



HLCC 2021-WP/233  
FAL/79  
18/10/21

## **CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA COVID-19**

**Montréal, 12 – 22 octobre 2021**

### **PROJET DE RAPPORT DU VOLET FACILITATION SUR LE POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le projet de rapport ci-joint sur le point 9 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le volet Facilitation en vue de sa soumission à la Plénière.

---

**Point 9 : Approches futures de la gestion de mesures de facilitation en matière sanitaire viables pour les passagers et renforcement du suivi de la mise en œuvre**

1.1 La Conférence examine la note WP/23, présentée par le Secrétariat, qui aborde le besoin croissant de garantir l'accessibilité en aviation de tous les passagers à l'échelle mondiale, notamment des plus vulnérables, comme les passagers handicapés. Le nombre de personnes âgées et de personnes handicapées voyageant par avion ne cesse d'augmenter, à mesure qu'elles profitent des possibilités accrues de voyages aériens intérieurs et internationaux. La Convention relative aux droits des personnes handicapées (CRDPH) requiert la participation et l'inclusion pleines et effectives de tous les individus dans la société, y compris la liberté de mouvement et la liberté de choix. Il existe cependant des obstacles qui limitent la capacité des personnes âgées et des personnes handicapées à profiter pleinement des services de transport aérien internationaux, par exemple des exigences variables et parfois même incompatibles, ou l'absence de lois nationales ou de mesures applicables relatives à l'accessibilité tout au long du voyage des passagers. Les personnes handicapées devraient avoir un accès équivalent aux services de transport aérien. Ces droits internationaux s'appliquent au transport aérien comme à tous les domaines de la vie. L'aviation, comme tous les autres modes de transport, doit tenir pleinement compte de ce segment croissant de passagers et répondre efficacement à ses besoins. La Conférence prend acte des renseignements contenus dans la note et appuie largement les recommandations figurant au paragraphe 4.1. Il est noté que la recommandation 4.1 h) pourrait mieux souligner l'importance de l'accessibilité des emplacements de stationnement automobile et que les recommandations pourraient également mentionner l'importance de l'accessibilité des infrastructures. La Conférence relève aussi la nécessité d'un examen global et de la révision envisagée des dispositions de l'Annexe 9 convenue par le Groupe d'experts de la facilitation à sa dernière réunion, ainsi que l'importance de la supervision pour assurer la mise en œuvre des dispositions nécessaires. La Conférence prend aussi acte des observations selon lesquelles deux déclarations figurant au paragraphe 2.3 de la note pourraient mieux traduire le fait que : a) les nouvelles technologies peuvent soutenir la fourniture de services aux personnes handicapées ; et b) les aéroports modernes accordent la priorité à la fourniture de services d'aviation.

1.2 La Conférence est saisie de la note WP/25, présentée par le Secrétariat, qui contient des renseignements sur la manière d'assurer le suivi de l'application des dispositions relatives à la santé qui pourraient être regroupées dans un chapitre spécifique de l'Annexe 9 et qui traite aussi de l'importance de mettre en œuvre en temps utile les dispositions de l'Annexe 9 et d'allouer les ressources nécessaires à chaque niveau de la chaîne de valeur du transport aérien afin que toutes les parties prenantes soient prêtes à faire face à toute future situation épidémique. Le Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) incorpore les normes de l'Annexe 9 – *Facilitation* qui appuient à la fois les objectifs relatifs à la gestion des frontières et ceux intéressant la sûreté frontalière. À l'heure actuelle, seules les normes en matière de sûreté font l'objet du programme USAP-CMA, tandis que les procédures concernant les maladies transmissibles et les mécanismes d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles font l'objet d'audits au titre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Pour garantir la durabilité des initiatives de facilitation de l'OACI au regard de l'importance démontrée de ces activités sur le plan économique en période d'instabilité, et compte tenu de l'importance croissante de la facilitation dans ce domaine nouveau des questions sanitaires, il convient aussi de s'intéresser urgemment aux incidences financières sur le budget-programme de l'Organisation. Répondre à ces besoins sera essentiel pour sensibiliser davantage à l'importance de la facilitation en temps de crise s'agissant de toutes les parties prenantes du transport aérien et pour faire en sorte que tous les efforts soient mobilisés au maximum afin d'aider les États à surmonter les difficultés de mise en œuvre de l'Annexe 9 pendant les flambées épidémiques. La Conférence prend acte des renseignements contenus dans la note et accepte les

recommandations figurant au paragraphe 4.1. Elle reconnaît la nécessité de fournir plus d'efforts en matière de facilitation comme le suggère la note et souligne l'importance du fonctionnement et du financement des programmes de facilitation. Elle propose aussi d'examiner une nouvelle méthodologie pour le suivi des dispositions relatives à la santé qui seront regroupées dans un chapitre spécifique de l'Annexe 9.

1.3 La Conférence examine la note WP/68, présentée par l'IATA, qui indique que les droits des personnes ayant des besoins d'accessibilité constituent un élément clé du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies, et que selon l'Organisation mondiale de la Santé, environ une personne sur cinq dans le monde souffre d'un handicap permanent ou temporaire, visible ou non, et qu'avec le vieillissement de la population, cette proportion devrait augmenter. Le caractère mondialement non coordonné des politiques sur l'accessibilité du transport aérien et la mise en pratique de ces politiques créent de plus en plus un paysage composé de réglementations nationales différentes d'un pays à l'autre, lesquelles occasionnent parfois des problèmes financiers et opérationnels pour les compagnies aériennes, mais surtout, de la confusion et de l'inconfort chez les passagers ayant des besoins d'accessibilité. Alors que les voyages commencent à reprendre, l'aviation a besoin de se reconstruire en mieux et de créer une industrie véritablement accessible, durable et inclusive, afin qu'aucun passager et aucun pays ne soit laissé de côté. La Conférence prend acte des renseignements contenus dans la note, en mentionnant que l'Annexe 9 renferme des dispositions relatives à la facilitation du transport des personnes handicapées, que le Doc 9984 — *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien* contient des éléments indicatifs en la matière, et qu'un groupe de travail du Groupe d'experts de la facilitation mène des travaux visant à accroître l'accessibilité en aviation. La Conférence note également que la résolution A40-16 de l'Assemblée de l'OACI aborde l'élaboration d'un programme de travail sur l'accessibilité aux passagers handicapés dans le but de tendre vers un système de transport aérien inclusif ; elle convient que le Groupe d'experts de la facilitation est mieux à même de traiter de cette question et demande à l'OACI de poursuivre ses travaux sur l'accessibilité en aviation par l'entremise dudit groupe d'experts et de ses groupes de travail compétents.

1.4 La Conférence se penche sur la note WP/183, présentée par l'ACI, sur les politiques et les SARP de l'OACI qui permettent de créer l'uniformité et la normalisation dans l'aviation civile mondiale, bien que ce cadre ne propose pas une voie commune et harmonisée permettant aux États d'évoluer ou d'innover avec le temps et selon les besoins de l'industrie. En conséquence, les nouvelles idées mûrissent de manière déconnectée au niveau national dans des cadres spécifiques aux États, ce qui à son tour augmente le degré de complexité lorsque des efforts sont déployés pour parvenir à une cohérence mondiale sur la base de différentes pratiques nationales ou régionales. La Conférence prend acte des renseignements contenus dans la note et reconnaît les remarques du Secrétariat indiquant des mécanismes qui sont déjà en place à l'OACI, tels que le Groupe consultatif technique sur le Programme d'identification des voyageurs (TAG/TRIP) et les groupes connexes au sein du Groupe de travail sur les nouvelles technologies et du Groupe de travail sur la mise en œuvre et le renforcement des capacités, pour traiter de l'innovation et de la technologie, dans l'esprit des dispositions pertinentes de l'Annexe 9. La Conférence souligne que des politiques et des approches doivent être définies par les États membres et non le secteur. Les structures et les méthodes de travail de l'OACI sont prises en charge par les organes de gouvernance, les groupes d'experts et les groupes de travail pertinents de l'Organisation, en tenant compte des principes de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* ». Elle note aussi que le rôle du secteur dans l'innovation a été reconnu par la dernière Assemblée et des plateformes ont été établies afin de faciliter les contributions du secteur aux processus réglementaires et se félicite qu'il ait manifesté son intention de poursuivre la coopération.

1.5 Il est pris acte de la note d'information (WP/189) présentée par l'État plurinational de Bolivie.

1.6 À la suite de la discussion, le volet Facilitation de la Conférence convient des recommandations suivantes :

**Recommandation 9/1 — Approches futures de la gestion de mesures de facilitation en matière sanitaire viables pour les passagers et renforcement du suivi de la mise en œuvre**

Il est recommandé que les États :

- a) reconnaissent l'importance des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* et augmentent leur niveau de mise en œuvre des dispositions relatives à la facilitation du transport des personnes handicapées, en tenant dûment compte du Doc 9984 de l'OACI, Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien ;
- b) plus généralement, garantissent la fourniture d'assistance aux personnes handicapées voyageant par avion et en particulier prendre des dispositions pour réduire les obstacles qui limitent la capacité des personnes âgées et des personnes handicapées en période d'application de procédures extraordinaires, comme lors de pandémies ;
- c) veillent à ce que les installations aéroportuaires soient adaptées aux besoins des personnes handicapées, que des mécanismes de levage et des dispositifs appropriés soient largement disponibles, que les emplacements désignés pour la prise en charge et le débarquement des personnes handicapées soient situés aussi près que possible des entrées et sorties principales des aérogares et que des emplacements de stationnement automobile adéquats et accessibles soient réservés pour les personnes ayant des besoins en matière de mobilité, y compris pendant des pandémies ;
- d) veillent à ce que des services aéroportuaires répondant aux besoins des personnes handicapées soient disponibles, notamment pour la fourniture d'informations aux malentendants et aux malvoyants sur les services à bord ; appuient le renforcement de l'application des dispositions relatives à la facilitation et des activités connexes, à travers la mise en place de mécanismes durables de financement et des ressources humaines correspondantes ;
- e) envisagent des contributions volontaires, tant financières qu'en nature, pour garantir une mise en œuvre accrue et effective des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* par tous les États contractants de l'OACI et prendre à l'avenir des mesures en vue de la mise en place de mécanismes de financement durables et des ressources humaines correspondantes ;
- f) effectuent des évaluations complètes de risques tenant compte de leurs facteurs contextuels, de leur tolérance au risque et de l'application concrète, dans le domaine de l'aviation, des dispositions de l'Annexe 9 qui touchent à la santé publique ;

- g) reconnaissent qu'une nouvelle direction stratégique est nécessaire, ainsi qu'une rationalisation substantielle des activités et des ressources tant financières qu'en nature, pour mettre en place un cadre approprié permettant l'application de mesures d'atténuation par tous les États membres de l'OACI en cas d'urgence de santé publique.

Il est recommandé que l'OACI :

- a) poursuive ses travaux sur l'accessibilité en aviation à travers le Groupe d'experts de la facilitation et d'autres groupes de travail pertinents ;
- b) continue à suivre les faits nouveaux et à collaborer avec les parties prenantes concernées pour poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs à l'appui de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la santé ;
- c) appuie le renforcement des capacités de facilitation en mettant en place des mécanismes de financement et des ressources durables ;
- d) élabore, en coopération étroite avec les experts de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), un cadre global à appliquer en cas d'urgence sanitaire majeure et faisant expressément référence à une évaluation de risques multisectorielle, à une riposte initiale rapide, à un suivi systématique de la situation d'urgence tout au long de son évolution et à l'activation de la coopération nationale et internationale de manière à prévenir les entraves inutiles au trafic et au commerce internationaux.

— FIN —