



HLCC 2021-WP/234
FAL/80
19/10/21

CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA COVID-19 (HLCC 2021)

Montréal (Canada), 12 – 22 octobre 2021

PROJET DE RAPPORT DU VOLET FACILITATION SUR LE POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR

Le projet de rapport ci-joint sur le point 10 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le volet Facilitation en vue de sa soumission à la Plénière.

Point 10 : Autres questions à examiner par le volet Facilitation

1.1 La Conférence est saisie de la note WP/24 présentée par le Secrétariat qui souligne que l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles revêt une telle importance qu'elle nécessite des lois, une réglementation et/ou des politiques au niveau national pour veiller à ce que les ressources et l'engagement nécessaires à tous les niveaux de l'État soient mobilisables rapidement. Les programmes d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles nécessitent également une coopération et une planification coordonnées entre l'exploitant aérien, l'exploitant d'aéroport et l'État d'occurrence, entre autres, ainsi qu'une bonne coordination afin de mettre en place des interventions à court et à long terme qui répondent aux besoins des victimes et de leurs familles. Par ailleurs, l'OACI envisage en ce moment d'élaborer un cours de formation sur le Doc 9998, *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, et sur le Doc 9973, *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*. La Conférence est invitée à recommander aux États, s'ils ne l'ont pas déjà fait, d'établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, de s'assurer que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport, selon le cas, élabore des plans adéquats afin d'offrir une assistance opportune aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ; de reconnaître qu'une importante rationalisation des ressources, tant financières qu'humaines, sera nécessaire pour garantir la mise en œuvre accrue et efficiente des dispositions de l'Annexe 9 par tous les États membres de l'OACI au cours du prochain triennat ; de veiller à notifier leur état de conformité dans le système de notification électronique des différences (EFOD) ; de s'assurer que leurs réponses au sondage concordent avec les informations saisies dans le système EFOD, et de convenir de désigner une journée spéciale chaque année comme journée internationale de commémoration des victimes d'accidents et de leurs familles, et de proposer une journée adéquate. La Conférence est également invitée à recommander que l'OACI élabore un cours de formation sur le Doc 9998 et le Doc 9973. La Conférence convient des recommandations et demande expressément à l'OACI d'accélérer l'élaboration du cours de formation sur le Doc 9998 et le Doc 9973, et de s'assurer que la formation est mise à la disposition des États membres. La Conférence note aussi qu'il est important d'établir des mécanismes visant à prêter assistance en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

1.2 La Conférence examine la note WP/43, présentée par l'Indonésie, qui porte sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. La note insiste sur le fait qu'une assistance adéquate aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles nécessite des lois, une réglementation et/ou des politiques nationales pour veiller à ce que les ressources et l'engagement nécessaires à tous les niveaux de l'État soient mobilisés rapidement. La Conférence est invitée à conclure que l'OACI devrait élaborer des questions de protocole dans le cadre des programmes USOAP et USAP pour faire en sorte que le système national de surveillance suive la mise en place par les États contractants et leurs transporteurs aériens de réglementations et de programmes visant à appuyer les victimes d'accidents d'aviation et les membres de leurs familles et en rendre compte, et que l'OACI envisage d'élever la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 – *Facilitation* au rang de norme. La Conférence note qu'en ce qui concerne la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9, le Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI, à sa 12^e réunion, a recommandé à l'unanimité d'élever cette disposition au rang de norme. La Conférence encourage aussi les États à établir des règlements et des politiques pertinents pour aider les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles. Elle n'appuie pas l'élaboration de questions de protocole supplémentaires au titre du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) et du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA), concernant l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

1.3 La Conférence se penche sur la note WP/77 présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), qui traite des préoccupations suscitées par la fréquence et la gravité croissantes des incidents liés à des passagers indisciplinés et perturbateurs, dont certains sont allés jusqu'à des voies de fait et ont provoqué le détournement des vols, ce qui a des conséquences potentielles sérieuses sur la santé publique et la sécurité des vols. Il est essentiel que les États aient la compétence nécessaire pour réagir à ces incidents au moment de l'atterrissage sur leurs territoires, ainsi que des mesures civiles et administratives vigoureuses pour suppléer les poursuites dans le système de justice criminelle. La Conférence est invitée à reconnaître que les mesures de santé publique prises par les compagnies aériennes en réponse à la pandémie de COVID-19, et en particulier l'exigence de port du masque et la limitation de certaines activités dans l'aéronef, ont entraîné une augmentation marquée des infractions commises par des passagers indisciplinés et perturbateurs ; et à renforcer fortement les orientations du rapport CART en recommandant que les États membres de l'OACI incorporent à leurs lois nationales des mécanismes pour sévir contre les délits liés à la pandémie de COVID-19, conformément à l'Annexe 17 et aux dispositions relatives à la sûreté contenues dans les Annexes 6 et 9 et d'autres publications pertinentes de l'OACI. La Conférence prend acte des renseignements contenus dans la note et reconnaît que les incidents impliquant des passagers indisciplinés et perturbateurs, en particulier à bord des aéronefs, peuvent entraîner des conséquences potentielles graves pour la sécurité des passagers et des vols. La Conférence soutient les recommandations énoncées dans la note, et remarque que les États devraient prendre des mesures d'exécution appropriées conformément à la loi et à la procédure. Elle encourage aussi les États qui n'ont pas ratifié le Protocole de Montréal de 2014 à le faire, et à prendre en considération les orientations contenues dans le Doc 10117 de l'OACI, *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs*.

1.4 La Conférence examine la note WP/106, présentée par les Émirats arabes unis, qui soulève des inquiétudes face aux répercussions sans précédent de la COVID-19 sur le transport aérien international et, de manière générale, face à l'absence d'orientations de l'OACI pour aider les États à limiter les conséquences des crises. Les Émirats arabes unis estiment que l'OACI devrait entamer le processus applicable pour amender les modèles d'accord sur les services aériens (Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*, Appendice I) afin de fournir des politiques et des orientations pertinentes aux États membres sur les mesures à prendre afin de protéger les accords de services aériens bilatéraux existants, même au cas où, suivant la nature de la crise, des mesures provisoires sont prises. La Conférence est invitée à demander à l'OACI de confier cette tâche à l'organe compétent. La Conférence prend acte des renseignements fournis dans la note et reconnaît que l'OACI a continué à jouer un rôle de chef de file en orientant les États membres dans leurs efforts pour faire face à l'incidence de la pandémie de COVID-19, et appuie l'idée selon laquelle l'OACI devrait consulter le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien afin d'évaluer la nécessité d'amender les modèles d'accord sur les services aériens (ASA). Elle note aussi qu'il est nécessaire d'avoir des mécanismes de gestion des perturbations des services aériens internationaux dues à des situations de crise temporaires tout en maintenant les accords de services aériens existants aux niveaux bilatéral et régional, et aussi d'élaborer de nouveaux éléments indicatifs pour protéger ces accords, même lorsque des mesures provisoires sont introduites. La Conférence s'entend aussi sur la nécessité d'accroître la résilience aux crises futures, mais note que cela peut se faire dans le cadre des accords de services aériens actuels, et que les États devraient remplir leurs obligations en vertu desdits accords et parvenir à résoudre leurs différends à l'amiable.

1.5 La Conférence se penche sur la note WP/181, présentée par le Chili, qui traite de l'importance de la libéralisation du fret dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et rend compte de l'expérience de la région Amérique latine dans l'élaboration d'un accord sur la libéralisation des services de fret aérien, afin de faciliter le transport et la distribution de vaccins, de médicaments et d'équipement médical nécessaires dans la lutte contre la pandémie de COVID19. Elle montre l'importance d'un tel accord qui crée les conditions propices à la libéralisation de ce marché spécifique, outil indispensable pour les futures urgences sanitaires. La Conférence soutient le développement de mesures visant à proposer des accords multilatéraux pour faciliter le transport de marchandises par voie aérienne, en particulier en cas de pandémies ou de catastrophes majeures où la rapidité du transport aérien est essentielle à l'efficacité de l'aide ou à l'atténuation des effets négatifs de telles circonstances. La Conférence note aussi que les questions relatives aux instruments multilatéraux sur la libéralisation du fret aérien ont fait l'objet de discussions préalables dans le cadre du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), et que ce dernier est convenu de ne pas pousser plus loin la question d'un accord distinct sur la libéralisation du fret aérien.

1.6 La Conférence est saisie de la note WP/188, présentée par la Colombie, qui traite de la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté dans le cadre du contrôle unique de sûreté (OSS), et des mesures de santé publique. Étant donné le rôle déterminant que le transport aérien commercial a joué dans le développement et la croissance des économies des États, favorisant le tourisme et la connectivité, il importe de ne pas méconnaître les risques qui pèsent sur le secteur. C'est pourquoi les États ont amélioré l'efficacité des systèmes de sûreté de l'aviation civile, ce qui a garanti que l'on puisse relever les défis grâce aux meilleures pratiques et aux normes communes, et instauré une confiance mutuelle, marquant ainsi un pas de plus vers la validation. La reprise du transport aérien après la pandémie de COVID-19 nécessite que les États recherchent de nouvelles façons d'appliquer les processus et procédures d'inspection-filtrage de sûreté qui réduisent les risques de santé publique pour les usagers du transport aérien et pour les travailleurs du secteur aéronautique, sans nuire à la sûreté de l'aviation civile. La Conférence note qu'il faut tenir compte de la complexité liée à l'adoption de protocoles d'accord entre États et que, d'un point de vue technique, l'application du contrôle unique de sûreté est foncièrement possible du moment que le niveau de sûreté des pays participants est comparable et qu'une reconnaissance mutuelle a lieu. La Conférence note aussi que les arrangements relatifs au contrôle unique de sûreté peuvent poser des difficultés vu la nécessité d'accords multilatéraux, et elle met en garde contre l'utilisation de tels arrangements pour obtenir des résultats non liés à la sûreté, car l'intégrité du réseau mondial de la sûreté de l'aviation pourrait être compromise si les États ne se conformaient pas en premier lieu pleinement aux normes de l'Annexe 17.

1.7 La Conférence prend acte des notes d'information WP/178, présentée par le Comité aéronautique inter-États (IAC), WP/207, présentée par la CLAC, et WP/217, présentée par l'ITF. Compte tenu de ce qui précède, la Conférence convient des recommandations suivantes :

Recommandation 10/1 – Autres questions à examiner par le volet Facilitation

Il est recommandé que les États :

- a) s'ils ne l'ont pas encore fait, établissent des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ;

- b) s'assurent que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport, selon le cas, élabore des plans appropriés afin d'offrir une assistance opportune aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ;
- c) reconnaissent qu'une importante rationalisation des ressources, tant financières qu'humaines, sera nécessaire pour assurer une mise en œuvre accrue et effective des dispositions de l'Annexe 9 par tous les États membres de l'OACI ;
- d) s'assurent de notifier leur état de conformité dans le système EFOD ;
- e) veillent à ce que leurs réponses au sondage concordent avec les informations notifiées au moyen du système EFOD ;
- f) renforcent fortement les orientations du rapport CART en recommandant que les États membres de l'OACI incorporent à leurs lois nationales des mécanismes pour sévir contre les infractions commises par les passagers indisciplinés et perturbateurs, compte tenu de l'augmentation de ces infractions liées à la pandémie de COVID-19.

Il est recommandé que l'OACI :

- a) accélère l'élaboration d'un cours de formation sur le Doc 9998 et le Doc 9973 et veille à le mettre à la disposition des États ;
- b) consulte le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) en ce qui concerne la possibilité d'amender les modèles d'accord sur les services aériens afin de fournir des politiques et des orientations pertinentes aux États membres, si nécessaire.