



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

RENFORCER LA FACILITATION PAR DES STRUCTURES RÉGLEMENTAIRES ET DES MÉCANISMES NATIONAUX DE COORDINATION : L'EXPÉRIENCE DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

[Note présentée par la République dominicaine avec l'appui de 18 États membres² de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La mise en œuvre effective de l'Annexe 9 — *Facilitation* reste un défi pour de nombreux États, en particulier en ce qui concerne la coordination interservices, l'adoption de cadres réglementaires clairs et le respect systématique des normes. La présente note de travail analyse comment les cadres réglementaires et les mécanismes de gouvernance nationaux peuvent renforcer la facilitation du transport aérien.

L'expérience de la République dominicaine, qui a adopté une approche globale fondée sur la mise en œuvre d'un programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA), de règlements d'application et d'un manuel d'inspection technique, est évoquée ici à titre d'exemple.

L'attention est également appelée sur le rôle stratégique du Comité national de facilitation, qui a été une tribune clé pour la coordination interservices dans le règlement efficace des problèmes opérationnels aux aéroports.

Il est proposé que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) considère cette structure comme un point de référence à examiner et qu'elle étudie la possibilité de tenir compte de ces enseignements dans ses éléments indicatifs ou projets d'assistance technique.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) constater qu'il est nécessaire de renforcer la mise en œuvre de l'Annexe 9 — *Facilitation* au moyen d'instruments réglementaires et de structures de gouvernance nationales efficaces ;
- b) prendre note de l'expérience décrite en tant qu'exemple de bonne pratique pouvant servir de modèle ;
- c) inviter l'OACI à envisager de mettre au point des lignes directrices ou des références techniques pour aider les États à élaborer des programmes nationaux de facilitation conformes à l'Annexe 9.

<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>
---------------------------------	--

¹ Version espagnole fournie par la République dominicaine.

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<i>Incidences financières :</i>	Toute incidence financière dépendra des mesures qui pourraient être approuvées par l'OACI dans son budget 2025-2027.
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Résolution A41-17, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation</i> Doc 9957, <i>Manuel de facilitation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Pour se conformer à l'Annexe 9 — *Facilitation*, les États membres doivent adopter des règles et procédures nationales pour faciliter le transit des aéronefs, des passagers, du fret et du courrier. Cela étant, une mise en œuvre effective se heurte à des obstacles communs : absence de cadres réglementaires obligatoires, faiblesse de la coordination interservices et absence d'outils techniques pour l'inspection et la supervision.

1.2 L'expérience de certains États a montré que l'existence d'un programme national formel, d'une base juridique claire et d'une structure de coordination peut améliorer considérablement le respect des dispositions de l'Annexe 9 et les résultats en matière de facilitation.

2. ANALYSE

2.1 L'un des principaux obstacles rencontrés par les États membres de l'OACI dans la mise en œuvre de l'Annexe 9 — *Facilitation* est l'absence de mécanismes de coordination entre les organes chargés de la facilitation, tels que les autorités chargées de l'immigration, de la santé publique, des douanes, de l'aviation civile et de la sûreté. En outre, il n'existe pas de réglementations nationales juridiquement contraignantes pour assurer l'application uniforme des règles de facilitation et des outils techniques permettant une supervision efficace.

2.2 En juillet 2025, l'Amendement n° 30 à l'Annexe 9 — *Facilitation* est entré en vigueur, introduisant des mises à jour importantes dans plusieurs domaines clés : définitions et principes généraux, entrée et sortie des aéronefs, entrée et sortie des personnes et de leurs bagages, services aéroportuaires pour le transit, mesures spécifiques sur les dossiers passager (PNR), les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et la traite des personnes, et dispositions relatives à la santé. De plus, les dispositions relatives à la santé ont été réorganisées dans un nouveau chapitre 10, regroupant ainsi des éléments précédemment dispersés dans d'autres chapitres.

2.3 Il convient de noter qu'en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944), les États contractants sont tenus d'adopter les normes figurant dans les Annexes en les incorporant dans leur législation ou réglementation nationale. Dans le cas de l'Annexe 9 — *Facilitation*, les normes 8.13 et 8.14 prévoient que chaque État doit établir un programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA).

2.4 L'objectif fondamental de ce programme est de veiller à ce que les mouvements d'aéronefs, de passagers, d'équipages, de fret et de courrier dans le système aéroportuaire de l'État soient gérés efficacement, à ce que les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 soient appliquées et à ce qu'une coordination efficace existe entre les services chargés de faciliter le transport aérien.

2.5 Dans cette optique, il est proposé que les États établissent un cadre structurel minimal, comprenant quatre éléments fondamentaux :

- 1) un programme national d'animation (PNFTA) définissant les politiques publiques et répartissant les responsabilités ;
- 2) des règlements nationaux rendant le programme obligatoire ;
- 3) un comité interservices chargé de coordonner les travaux de divers services ;
- 4) un manuel technique pour guider l'inspection et la supervision de la conformité.

L'expérience de la République dominicaine

2.5 La République dominicaine s'est dotée d'une structure réglementaire solide et d'un modèle de coordination interservices dans le domaine de la facilitation du transport aérien, qui sont conformes aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 de l'OACI. Ce processus a été piloté par le Comité national de facilitation, organe rattaché au Conseil de l'aviation civile et rassemblant toutes les autorités locales impliquées dans le transport de passagers et les activités de contrôle aux frontières, ainsi que les Ministres du tourisme et de la santé publique et de l'agriculture. Le Comité national de facilitation a joué un rôle clé en tant que mécanisme de résolution des conflits et de coordination institutionnelle. Il a permis de résoudre des problèmes complexes qui n'ont pas été abordés efficacement au niveau du Comité de facilitation d'aéroport, servant ainsi de modèle de gouvernance collaborative.

2.6 Ces mesures ont été coordonnées par le Comité national de facilitation, un organe interservices rattaché au Conseil de l'aviation civile, qui regroupe les principales autorités impliquées dans le transport aérien et le contrôle aux frontières. Le Comité s'est avéré être un mécanisme efficace pour la résolution des conflits opérationnels et pour la mise en œuvre harmonieuse des mesures de facilitation.

Incidences et retombées

2.7 La mise en œuvre de cette structure a permis à l'État dominicain d'améliorer l'efficacité des procédures aéroportuaires, d'éliminer les obstacles et les retards inutiles, d'élever le niveau de conformité aux SARP et d'améliorer l'expérience des passagers. Cela a aussi permis de créer un environnement institutionnel plus collaboratif, aligné sur les objectifs stratégiques de sûreté, de facilitation et de développement durable du transport aérien.

2.8 Les principales retombées de cette démarche sont les suivantes :

- 1) une plus grande prévisibilité et une plus grande fluidité du trafic aérien et de l'acheminement des passagers ;
- 2) une coordination plus efficace entre entités publiques et privées ;
- 3) une conformité renforcée ;
- 4) une amélioration continue basée sur des outils techniques normalisés.

3. CONCLUSION

3.1 L'expérience de la République dominicaine montre que l'élaboration et la mise en œuvre d'instruments réglementaires nationaux, lorsqu'elles s'accompagnent de mécanismes de coordination institutionnelle, constituent une stratégie efficace pour renforcer la facilitation du transport aérien conformément à l'Annexe 9 de l'OACI. Cette structure peut servir de modèle reproductible pour d'autres États qui œuvrent pour respecter leurs engagements internationaux et améliorer l'efficacité et la qualité de leurs procédures aéroportuaires.

3.2 Il est recommandé à l'OACI de considérer cette expérience comme une bonne pratique et de prendre en considération ces éléments dans de futurs éléments indicatifs ou projets d'assistance technique. En outre, les États sont incités à envisager d'adopter une structure similaire, adaptée à leur situation nationale, afin de progresser de manière durable dans l'application des normes de facilitation.

— FIN —