



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

**ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DANS L'AVIATION CIVILE : PROPOSITION DE
STRATÉGIE RÉGIONALE FONDÉE SUR L'EXPÉRIENCE ACQUISE PAR LA RÉPUBLIQUE
DOMINICAINE**

[Note présentée par la République dominicaine, avec l'appui de 18 États
Membres² de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Il est fermement établi que l'accessibilité universelle est un thème transversal du développement durable et de l'approche fondée sur les droits de l'humain qui guide la gouvernance mondiale, en particulier dans des secteurs stratégiques tels que le transport aérien. Dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'obligation de veiller à ce que toutes les personnes, y compris celles ayant un handicap ou des besoins en matière d'accessibilité, puissent exercer leur droit à la mobilité en toute sécurité, de manière autonome, dans la dignité et sans subir de discrimination fait partie des engagements pris par les États membres.

La présente note contient une proposition concernant une stratégie régionale visant la mise en œuvre effective de l'accessibilité universelle dans l'aviation civile et s'appuyant sur l'expérience acquise par la République dominicaine sur les plans technique et réglementaire. La stratégie proposée s'appuie sur des instruments internationaux existants, notamment la *Convention relative aux droits des personnes handicapées*, l'Annexe 9 — *Facilitation*, la résolution A41-15, *Accessibilité en aviation civile internationale* et le Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte des progrès accomplis par la République dominicaine en matière d'accessibilité universelle dans l'aviation civile et des contributions de ce pays à l'application de l'Annexe 9 ;
- b) approuver la proposition relative à une stratégie régionale en matière d'accessibilité, qui est conforme aux normes et meilleures pratiques internationales ;
- c) encourager les États Membres à créer des unités techniques ou des responsables de l'accessibilité au sein des autorités nationales de l'aviation ;
- d) agir en faveur de l'ajout à titre permanent des questions d'accessibilité dans les travaux des comités nationaux de facilitation et les programmes de formation ;
- e) promouvoir la coopération technique, les échanges de meilleures pratiques et les comptes rendus volontaires sur les progrès vers l'accessibilité universelle dans l'aviation civile.

¹ Version en espagnol fournie par la République dominicaine.

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les mesures qui découleraient du projet de stratégie pourraient, en principe, être menées au moyen des ressources nationales ou au titre de la coopération technique régionale et internationale, en coordination avec les plans d'activités de l'OACI et avec le soutien des alliances stratégiques nouées par les États dans le cadre de ladite initiative.
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Résolution A41-15, <i>Accessibilité en aviation civile internationale</i> Doc 9984, <i>Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien.</i> A41-WP/340, <i>Accessibilité et conception universelle dans le domaine de la facilitation du transport aérien, établissement de lignes directrices générales et de bonnes pratiques relatives aux passagers à mobilité réduite.</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Accessibilité universelle dans le domaine de la facilitation du transport aérien : point de vue régional.

1.1.1 L'accessibilité universelle est fermement établie comme un thème transversal du développement durable et de l'approche fondée sur les droits humains qui guide la gouvernance mondiale, en particulier dans les secteurs stratégiques tels que le transport aérien. Dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'obligation de veiller à ce que toutes les personnes, y compris celles qui souffrent d'un handicap ou ont des besoins en matière d'accessibilité, puissent exercer leur droit à la mobilité en toute sécurité, de manière autonome, dans la dignité et sans subir de discrimination fait partie des engagements pris par les États membres.

1.1.2 Selon les modalités prévues dans les documents de référence précités, la République dominicaine a adopté une stratégie nationale visant à renforcer l'accessibilité universelle dans l'aviation civile qui est particulièrement axée sur les procédures de facilitation relatives aux personnes, aux aéronefs, aux bagages, au fret et à la poste. Sa détermination s'est notamment concrétisée par les mesures suivantes :

- a) concevoir et exécuter des programmes de formation visant à informer tous les intervenants de l'écosystème aéroportuaire des principes de base de l'accessibilité ;
- b) veiller à ce que le Comité national de facilitation coordonne efficacement l'application des normes afin d'en assurer la cohérence interinstitutionnelle ;
- c) réaliser des analyses, des projets de socialisation et un suivi technique de l'Annexe 9 — *Facilitation* sous l'angle de l'accessibilité.

1.1.3 Dans le contexte de mesures structurelles à fort impact, la République dominicaine a franchi une étape déterminante en créant officiellement l'Unité de l'accessibilité et de la conception universelles relevant du Conseil de l'aviation civile. Fondé sur les orientations énoncées au chapitre 13 du Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*, et les dispositions de

l'Annexe 9 — *Facilitation*, le mandat de l'unité est de coordonner et superviser les procédures relatives à l'accessibilité du début à la fin de la chaîne de facilitation du transport aérien, et d'offrir un soutien technique. En créant cette unité, l'État dominicain a prouvé à nouveau sa volonté de partager plus largement les bienfaits de l'aviation civile et d'accroître l'efficacité de ce secteur tout en respectant les principes d'équité et de non-discrimination.

2. CADRE DE RÉGLEMENTATION INTERNATIONAL DE L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DANS L'AVIATION CIVILE

2.1 Mise en œuvre par la République dominicaine

2.1.1 Toutes les avancées réalisées par la République dominicaine en matière de formation, d'arrangements institutionnels et de coopération sont en accord avec le cadre de réglementation internationale examiné. Le modèle appliqué associe des éléments juridiques, opérationnels et éducatifs dans une formule qui assure sa légitimité et son efficacité. Il a pour but d'accroître encore la qualité de service, la protection des droits fondamentaux et la viabilité institutionnelle, et d'améliorer en permanence les procédures de facilitation.

3. CONTRIBUTIONS DE L'ÉTAT AUTEUR DE LA PROPOSITION

3.1 Mesures institutionnelles visant à renforcer l'accessibilité universelle dans le transport aérien

3.1.1 La République dominicaine a prouvé sa volonté constante de faire en sorte que le système d'aviation civile soit ouvert aux personnes ayant un handicap et des besoins en matière d'accessibilité, spécialement pour ce qui touche aux procédures de facilitation. Dans une démarche globale et progressive, l'action stratégique décrite ci-après a été lancée pour appliquer directement les normes et les recommandations figurant dans l'Annexe 9, la résolution A41-15 : *Accessibilité en aviation civile internationale* et le Doc 9984.

3.1.1.1 Création de l'Unité de l'accessibilité et de la conception universelles.

3.1.1.1.1 Conformément à la recommandation faite au chapitre 13 du Doc 9984 et en tant que mesure technique donnant suite aux dispositions de l'Annexe 9 (8.23 à 8.41) et de la résolution A41-15.

3.1.1.1.2 Le mandat de l'Unité est le suivant :

- a) assurer le suivi des règlements internationaux et nationaux relatifs à l'accessibilité ;
- b) fournir un soutien technique à différents organismes, dont le comité national de facilitation ;
- c) concevoir des stratégies et assurer la coordination dans les domaines de la formation, la sensibilisation, l'évaluation technique et l'aide méthodologique relatives à l'accessibilité.

3.1.1.2 Mise en œuvre de programmes de formations sur les principes de base de l'accessibilité

3.1.1.2.1 En s'appuyant sur les dispositions du chapitre 2 du Doc 9984, l'État auteur de la proposition a conçu et mené des activités de formation et des programmes de sensibilisation à l'intention des intervenants ci-après :

- a) personnel d'aéroport (exploitation, service clients, nettoyage, transport terrestre)
- b) migration, douane, sécurité aéroportuaire (CESAC) et autorités aéroportuaires ;
- c) membres du Comité national de facilitation et autres organismes publics.

3.1.1.3 Coordination interinstitutionnelle par le Comité national de facilitation

3.1.1.3.1 Le Comité national de facilitation, présidé par le Conseil de l'aviation civile, a joué un rôle déterminant en assurant la coordination interinstitutionnelle et la progression d'une culture transversale de l'accessibilité. Le Comité rassemble les intervenants suivants :

- a) des organes publics, dont l'Institut de l'aviation civile de la République dominicaine (IDAC), les services chargés des questions migratoires, des passeports, du tourisme, des affaires étrangères, de l'agriculture, de la santé publique et de l'environnement, le CESAC, la *Fuerza Aérea de República Dominicana* (FARD, Force aérienne de la République dominicaine) ;
- b) des représentants du secteur privé (entreprises de transport aérien, aéroports, secteur touristique) ;
- c) des conseillers techniques et des organes d'appui.

3.1.1.3.2 Le Comité a joué un rôle déterminant en assurant les tâches suivantes :

- a) coordination des activités de formation ;
- b) diffusion des éléments mis à jour de l'Annexe 9 ;
- c) mise en œuvre des projets de socialisation portant sur l'accessibilité ;
- d) ajout de considérations relatives à l'accessibilité dans les procédures migratoires, douanières et de sécurité.

3.1.1.3.3 L'existence du Comité, le fait que ses membres appartiennent à différents secteurs et le soutien institutionnel dont il bénéficie confirment que l'État auteur de la proposition a mis en place un modèle de gouvernance collaborative en matière de facilitation aisément accessible.

4. PROPOSITION DE STRATÉGIE RÉGIONALE

4.1 Pour une aviation civile accessible dans toute la région

4.1.1 Dans le transport aérien, la réalité de l'accessibilité universelle ne devrait pas dépendre du pays d'origine ou de la destination du passager. Il faut s'orienter vers une stratégie régionale coordonnée qui garantira des conditions minimales d'accessibilité, de formation et de contrôle dans tous les États membres de l'OACI.

4.1.2 L'État auteur de la présente proposition la soumet en tant qu'initiative technique et expression de sa solidarité, son objectif étant de contribuer à une mise en œuvre effective de l'Annexe 9, au respect de la *Convention relative aux droits des personnes handicapées* et à l'application de la résolution A41-15. Le contenu proposé a été élaboré à partir de l'expérience déjà acquise par la République dominicaine et conçu comme un modèle pouvant être adapté à la situation nationale de chaque pays.

5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

5.1 Un engagement en faveur de la dignité, de l'inclusion et du changement dans l'aviation civile

5.1.1 Conclusions générales

5.1.2 L'accessibilité universelle dans l'aviation civile ne saurait plus être considérée comme un élément accessoire ou facultatif des procédures de facilitation. Les instruments internationaux, la *Convention relative aux droits des personnes handicapées*, l'Annexe 9, la résolution A41-15 et le Doc 9984 créent un cadre solide, qu'il faut activer par l'application de mesures suivies, coordonnées et quantifiables.

5.1.3 L'expérience acquise par l'État auteur de la proposition montre qu'il est possible de s'acheminer de manière régulière et progressive vers un système de transport aérien plus accessible. La création d'une unité technique spécialisée, la mise en œuvre de programmes de formation et la coordination efficace assurée par le Comité national de facilitation ont été des étapes concrètes dans l'application des principes d'équité, de dignité et de sécurité.

5.2 « Dans l'aviation civile, l'inclusion ne représente pas la destination mais le cap que nous devons fixer ensemble. » (*Inclusion in civil aviation is not a destination ; it is the course we must chart together.*)