



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Programmes de facilitation

ACCESSIBILITÉ DE L'AVIATION POUR LES PASSAGERS HANDICAPÉS

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En 2006, l'Organisation des Nations Unies (ONU) a adopté la Convention relative aux droits des personnes handicapées (CRDPH), confiant aux États la responsabilité de promouvoir et de protéger les droits de ces personnes. De plus, le Programme de développement durable à l'horizon 2030 réclame des actions ciblées (relatives aux personnes handicapées) de la part des entreprises, y compris celles du secteur des transports.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a inscrit des normes et pratiques recommandées internationales (SARP) à l'Annexe 9 de la Convention de Chicago concernant la facilitation du transport aérien pour les personnes handicapées.

Malgré l'existence de ces lois et orientations internationales, l'industrie aérienne constate la prolifération constante de politiques nationales et régionales en matière de handicap, qui ne sont pas harmonisées ou qui sont en conflit direct entre elles. Même si elles sont bien intentionnées, ces initiatives minent les efforts de l'OACI pour encourager l'harmonisation et les bonnes pratiques réglementaires, ce qui entraîne une complexité opérationnelle pour les compagnies aériennes et de la confusion chez les passagers handicapés.

Pour promouvoir des règles d'accessibilité uniformes et assurer un service de haute qualité, l'IATA a formulé un ensemble de principes de base (Appendice A), pour soutenir la mise en œuvre harmonisée des lois et politiques relatives aux personnes handicapées.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître qu'une approche harmonisée du travail portant sur l'accessibilité en aviation contribue à la poursuite des objectifs de développement durable de l'ONU (ODD) ;
- b) recommander que l'OACI établisse un programme de travail sur l'accessibilité de l'aviation pour les personnes handicapées, qui inclurait un examen des SARP et des manuels de politiques en tenant compte des principes de base de l'IATA énoncés à l'Appendice A de la présente note ;
- c) prier les États, le cas échéant, de tenir compte des principes de base de l'IATA concernant les passagers handicapés lors du développement et de la mise en œuvre de réglementations dans ce domaine.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique : Sécurité et facilitation
<i>Incidences financières :</i>	Aucune
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Convention des Nations Unies sur les droits des personnes handicapées ² Objectifs de développement durable de l'ONU ³

1. INTRODUCTION

1.1 En 2011, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) estimait qu'il y avait plus d'un milliard de personnes handicapées dans le monde, soit 15 % de la population mondiale, et ce nombre devrait s'accroître dans les années qui viennent⁴. Les données démographiques indiquent aussi que le nombre de personnes âgées et de personnes handicapées qui désirent voyager par avion va augmenter considérablement dans l'avenir.

1.2 Le cadre international actuel de développement en matière d'inclusion des personnes handicapées est formé de la Convention des Nations Unies sur les droits des personnes handicapées, du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et d'autres instruments internationaux d'importance.

1.3 Le cadre de travail de la Convention de l'ONU reconnaît que l'accessibilité, la liberté de mouvement et la mobilité personnelle constituent des droits importants pour les personnes handicapées et que le respect de ces droits fait appel à une vaste gamme d'intervenants.

1.4 Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 reconnaît aussi que les handicaps sont un enjeu de développement qui recoupe plusieurs éléments du Programme et il réclame des actions ciblées dans plusieurs domaines, incluant les transports.

1.5 La ratification quasi universelle de la Convention de l'ONU et l'adoption et la mise en œuvre de l'ambitieux Programme de développement durable à l'horizon 2030 démontrent l'engagement concret de la communauté internationale en vue de l'intégration du handicap comme droit humain et comme impératif de développement.

1.6 Ces instruments internationaux s'appliquent aussi aux voyages aériens. L'objectif de développement durable 11.2 demande à la communauté internationale de travailler en vue d'assurer des transports viables pour tous, y compris les personnes handicapées.

1.7 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a déjà déterminé que treize ODD sont étroitement liés à ses Objectifs stratégiques et s'est engagée à soutenir leur mise en œuvre⁵.

1.8 L'Annexe 9 de l'OACI contient des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la facilitation du transport aérien pour les personnes handicapées⁶.

² <https://www.ohchr.org/FR/HRBodies/CRPD/Pages/CRPDIndex.aspx>

³ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>

⁴ https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report/fr/

⁵ <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/pages/sdg.aspx>

2. DISCUSSION

2.1 Un grand nombre d'États préparent ou envisagent de préparer de nouvelles lois, politiques, stratégies ou plans d'action concernant l'accessibilité, y compris dans le secteur de l'aviation.

2.2 Malheureusement, certaines de ces initiatives ne suivent pas les pratiques réglementaires reconnues, ce qui entraîne le risque de résultats non désirés pour les passagers handicapés et les compagnies aériennes.

2.3 Avec l'augmentation importante du trafic aérien et du nombre de personnes handicapées prévue pour les 15 ou 20 prochaines années, il faut absolument un cadre mondial harmonisé permettant aux compagnies internationales qui transportent des personnes handicapées d'opérer de façon sécuritaire, sûre, efficace et uniforme.

2.4 Compte tenu de la nature très vaste de la question du handicap et de l'accessibilité et du fait qu'elle touche plusieurs parties de l'industrie aérienne, il est également essentiel que toute approche du sujet fasse participer conjointement tous les intervenants concernés pour en arriver à un système de transport aérien inclusif dans lequel aucune personne ni aucun pays ne sera laissé de côté.

2.5 Pour soutenir les États, l'IATA et ses compagnies membres ont déjà établi des partenariats multilatéraux avec une gamme d'intervenants, ce qui nous a permis de formuler un ensemble de principes de base sur les passagers handicapés (Appendice A). Ces principes portent sur l'établissement de politiques et de processus relatifs aux passagers handicapés voyageant par avion et ils sont conçus pour favoriser une approche mondiale uniforme. Cela crée un équilibre entre les besoins des passagers, d'une part, et, d'autre part, les réalités opérationnelles des compagnies aériennes et la nécessité d'assurer la sécurité, qui est la priorité absolue de l'industrie aérienne.

2.6 Une approche internationale cohérente et uniforme fondée sur des principes de base mutuellement acceptés apportera des avantages inestimables pour les passagers handicapés et l'ensemble de l'industrie aérienne :

- a) Elle assurera une meilleure accessibilité aux voyages aériens pour les personnes handicapées dans le monde.
- b) Elle harmonisera les politiques nationales de sorte que les passagers handicapés sauront à quoi s'attendre lorsqu'ils voyagent entre différents pays.
- c) Elle éliminera la complexité opérationnelle et les coûts inutiles subis par les compagnies aériennes.
- d) Et elle appuiera la contribution de l'industrie aérienne à la poursuite des objectifs de développement durable des Nations Unies, afin qu'aucune personne ni aucun pays ne soit laissé de côté.

2.7 Par conséquent, l'IATA invite l'OACI à invoquer ces principes de base pour soutenir les gouvernements dans leurs efforts de développement de lois et de politiques nationales.

⁶ Le chapitre 8h de l'Annexe 9 traite de la facilitation du transport des personnes handicapées.

APPENDICE

PRINCIPES DE BASE DE L'IATA RELATIVEMENT AUX PASSAGERS HANDICAPÉS

Les personnes handicapées sont importantes pour l'industrie du transport aérien. C'est pourquoi l'IATA a formulé ces principes pratiques pour aider les compagnies aériennes à collaborer avec les autorités de réglementation et pour offrir à ses clients une expérience de voyage sûre et satisfaisante.

Principes de politique

CP1. Accessibilité : le secteur du transport aérien devrait continuer de promouvoir l'inclusion et l'accessibilité universelle pour tous les passagers, y compris les personnes handicapées.

CP2. Définition commune : les lois nationales (et les instruments régionaux supranationaux) devraient utiliser une définition commune interopérable des passagers handicapés. Les définitions contenues dans les lois nationales devraient être conformes aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), notamment celles contenues dans l'Annexe 9 de la Convention de Chicago.

CP3. Harmonisation : conformément au principe CP2, les lois nationales sur les passagers handicapés devraient être harmonisées dans toute la mesure du possible. Le principe d'harmonisation devrait s'appliquer également aux politiques, aux procédures et aux pratiques découlant des lois nationales.

CP4. Clarté : les lois nationales devraient être claires et sans ambiguïté dans leur formulation. Ces lois ne doivent pas aller à l'encontre des obligations découlant de traités ou d'autres obligations découlant de lois internationales.

CP5. Consultation : les autorités réglementaires devraient consulter les compagnies aériennes et d'autres intervenants du secteur du transport aérien bien avant l'adoption des lois, politiques, procédures ou pratiques. Ce processus de consultation devrait être transparent et pertinent.

CP6. Évaluation d'impact : les autorités réglementaires devraient effectuer une étude d'impact exhaustive tenant compte des coûts et des avantages de toute réglementation proposée.

CP7. Application équitable : les lois nationales devraient comporter des précautions pour prévenir l'exploitation du système à des fins personnelles.

Principes relatifs aux processus

CP8. Assistance : les compagnies aériennes doivent aider les passagers handicapés en tenant compte des intérêts des passagers, des règlements sur la sécurité et des réalités opérationnelles.

CP9. Orientations : les compagnies aériennes doivent offrir aux passagers handicapés des orientations claires sur leurs exigences relatives au transport des aides à la mobilité et des équipements médicaux.

CP10. Formation : les employés des compagnies aériennes et des services d'aviation doivent avoir le soutien de leurs employeurs pour acquérir et maintenir les niveaux de connaissances, de compétences et de capacités nécessaires pour offrir aux passagers handicapés une expérience de voyage sans heurt et respectueuse de leur dignité.

CP11. Réduction du fardeau : les lois nationales devraient être équilibrées dans leur application et ne devraient pas imposer aux compagnies aériennes un fardeau disproportionné ou impraticable.

CP12. Communication : les autorités de réglementation devraient encourager fortement les passagers handicapés à signifier leurs besoins avant le voyage.

CP13. Coordination : les intervenants du secteur du transport aérien et les gouvernements devraient coordonner leurs approches afin d'offrir aux passagers handicapés un service uniforme de bout en bout, peu importe l'endroit et les frontières nationales.