



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

**COMITÉ EXÉCUTIF**

**Point 13 : Programmes de facilitation**

**MISE EN ŒUVRE DE L'ANNEXE 9 ET ÉTABLISSEMENT DES FONDEMENTS DES AUDITS NATIONAUX**

(Note présentée par le Qatar)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Tout au long des circonstances récentes et en particulier de la crise qui a modifié et influencé l'aviation civile durant la pandémie de COVID-19, il est apparu clairement que cette expérience mettait en exergue l'importance d'une coordination continue entre l'ensemble des autorités présentes dans les aéroports, et celle de la facilitation du transport aérien. De plus, l'Annexe 9 — *Facilitation* est considérée comme l'une des annexes les plus larges en raison de ses sujets multidisciplinaires et de son interrelation avec d'autres annexes. À cet égard, l'Annexe 9 aborde également la question de la coordination entre les autorités aéronautiques compétentes.

L'Annexe 9 a gagné en importance durant la pandémie, surtout ces deux dernières années. Le rôle de cette Annexe est lourdement tributaire de la coordination entre les autorités aéroportuaires, et de son interrelation avec les autres annexes, d'où la nécessité d'accorder une attention accrue à la facilitation.

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

- demander instamment à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de prêter davantage attention à la facilitation du transport aérien ;
- demander instamment à l'OACI d'aider les États membres à mettre en œuvre l'Annexe 9 et à créer un mécanisme de supervision des États en matière de facilitation du transport aérien ;
- demander à l'OACI d'aider les États à élaborer un mécanisme visant à faire évoluer les programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA) et les comités nationaux de facilitation du transport aérien (CNFTA) ;
- demander instamment aux États de participer aux réunions de facilitation, d'intensifier leur participation aux groupes de travail et de mieux faire connaître l'importance de la coordination interinstitutions.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i>
<i>Incidences financières :</i>	

<sup>1</sup> Version arabe fournie par le Qatar.

Références :	Annexe 9 — <i>Facilitation</i>
--------------	--------------------------------

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'Annexe 9 est considérée comme l'une des annexes les plus larges et les plus étendues, car elle englobe une grande variété de sujets liés à l'aviation. Il s'agit également de l'annexe la plus diversifiée, les sujets abordés étant à la fois multidisciplinaires et liés à un certain nombre d'autres annexes..

1.2 Le rôle de facilitation a gagné en importance ces deux dernières années durant la pandémie. De plus, le rôle de l'Annexe 9 dépend entièrement de la coordination entre les autorités intervenant dans les aéroports.

1.3 Compte tenu de l'interrelation entre l'Annexe 9 et les autres annexes, il est « extrêmement important » que l'OACI et ses États membres accordent une attention accrue à cette annexe.

1.4 Au lieu de mettre l'accent sur les parties de l'Annexe qui sont liées à d'autres annexes, comme la sécurité et la sûreté, il est encore plus essentiel d'assurer la mise en œuvre intégrale de toutes ses normes et pratiques recommandées (SARP).

## 2. ANALYSE

### 2.1 Mise en œuvre de l'Annexe 9

2.1.1 La mise en œuvre de l'Annexe 9 nécessite une coordination de haut niveau à l'échelon étatique, car elle contient plusieurs SARP qui concernent l'ensemble des parties prenantes, et parce que sa mise en œuvre appelle une coordination accrue entre les organismes gouvernementaux et des efforts plus importants pour parvenir à cette coordination. Afin de mettre en œuvre l'Annexe 9, les États sont tenus d'accorder une attention plus grande à toutes les SARP, en mettant particulièrement l'accent sur celles qui requièrent une coordination entre toutes les parties prenantes, ce qui à son tour améliorera la mise en œuvre des autres SARP.

2.1.2 L'Annexe 9 est particulièrement importante et il faut s'assurer de la mise en œuvre de toutes les SARP qu'elle contient. Récemment, la mise en œuvre de quelques-unes de ses SARP a été privilégiée, qu'il s'agisse de celles liées au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), au Programme universel d'audits de sûreté (USAP) ou à des événements en cours comme les SARP relatives à la santé publique durant la pandémie. Il est donc primordial de continuer à assurer l'application de l'Annexe 9 en mettant en œuvre toutes ses SARP.

### 2.2 Programme national de facilitation du transport aérien

2.2.1 Si la norme 8.17 de l'Annexe 9 stipule que tous les États membres doivent élaborer des programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA), il subsiste un certain nombre de problèmes à cet égard, en raison du caractère interdisciplinaire des normes et du grand nombre de sujets concernés. D'où l'importance capitale d'établir un mécanisme spécifique lors de la conception des programmes de facilitation. Les États sont aussi tenus de créer une structure réglementaire qui facilite

l'élaboration et la mise en œuvre de leurs PNFTA, ainsi que de définir les responsabilités de toutes les autorités intervenant dans la mise en œuvre de l'Annexe 9 à l'intérieur des PNFTA.

### 2.3 **Comité national de facilitation du transport aérien**

2.3.1 La norme 8.19 de l'Annexe 9 stipule que tous les États membres doivent établir des CNFTA pour assurer la coordination entre toutes les parties prenantes. L'établissement des CNFTA est lié aux PNFTA, car ces derniers servent à garantir une coordination adéquate entre toutes les parties prenantes à la facilitation ainsi que la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9. Il est nécessaire de mettre en place un mécanisme clair d'établissement des CNFTA, de recensement des parties prenantes et de définition de leur mandat. Il convient par ailleurs d'établir un comité ad hoc de facilitation aéroportuaire au niveau opérationnel dans les aéroports. Ces comités ad hoc contribueraient au suivi de la mise en œuvre des exigences de l'Annexe 9 et à la définition des tâches et responsabilités des parties prenantes.

### 2.4 **Audits nationaux**

2.4.1 Il est primordial de disposer d'une approche viable et d'un mécanisme clair permettant de garantir la mise en œuvre de l'Annexe 9. La seule mise en place des PNFTA et des CNFTA n'est en aucun cas suffisante. Des audits nationaux approfondis sont nécessaires pour garantir la mise en œuvre effective des dispositions de l'Annexe 9. Mais en raison de l'absence de supervision, il existe toujours un chaînon manquant dans le travail d'audit et partant, dans la garantie de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9. Les processus d'inspection devraient par conséquent être engagés au niveau de l'État et à cet égard, il est demandé à l'OACI d'aider et d'inviter instamment les États à jeter les bases de l'inspection. De plus, il conviendrait de diffuser des listes de contrôle de conformité pour la mise en œuvre de l'Annexe 9, ce qui aidera les États à appliquer intégralement cette dernière.