pratiques et coordonnées pour aller de l'avant.

2.3.2 Les lignes directrices que l'OACI donne aux États sont primordiales pour s'assurer que le processus d'élaboration des PNFTA soit de nature à favoriser la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9.

2.3.3 Au Qatar, la Section de la facilitation de l'Autorité de l'aviation civile est chargée de coordonner l'établissement du PNFTA, de le mettre à jour et de vérifier sa conformité, en suivant pour ce faire les étapes ci-après :

- a) organisation d'une série de séances de sensibilisation générale en matière de facilitation, destinées à tous les organismes gouvernementaux concernés ;
- b) élaboration d'un outil permettant à tous les organismes gouvernementaux de fournir des informations sur l'état de conformité aux SARP qui leur sont applicables ;
- c) mise sur pied d'ateliers avec les différents organismes gouvernementaux visant à passer en revue le degré de conformité déclaré aux SARP qui leur sont applicables, en ce compris l'examen des éléments probants présentés à l'appui de leurs déclarations ; et
- d) soumission de rapports réguliers au comité national de facilitation du transport aérien, précisant notamment les mesures convenues et les mesures proposées.

2.4 Comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA)

2.4.1 Le CNFTA apparaît comme une plateforme optimale pour l'élaboration, la mise à jour et le suivi du PNFTA et, par extension, pour s'assurer du respect des dispositions de l'Annexe 9 par un État. Il est toutefois impératif de prévoir un mécanisme qui définisse clairement la façon dont le CNFTA s'acquittera de sa mission, tout en veillant à le doter de l'autorité suffisante pour y parvenir efficacement, compte tenu du large éventail de sujets qui seront discutés en son sein.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les États doivent réaffirmer leur engagement à redoubler d'efforts pour se conformer pleinement et effectivement à toutes les SARP de l'Annexe 9, ainsi que leur attachement à maintenir la dynamique générée par la FALC 2025.

3.2 Le large soutien exprimé en faveur de la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international en tant qu'instrument majeur pour promouvoir et renforcer le respect des dispositions de l'Annexe 9 doit être considéré comme une reconnaissance de l'importance qu'il y a à inscrire la facilitation au premier rang des préoccupations de la communauté aéronautique.

3.3 L'OACI devrait définir des lignes directrices pratiques pour aider les États à mettre en place et renforcer les mécanismes de surveillance du respect des dispositions de l'Annexe 9.

3.4 L'OACI devrait aider les États à améliorer leur PNFTA et leur CNFTA, afin d'en faire des outils efficaces de mise en œuvre, d'interopérabilité et de suivi.

3.5 Une participation accrue des États aux groupes de travail sur la facilitation et aux réunions consacrées à ces questions est d'une importance déterminante pour faire progresser la collaboration en la matière.

3.6 L'interopérabilité entre les parties prenantes, qui aille au-delà de la coordination, est fondamentale pour parvenir à une facilitation efficace du transport aérien, et il est du devoir de la communauté aéronautique de mieux le faire comprendre et d'intensifier les efforts dans ce domaine.