



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 13 : Programmes de facilitation

#### MISE EN PLACE DE SYSTÈMES DE SUPERVISION DE LA FACILITATION

[Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États africains<sup>1</sup>]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Pour être réussie, la mise en œuvre des activités de facilitation nécessite une coordination et une collaboration étroites entre les entités gouvernementales, les autorités de contrôle des frontières et le secteur de l'aviation. La norme 8.19 de l'annexe 9 souligne la nécessité d'établir des comités nationaux de facilitation du transport aérien (CNFTA) pour que les organismes gouvernementaux, les parties prenantes et le secteur puissent se consulter et partager des informations en matière de facilitation, tant au niveau des aéroports qu'au niveau national. L'annexe 9 – *Facilitation* a été élaborée en 1949, cependant sa mise en œuvre a pris beaucoup de retard par rapport à celle des annexes consacrées à la sécurité et à la sûreté.

La présente note rappelle qu'il est nécessaire d'établir des systèmes nationaux de supervision de la facilitation et de créer des départements responsables de la facilitation sous la houlette des autorités de l'aviation civile (AAC) afin que les États membres puissent surveiller la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 9 – *Facilitation*. De tels systèmes permettront au secteur de l'aviation d'offrir un niveau de facilitation du transport aérien égal ou supérieur à celui qui est défini par les SARP. En outre, ils donneront aux États l'impulsion et la volonté politique de renforcer la pleine application des dispositions de l'annexe 9 – *Facilitation*.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) prier instamment les États de mettre en place des systèmes nationaux de supervision de la facilitation ;
- b) prier instamment les États de confier la supervision des efforts de facilitation à une autorité pertinente (de préférence l'autorité nationale de l'aviation civile), et de lui allouer les ressources nécessaires pour ce faire ;
- c) demander à l'OACI d'aider les États à créer des mécanismes d'auto-évaluation pour mesurer leur niveau de mise en œuvre des dispositions de l'annexe 9 – *Facilitation* ; et
- d) demander à l'OACI de concevoir des cours de formation pour les inspecteurs et inspectrices chargés de superviser la facilitation afin de renforcer leurs capacités.

<sup>1</sup> Afrique du sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, l'Eswatini, Liberia, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République du Congo, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du sud, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité et facilitation.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i> (15 <sup>e</sup> édition 2017)

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le programme de facilitation (programme FAL) a été créé pour fournir aux États membres des outils et des orientations les aidant à fixer des buts et objectifs réalistes dans leurs programmes nationaux de facilitation et à prendre les mesures nécessaires pour les atteindre. L'objectif principal du programme FAL est de rendre les procédures de contrôle et de dédouanement aux frontières plus efficaces et efficaces afin d'assurer la conformité.

1.2 La norme 8.19 oblige chaque État à créer un comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA) chargé de coordonner les questions de politique générale à l'échelle nationale. Des comités de facilitation doivent être mis en place dans les aéroports pour harmoniser les questions quotidiennes d'ordre pratique et trouver des solutions aux problèmes susceptibles de survenir au niveau local. La mise en œuvre du programme FAL, tel que défini à l'annexe 9 et dans d'autres documents connexes, implique les autorités de l'aviation civile et d'autres départements gouvernementaux intervenant principalement dans des domaines autres que l'aviation. Le défi pour le programme FAL consiste à prendre en compte tous ces intérêts de manière coordonnée, tout en tendant vers l'objectif d'un système de transport plus efficace, ordonné et attractif.

1.3 Le fait qu'il n'y ait pas d'audit complet des SARP de l'annexe 9 – *Facilitation* contribue à ce que les États n'accordent pas la priorité à la mise en œuvre des dispositions relatives à la facilitation. Par conséquent, il est nécessaire de mettre en place des mécanismes nationaux de supervision de la facilitation pour que les États puissent suivre la mise en œuvre effective des SARP de l'annexe 9 – *Facilitation*, créer des structures de coordination avec les organismes d'État afin d'élaborer une législation et des programmes de formation en la matière, et fournir les ressources nécessaires à la mise en œuvre de systèmes efficaces de contrôle de la qualité. En outre, les systèmes nationaux de supervision de la facilitation permettront au secteur de l'aviation d'offrir un niveau de facilitation du transport aérien égal ou supérieur à celui défini par les SARP.

## 2. ANALYSE

2.1 Certes, la structure d'un système national de supervision de la facilitation est une question d'ordre interne pour chaque État, toutefois il peut s'avérer nécessaire de confier les questions de réglementation et de supervision de la facilitation à une seule et même entité. L'autorité désignée responsable du programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA) devra donc établir une structure de supervision chargée d'assurer la coordination avec tous les ministères, départements et organismes (MDA) concernés. Ces derniers devront rester seuls responsables de leurs domaines de compétences spécifiques tout en se coordonnant avec l'autorité désignée/de coordination.

2.2 L'autorité responsable du PNFTA ne devra pas essayer d'assumer seule la responsabilité de la mise en œuvre de l'ensemble du programme, en excluant le secteur et les MDA concernés par la facilitation. Au lieu de cela, l'autorité désignée devra demander à ces derniers de nommer officiellement des coordonnateurs de la facilitation pour améliorer les processus et les procédures visant à faciliter les mouvements et à améliorer l'efficacité, la productivité et la qualité des services de transport aérien.

2.3 Les tâches liées à la réglementation et à la supervision de la facilitation du transport aérien comprennent des audits, des inspections, des essais, des examens et des analyses. L'accomplissement satisfaisant de ces tâches dépendra en grande partie des qualifications, de l'expérience et des compétences du personnel chargé de superviser les activités de facilitation du transport aérien. Par conséquent, l'OACI doit mettre en place une formation à l'intention des inspecteurs et inspectrices chargés de la supervision de la facilitation afin de leur faire connaître et comprendre la méthodologie, les outils et les techniques utilisés

pour étudier les normes de facilitation. Le personnel responsable de la réglementation et de la supervision des activités de facilitation devra être pleinement qualifié et posséder des compétences réglementaires spécifiques ainsi que des connaissances techniques appropriées.

2.4 L'autorité chargée de la supervision de la facilitation au sein d'un État doit être dotée des ressources humaines et financières nécessaires pour assumer efficacement ses responsabilités. Un financement adéquat est essentiel à l'établissement et au maintien de tout système de supervision de la facilitation.

### 3. RECOMMANDATION

3.1 Les États Membres devraient s'efforcer de travailler en étroite collaboration avec l'OACI pour mettre en place des systèmes nationaux de supervision de la facilitation du transport aérien sur un modèle similaire à celui utilisé pour élaborer des systèmes de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation. Il pourra s'agir notamment d'élaborer une législation primaire pour ancrer les exigences de facilitation dans la législation nationale, d'adopter des réglementations et des programmes nationaux de facilitation pour transposer au niveau national les SARP de l'annexe 9 – *Facilitation*, de mettre en place une autorité appropriée ayant des responsabilités claires pour réglementer le secteur et d'établir des prescriptions minimales en matière de connaissances et d'expérience pour le personnel technique chargé de superviser et de réglementer les activités de facilitation des États.

3.2 Les États devraient nommer des points focaux responsables de différentes fonctions techniques dans les organismes polyvalents, instituer une ligne hiérarchique directe avec l'autorité de coordination et l'organisme de réglementation, mais aussi établir un calendrier d'inspection annuel robuste et fonctionnel afin de vérifier la conformité. *Cela favorisera une mise en œuvre efficace et renforcera le respect par les États des SARP de l'annexe 9 – Facilitation.*