



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

**MISE EN PLACE D'UN CADRE NATIONAL DE SUPERVISION
DE LA FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN**

(Note présentée par le Royaume d'Arabie saoudite)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Annexe 9 – *Facilitation* est fondée sur dix articles fondamentaux de la Convention de Chicago, qui obligent les États membres à se conformer aux dispositions internationales régissant les formalités de congé des aéronefs, des passagers et du fret par les autorités compétentes, notamment les services des douanes, de l'immigration, de l'agriculture et de la santé publique. Ces dispositions visent à réduire au minimum les retards touchant les opérations et à améliorer l'efficacité des procédures de contrôle aux frontières. La mise en œuvre efficace de l'Annexe 9 nécessite une forte coordination entre les organismes publics et les autorités frontalières.

Les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 ont été adoptées pour la première fois en 1949, mais leur mise en œuvre a toujours pris du retard sur celle des Annexes relatives à la sécurité et à la sûreté. Cet écart souligne qu'il est nécessaire de mettre en place des mécanismes de supervision nationaux spécifiques afin de garantir une surveillance cohérente et une conformité durable.

C'est pourquoi, la présente note souligne l'importance pour les États d'établir un cadre national de supervision. L'élaboration d'un manuel de supervision de la facilitation du transport aérien servirait de référence pratique pour aider les États membres à évaluer la conformité aux SARP de l'Annexe 9, grâce à des procédures normalisées et à des méthodes claires d'inspection et de supervision. Il est recommandé que ce manuel soit élaboré en coordination avec les acteurs concernés opérant dans l'environnement aéroportuaire, afin de garantir une délimitation claire des rôles et une collaboration interservices efficace.

Un tel manuel renforcerait la supervision nationale des services de facilitation, améliorerait le respect des normes internationales et contribuerait à améliorer les performances sur le plan des opérations. En fin de compte, cela améliorerait l'expérience des passagers et l'efficacité globale du transport aérien, tant au niveau national qu'international.

¹ Les versions arabe et anglaise ont été fournies par l'Arabie saoudite.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à : a) inviter les États membres à mettre en place un cadre national de supervision de la facilitation du transport aérien, sur le modèle des cadres existants utilisés pour la supervision de la sécurité et de la sûreté, afin d'assurer une mise en œuvre efficace et cohérente de l'Annexe 9 ; b) demander à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de fournir un soutien technique et des conseils aux États membres qui élaborent un manuel de supervision de la facilitation du transport aérien, qui aiderait à évaluer la conformité avec les SARP de l'Annexe 9 et à renforcer les mécanismes institutionnels utiles à la mise en œuvre et à une surveillance durable.	
<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>	Aucune incidence financière supplémentaire.
<i>Références :</i>	Annexe 9 – <i>Facilitation</i> Article 22 de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> (Doc 7300), signée à Chicago le 7 décembre 1944 et modifiée par l'Assemblée de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 Le programme de facilitation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) vise à fournir aux États membres les outils nécessaires pour maximiser l'efficacité des formalités de congé aux frontières, ainsi que les orientations requises pour atteindre ces objectifs. Ce programme entend essentiellement améliorer l'efficacité des contrôles aux frontières et des procédures de congé, tout en garantissant le respect intégral des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*.

1.2 En l'absence d'un mécanisme de supervision clair et complet permettant d'évaluer le respect des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, la facilitation continue de ne pas être considérée comme une priorité dans de nombreux États. Cette situation souligne qu'il est nécessaire d'établir un cadre national de supervision et d'élaborer un manuel de supervision permettant aux autorités nationales compétentes de surveiller efficacement la mise en œuvre de ces dispositions.

1.3 Ce manuel pourrait se fonder sur un cadre national coordonné servant à élaborer la législation pertinente, à mettre en œuvre des programmes de formation spécialisés et à affecter des ressources humaines et techniques suffisantes. Il contribuerait à relever le niveau de conformité des services de facilitation dans les aéroports, conformément aux dispositions de l'Annexe 9, voire au-delà, tout en améliorant les performances opérationnelles.

2. ANALYSE

2.1 Pour assurer une supervision nationale efficace de la facilitation du transport aérien, il faut désigner une autorité centralisée chargée de superviser les dispositions réglementaires applicables, assurant ainsi la cohérence de l'application au niveau national. La structure organisationnelle et la configuration de cette autorité relèvent de la souveraineté nationale, mais il est recommandé que l'autorité désignée travaille en coordination avec les ministères et organismes compétents opérant dans l'environnement aéroportuaire. Un manuel de supervision contribuerait à la normalisation des procédures de supervision et favoriserait une mise en œuvre efficace et cohérente des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9.

Les correspondants techniques de chaque entité concernée assureraient une coordination efficace et la conciliation des rôles, ce qui renforcerait l'efficacité opérationnelle et améliorerait le niveau général des services de facilitation.

2.2 Le manuel de supervision de la facilitation du transport aérien prévoirait des activités d'inspection, de suivi et d'analyse régulière afin d'évaluer la conformité aux SARP de l'Annexe 9. Le succès des activités de supervision dépend en grande partie des qualifications et des compétences des inspecteurs chargés de les mener à bien. La présente note recommande donc que l'OACI élabore des programmes de formation spécialisés pour les inspecteurs de la facilitation, en mettant l'accent sur les aspects pratiques de l'évaluation et de la supervision et en les dotant des connaissances techniques et des méthodologies nécessaires à l'utilisation efficace du manuel. Ces efforts permettraient d'améliorer la qualité des processus d'audit et d'assurer une mise en œuvre cohérente dans les différents aéroports et organismes concernés.

2.3 Par exemple, dans le cadre de son engagement à mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 9 et à améliorer l'efficacité du transport aérien, l'Arabie saoudite a lancé un programme national complet en 2023 pour mener des inspections et surveiller la facilitation du transport aérien dans les aéroports internationaux. L'objectif de ce programme est de garantir le respect intégral des dispositions de l'Annexe 9 et d'élever le niveau des services de facilitation fournis aux passagers, aux membres d'équipage, au fret et au courrier.