



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes de facilitation

FAITS NOUVEAUX CONCERNANT L'ANNEXE 9 — FACILITATION

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Annexe 9 — *Facilitation* s'inspire de dix articles de la Convention de Chicago qui font obligation aux États membres de se conformer aux textes de loi qui encadrent l'inspection des aéronefs, du fret et des passagers par les autorités compétentes pour les questions douanières, l'immigration, l'agriculture et la santé publique, afin de limiter autant que faire se peut les retards opérationnels. Pour mener à bien cette mission, le Programme de facilitation de l'OACI s'appuie sur les normes et pratiques recommandées (SARP) que prévoit l'Annexe 9 — *Facilitation*, dont l'objectif est de permettre aux États d'optimiser l'efficacité de leurs opérations de congé aux frontières. À sa 40^e session (2019), l'Assemblée est convenue de concentrer les priorités du Programme de facilitation (FAL) relatives à l'Annexe 9 pour le triennat 2020-2022 sur le non-respect des SARP, sur le suivi des progrès technologiques ainsi que sur la mise au point de mesures destinées à répondre aux questions qui se font jour dans le domaine de la facilitation. La présente note rend ainsi compte des faits nouveaux concernant l'Annexe 9 qui sont survenus depuis la dernière session de l'Assemblée ; elle décrit également les priorités relatives à l'Annexe 9 et les résultats attendus pour le prochain triennat 2023-2025 (voir appendice).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte du travail effectué par l'OACI, exposé au point 2 ;
- b) à approuver le programme de travail de l'Organisation concernant l'Annexe 9 — *Facilitation* et les priorités pour le triennat 2023-2025, présentés au point 3 et décrits en détail dans l'Appendice au présent document ;
- c) à passer en revue les informations figurant dans le présent document en vue de la mise à jour de la résolution A40-16 de l'Assemblée consacrée à un *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation* ;
- d) à encourager les États à soutenir le programme de travail relatif à l'Annexe 9 pour 2023-2025 au moyen de contributions extrabudgétaires.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2023-2025 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2023-2025.

<i>Références :</i>	<p>Annexe 9 — <i>Facilitation</i> (15^e édition, octobre 2017)</p> <p>Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019)</p> <p>Doc 10042, <i>Modèle de programme national de facilitation du transport aérien</i></p> <p>Doc 9957, <i>Manuel de facilitation</i> (Première édition, 2011)</p> <p>Doc 10160, <i>Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (Montréal, 12 – 22 octobre 2021) Rapport</i></p> <p>Rapport de la douzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (13 – 22 juillet 2021)</p> <p>A41-WP/18, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation</i></p> <p>A41-WP/20, <i>Résultats du volet Facilitation de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19</i></p> <p>A41-WP/21, <i>Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i></p> <p>Plan d'activités 2023 – 2025 de l'OACI</p>
---------------------	--

1. CONTEXTE

1.1 L'objectif stratégique de l'OACI intitulé *Sûreté et facilitation* illustre le rôle de premier plan que l'Organisation est appelée à jouer en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation du transport aérien ainsi que pour les questions connexes de sécurité aux frontières. Le Programme de facilitation (FAL) vise avant tout à apporter une réponse coordonnée aux intérêts, différents mais étroitement liés, des États membres, des exploitants d'aéronefs et d'aéroports, et des passagers, tout en s'employant à améliorer l'efficacité et l'ordonnancement du transport aérien.

1.2 À sa 40^e session, l'Assemblée de l'OACI a approuvé les priorités relatives à l'Annexe 9 pour le triennat 2020-2022 et les a rangées en deux catégories. Dans la première catégorie, intitulée « travailler mieux avec ce que nous avons », il a été décidé que le Programme s'efforcerait de regrouper ses travaux, d'examiner des questions concernant le non-respect des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et d'élaborer des stratégies pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions de cette dernière, tandis que les priorités relevant de la deuxième catégorie, « planifier pour l'avenir », consisteraient à assurer un suivi continu des progrès technologiques se rapportant aux travaux du Programme FAL, et notamment à élaborer des mesures pour répondre à des questions nouvelles et émergentes en matière de facilitation.

2. FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LES PRIORITÉS APPROUVÉES POUR 2020-2022

2.1 Applicable depuis le 21 février 2020, l'amendement n° 27 à l'Annexe 9 — *Facilitation* comporte des dispositions nouvelles et révisées relatives aux documents d'identité des membres d'équipage, au transport des mineurs par voie aérienne, à la traite des personnes et aux systèmes d'échange de données sur les passagers.

2.2 La onzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/11) tenue du 13 au 16 janvier 2020 a examiné les normes et pratiques recommandées – nouvelles et révisées – relatives aux données des dossiers passagers (PNR) élaborées par l'Équipe spéciale PNR (PNR-TF) de l'OACI mise sur pied en 2019 pour répondre à la résolution 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies. À l'issue de la réunion FALP/11, il a été recommandé d'intégrer les normes et pratiques recommandées – nouvelles

et révisées – dans l’amendement n° 28 à l’Annexe 9, adopté par le Conseil de l’OACI le 23 juin 2020. Cet amendement, qui a pris effet le 30 octobre 2020, est devenu applicable le 28 février 2021.

2.3 La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions considérables sur l’aviation civile internationale. Tout au long de la crise, et plus particulièrement à ses débuts, la Section de la facilitation n’a eu de cesse d’en minimiser l’impact sur le secteur de l’aviation civile et sur les usagers, et de stimuler le redémarrage, le redressement et la résilience de ce secteur, efforts qui se sont notamment traduits par des contributions significatives à l’Équipe spéciale du Conseil de l’OACI sur la relance de l’aviation (CART) et à son document d’orientation intitulé « Paré au décollage ». Dans ce contexte, le Secrétariat a promptement entrepris de redéfinir ses priorités en termes d’affectation des ressources afin de prendre en compte les nouveaux besoins liés à la lutte contre la pandémie et l’importance d’une connectivité universelle pour le transport aérien, les échanges commerciaux et le tourisme. Ce réexamen des priorités a entraîné un réajustement de certaines activités touchant à l’Annexe 9, l’idée étant de faciliter la lutte contre la pandémie eu égard aux restrictions imposées par les États, comme la fermeture des frontières.

2.4 Pour aider les États membres à mettre en œuvre les dispositions de l’Annexe 9 relatives à la santé, l’OACI a notamment organisé des réunions techniques hebdomadaires avec les organisations internationales compétentes, les secteurs d’activité concernés et autres parties prenantes, afin d’activer la coordination et l’harmonisation des efforts de mise en œuvre, de recenser les problèmes rencontrés par les États et de donner des orientations efficaces aux autorités de l’aviation, compagnies aériennes et aéroports quant aux mesures appropriées susceptibles de protéger la santé des voyageurs et de limiter le risque de transmission du virus. Face au manque de coordination entre les autorités responsables de la santé publique et de l’aviation et les autres parties prenantes en termes de facilitation de la lutte contre la pandémie, l’OACI a élaboré une trousse de mise en œuvre (iPack) pour le *Renforcement des comités nationaux de facilitation du transport aérien aux fins du redémarrage et de la résilience de l’aviation civile*. L’objectif de cette trousse est d’aider les États membres à mettre sur pied un comité national de facilitation solide et doté d’une capacité d’adaptation, et de fournir ainsi le cadre nécessaire à une coordination et une collaboration efficaces. Complété par une série de webinaires, cet iPack a été déployé à 15 reprises en 2021 et a aidé les États à renforcer leurs capacités et à faire appliquer les normes 8.17 et 8.19 de l’Annexe 9.

2.5 La facilitation du transport aérien revêt un caractère à ce point complexe et varié que certaines parties prenantes, au niveau tant national qu’international, n’ont pas acquis la formation qu’elle exige, ce qui rend souvent difficiles la coordination et la mise en œuvre des mesures en la matière. Pour répondre à ce besoin, aider les États à renforcer leurs capacités et améliorer l’application des dispositions de l’Annexe 9, l’OACI a conçu trois formations intitulées « Annexe 9 — Facilitation », « Stratégie du Programme OACI d’identification des voyageurs (TRIP) » et « Assistance aux victimes d’accidents d’aviation et à leurs familles », dispensées sous deux formes – à distance ou en présentiel.

2.6 Un formulaire d’autodéclaration sanitaire relative à la COVID-19 destiné à permettre aux États de recueillir des informations sur l’état de santé des passagers arrivant aux points d’entrée du territoire national a été mis au point en étroite concertation avec des spécialistes des questions sanitaires, notamment les experts de l’Organisation mondiale de la Santé (OMS) et de l’Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l’aviation civile (CAPSCA), et ce dans un souci d’harmonisation mondiale. L’ensemble standardisé de données qui compose ce formulaire vient compléter les renseignements que contient le formulaire de localisation de passager pour la santé publique qui figure dans l’Appendice n° 13 de l’Annexe 9 et concerne les informations demandées pour la COVID-19.

2.7 Dans le but d'améliorer le cadre réglementaire de l'Annexe 9 relatif à la santé et de pouvoir ainsi faire face aux futures urgences de santé publique et freiner la propagation de maladies transmissibles *via* le transport aérien, l'OACI a constitué une Équipe spéciale sur les questions sanitaires liées aux flambées épidémiques dans le secteur de l'aviation (TF-HIOA), qui a été chargée, entre autres missions, de ré-examiner toutes les SARP de l'Annexe 9 ayant trait à la santé et de proposer des dispositions nouvelles et/ou révisées pour ladite Annexe, ainsi que des éléments indicatifs y afférents. L'Équipe spéciale a présenté des propositions de SARP nouvelles et/ou révisées lors de la douzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/12), tout en poursuivant l'exécution de son mandat qui consiste notamment à élaborer des éléments indicatifs et à rationaliser l'intégration de la totalité des SARP – nouvelles et révisées – relatives à la santé, ainsi que l'intégration des SARP existantes dans un nouveau chapitre 10 de l'Annexe 9 — *Facilitation* consacré aux dispositions sanitaires.

2.8 La douzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/12), qui s'est tenue en ligne du 13 au 22 juillet 2021, s'est penchée sur les propositions de la TF-HIOA concernant les SARP – nouvelles et révisées – relatives à la santé, ainsi que sur d'autres sujets tels que la facilitation du transport aérien des personnes handicapées, l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et la traite des personnes (<https://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP12-2021.aspx>). Le Groupe d'experts a recommandé au Comité du transport aérien d'inclure les SARP – nouvelles et révisées – dans l'amendement n° 29 à l'Annexe 9, en instituant notamment un nouveau chapitre 10 consacré aux dispositions sanitaires destinées à rationaliser l'intégration de toutes les SARP – nouvelles et révisées – relatives à la santé ainsi que l'intégration des SARP existantes. Le 9 mars 2022, le Conseil de l'OACI a adopté l'amendement n° 29 à l'Annexe 9, qui a pris effet le 18 juillet 2022 et sera applicable à compter du 18 novembre 2022. Cet amendement comprend des dispositions – nouvelles et/ou révisées – relatives aux urgences de santé publique, à la sûreté des documents de voyage et des attestations sanitaires, aux vols de secours et de rapatriement, à la facilitation du transport aérien des personnes handicapées, à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et à la traite des personnes.

2.9 Le FALP/12 a formulé une autre recommandation d'une importance majeure, approuvée par le Comité du transport aérien en septembre 2021, à savoir la mise sur pied d'un groupe de travail spécialement chargé d'examiner l'Annexe 9 (WGA9), groupe qui sera composé d'experts issus des États membres ainsi que des organisations internationales et du secteur d'activité concernés, et qui bénéficiera de l'appui du Secrétariat de l'OACI. Le WGA9 aura notamment pour mission de veiller à ce que les mesures figurant dans l'Annexe 9 soient adaptées au contexte mondial de facilitation actuel et futur pour l'aviation civile.

2.10 Le Groupe de travail de l'OACI sur la traite des personnes a défini une *Stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation*, qui a pour objet de fournir aux États, aux autorités et organisations en charge de l'aviation civile ainsi qu'aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports, des orientations et recommandations destinées à éclairer l'élaboration de vastes stratégies de lutte contre la traite, dans le droit fil de la résolution A40-16 de l'Assemblée de l'OACI intitulée *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*. Le Comité du transport aérien a approuvé, en septembre 2021, la recommandation relative à ladite Stratégie globale issue de la douzième réunion du FALP.

2.11 Du 1^{er} au 3 décembre 2021, l'OACI a organisé le premier Colloque sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021) (voir A41-WP/21, *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*). Inscrite dans l'amendement n° 29 à l'Annexe 9, une nouvelle pratique recommandée (RP) aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports traite de la mise en place de dispositifs permettant de porter rapidement assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. La RP 8.46, qui était jusqu'alors une pratique recommandée, a été élevée au rang de norme

ayant vocation à améliorer le cadre réglementaire de l'Annexe 9 relatif à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

2.12 La Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), qui s'est tenue en mode virtuel du 12 au 22 octobre 2021, a examiné cinq points de l'ordre du jour qui relevaient du volet Facilitation. Ces travaux ont débouché sur l'adoption, en séance ministérielle plénière, de 79 recommandations [voir Doc 10160, *Rapport de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19* (Montréal, 12 – 22 octobre 2021)] qui font l'objet d'une note de travail distincte de l'Assemblée, dans laquelle sont également précisés les moyens financiers et humains qu'elles requièrent (A41-WOP/20, *Résultats du volet Facilitation de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19*).

3. PRIORITÉS ET RÉSULTATS POUR LE TRIENNAT 2023-2025

3.1 Les travaux sur l'Annexe 9 du Programme FAL pour le prochain triennat s'articulent autour de cinq grands axes : rationalisation des SARP de l'Annexe 9, suivi du niveau de mise en œuvre nationale des SARP figurant à l'Annexe 9, assistance aux États membres, mesures prises face aux problèmes nouveaux et émergents, notamment les urgences de santé publique, et innovations d'ordre technologique ayant une incidence sur les SARP existantes. Ils tiennent également compte de la poursuite des travaux entamés au cours du présent triennat en vue d'aider les États membres à appliquer les SARP de l'Annexe 9 — *Facilitation* conformément à l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB) que mène l'Organisation.

3.2 Les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19, et plus particulièrement les recommandations issues de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19, constituent des facteurs essentiels qui déterminent en partie les priorités du triennat 2023-2025. Au nombre de ces priorités figurent notamment différentes formes d'assistance aux États membres – offre de formations, communication d'éléments indicatifs, organisation de séminaires de mise en œuvre régionale, ou encore projets visant à contribuer au renforcement des capacités et à l'amélioration de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9, des efforts constants axés sur les progrès de la technologie et l'apport de réponses appropriées aux problèmes nouveaux et émergents dans le domaine de la facilitation et de la conception d'un cadre approprié de vérification de l'application des SARP de l'Annexe 9 relatives à la santé, ainsi que l'élaboration d'un mécanisme de gestion simple des systèmes nationaux de supervision de la facilitation. On trouvera dans l'**appendice** un tableau qui récapitule les priorités proposées et les résultats attendus des activités relevant du Programme de facilitation en ce qui concerne l'Annexe 9 — *Facilitation* pour le triennat 2023-2025.

APPENDICE

PRIORITÉS ET RÉSULTATS POUR 2023 – 2025

Le tableau ci-après récapitule les priorités proposées pour les activités relevant du Programme de facilitation relatives à l'Annexe 9 et les résultats attendus pour le triennat 2023-2025.

Priorités pour 2023 - 2025	Résultats attendus
1. Rationalisation des normes et pratiques recommandées figurant à l'Annexe 9	<ul style="list-style-type: none"> a. Rationaliser les SARP de l'Annexe 9. b. Regrouper toutes les SARP relatives à la santé dans un nouveau chapitre 10. c. Élaborer des SARP – nouvelles et révisées – qui soient adaptées au contexte mondial de facilitation actuel et futur pour l'aviation civile.
2. Suivi du niveau de mise en œuvre nationale des dispositions de l'Annexe 9	<ul style="list-style-type: none"> a. Améliorer les stratégies visant à aider les États membres à faire part du respect ou non-respect des SARP figurant à l'Annexe 9 au moyen de la liste de contrôle du Système de notification électronique des différences (EFOD). b. Mettre au point un cadre approprié de vérification de l'application des SARP de l'Annexe 9 relatives à la santé.
3. Assistance aux États membres	<ul style="list-style-type: none"> a. Mettre en place des projets ciblés d'assistance aux États. b. Concevoir et fournir des trousseaux de mise en œuvre de la facilitation (iPack) et proposer des formations. c. Organiser des colloques nationaux sur la mise en œuvre régionale de la facilitation. d. Passer en revue et étoffer les directives relatives aux RPCV et PNR. e. Élaborer des éléments indicatifs utiles. f. Imaginer un mécanisme de gestion simple des systèmes nationaux de supervision de la facilitation.
4. Réponses aux problèmes nouveaux et émergents, notamment les urgences de santé publique	<ul style="list-style-type: none"> a. Établir des SARP – nouvelles et révisées – relatives à la santé, en étroite coopération avec l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et autres parties prenantes concernées. b. Appuyer la mise en place d'un cadre unifié visant à améliorer l'efficacité de la gestion mondiale des risques de santé publique dans l'aviation, en collaboration avec les parties prenantes concernées. c. Suivre les faits nouveaux et affiner, en concertation avec les parties prenantes concernées, les éléments indicatifs à l'appui de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la santé.

	<p>d. S'employer, avec les organisations internationales et les secteurs d'activité concernés, à élaborer un mécanisme d'intervention capable de faire face aux futures crises sanitaires qui soit fondé sur les recommandations et orientations de la CART, sur les lignes directrices du CAPSCA, sur les meilleures pratiques du secteur, sur les approches intégrées en matière de gestion des risques, sur les mesures prises par les États pour combattre la COVID-19 et sur les leçons à en tirer qui permettraient à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise sanitaire.</p> <p>e. Définir un vaste programme de travail qui puisse contribuer à atténuer les effets des obstacles qui empêchent les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées de voyager en avion.</p> <p>f. Examiner, mettre à jour et publier la deuxième édition du <i>Manuel de facilitation</i> de l'OACI (doc 9957).</p> <p>g. Actualiser et affiner le cadre mondial de la politique de facilitation et les éléments indicatifs y afférents, grâce en particulier à la coordination des travaux des groupes d'experts en la matière.</p>
<p>5. Innovations d'ordre technologique ayant une incidence sur les SARP existantes</p>	<p>a. Mettre sur pied un cadre harmonisé pour la recherche de solutions à long terme interopérables utilisant des documents de voyage et attestations sanitaires numériques établis par les États, en tenant compte des solutions technologiques novatrices existantes.</p> <p>b. Suivre les avancées novatrices en matière de facilitation, simplifier le partage des connaissances relatives à l'innovation et définir de nouvelles dispositions réglementaires, orientations, spécifications et autres outils si nécessaire.</p> <p>c. Voir s'il y aurait lieu d'intégrer les SARP de l'Annexe 9 dans les questions de facilitation propres aux systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS).</p>