



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

MODÈLE DE CADRE POUR LA FACILITATION ET LA CERTIFICATION DES INSPECTEURS ET DES INSTRUCTEURS FAL EN ANGOLA

[Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États africains²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail met en lumière le cadre juridique modèle établi par l'Angola pour la facilitation et la certification des inspecteurs et des instructeurs en Facilitation (FAL). Elle montre comment une approche juridique et institutionnelle au niveau national peut contribuer à la mise en œuvre effective des dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation* et renforcer les programmes globaux de facilitation du transport aérien. La note souligne les avantages de l'élaboration d'un programme FAL complet et encourage les autres États membres à envisager l'adoption de modèles similaires adaptés à leur contexte national.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des enseignements tirés du modèle angolais en tant que référence pour les États membres visant à renforcer leurs cadres d'inspection FAL ;
- b) exhorter les États Membres à mettre en œuvre des programmes nationaux complets de facilitation du transport aérien conformes aux dispositions de l'OACI et aux meilleures pratiques internationales ;
- c) demander au Secrétariat de l'OACI de créer une plateforme pour le partage des expériences et des meilleures pratiques afin d'améliorer la mise en œuvre de l'Annexe 9 – *Facilitation*.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous</i> .
<i>Incidences financières :</i>	À déterminer.
<i>Référence :</i>	Annexe 9 – <i>Facilitation</i> Doc 9957, <i>Manuel de facilitation</i> Doc 10042, <i>Modèle de programme national de facilitation du transport aérien</i>

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 L'annexe 9 – *Facilitation* de l'Organisation de l'aviation civile internationale souligne l'importance de renforcer l'efficacité et la coopération aux points de contrôle frontaliers et dans les installations aéronautiques. Un élément clé de cette mise en œuvre est la mise en place d'un personnel de facilitation national compétent, comprenant des inspecteurs et des instructeurs. Avec la Déclaration de l'Année internationale de la facilitation, l'Angola s'est joint aux efforts visant à renforcer la mise en œuvre de l'Annexe 9 dans le pays, en favorisant l'amélioration des services aéroportuaires.

1.2 Le Doc 9957, *Manuel de facilitation* et le Doc 10042, *Modèle de programme national de facilitation du transport aérien* de l'OACI offrent un soutien aux États pour qu'ils puissent mieux connaître les questions et les concepts de facilitation, améliorer les résultats des programmes de facilitation et renforcer la conformité avec l'Annexe 9.

1.3 Dans ce contexte, l'Angola a mis en œuvre un cadre juridique et institutionnel national structuré pour réglementer, certifier et renforcer les capacités des inspecteurs et des instructeurs de la facilitation (FAL). Cette expérience offre des informations utiles aux États qui cherchent à renforcer leurs propres systèmes FAL.

2. ANALYSE

2.1 La mise en œuvre effective des normes de l'Annexe 9 nécessite des bases juridiques et institutionnelles solides au niveau national. Celles-ci devraient définir les rôles, les responsabilités et les exigences de certification des inspecteurs et des instructeurs FAL.

2.2 L'approche de l'Angola a consisté à intégrer les fonctions de supervision FAL dans la réglementation nationale, à aligner les programmes de formation sur les orientations de l'OACI et à établir un mécanisme formel de certification et d'évaluation périodique des compétences. Cela comprend le Programme national de facilitation intégrant les Règlements spécifiques sur la facilitation du transport aérien (NTA 30) applicables aux exploitants d'aéroports et aux transporteurs aériens, ainsi que les programmes de formation et de certification en matière de facilitation et de contrôle qualité national.

2.3 Le processus de certification des inspecteurs et instructeurs FAL a été élaboré sous la direction de l'OACI, avec la participation active de l'Autorité nationale de l'aviation civile (ANAC), qui assure la formation de personnel hautement qualifié pour la supervision et l'enseignement dans la communauté aéronautique de l'Angola.

2.4 L'initiative assure également une collaboration intersectorielle entre les services de l'aviation civile, de l'immigration, des douanes, de la santé et de la sûreté, conformément au Programme national de facilitation du transport aérien.

3. ENSEIGNEMENTS TIRÉS DU MODÈLE ANGOLAIS

3.1 L'expérience de l'Angola démontre que la mise en place d'un cadre juridique et institutionnel dédié au personnel FAL permet de :

- a) mettre en œuvre un renforcement des capacités structuré et cohérent ;
- b) améliorer la conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI ;
- c) renforcer la coordination nationale entre les agences aux frontières ;
- d) assurer la durabilité des programmes de supervision et de formation FAL.

3.2 Ce modèle a mis en évidence un programme FAL national complet ayant permis à l'État de :

- a) rationaliser les procédures de franchissement des frontières ;
- b) améliorer l'expérience et le flux des passagers ;
- c) renforcer la sûreté sans compromettre la facilitation ;
- d) réagir efficacement aux événements de santé publique et aux situations d'urgence ;
- e) suivre la conformité et la performance des fonctions FAL.

3.3 En intégrant la certification et le perfectionnement du personnel FAL dans une approche programmatique plus large, les États peuvent assurer un système de facilitation durable et réactif.

3.4 Ce modèle peut être adapté par d'autres États pour adapter leurs systèmes juridiques et leurs dispositifs institutionnels tout en maintenant l'alignement sur les exigences de l'OACI.

4. CONCLUSION

4.1 Le modèle angolais offre des indications précieuses sur la manière dont un cadre juridique et institutionnel bien structuré peut améliorer la certification et la supervision des inspecteurs et des instructeurs FAL. Sa mise en œuvre reflète une approche proactive visant à renforcer les systèmes nationaux de facilitation conformément à l'Annexe 9 de l'OACI, tout en favorisant la collaboration entre les organismes de contrôle aux frontières.

4.2 Alors que les États Membres s'efforcent d'améliorer la facilitation, il sera essentiel d'adopter des modèles sur mesure qui intègrent un soutien juridique, une coordination interinstitutions et un renforcement durable des capacités. L'Assemblée est invitée à reconnaître l'importance de ces cadres pour faire progresser le transport aérien sans solution de continuité et sûr sur tout le continent.