



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS AÉRIENS DANS LES PLANS D'URGENCE D'AÉROPORTS

(Note présentée par la Fédération internationale des familles
de victimes d'accidents aériens)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

À la 39^e Assemblée générale, l'OACI a été chargée d'examiner le niveau de mise en œuvre par les États des plans d'assistance aux familles, afin d'envisager l'élaboration de Normes et pratiques recommandées (SARP) relatives au soutien aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles. L'importance d'avoir un plan adéquat d'assistance aux victimes a été rappelée aux États, compte tenu de l'orientation donnée par le *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) et la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998). Les exploitants d'aéroports ont leurs propres plans d'urgence qui devraient comprendre une assistance spécifique aux victimes et à leurs familles afin de faire face aux conséquences des accidents d'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à demander au Conseil d'envisager d'établir une pratique recommandée dans l'Annexe 19 pour veiller à ce que les exploitants d'aéroports élaborent des plans appropriés visant à prévoir une assistance efficace et en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles dans leurs plans d'urgence ;
- à prier instamment les États, lorsqu'ils adoptent de telles mesures, d'envisager d'inclure les associations de victimes qui montrent leur volonté de collaborer à l'élaboration de telles mesures ;
- de rappeler aux États la résolution A39-27 de l'Assemblée et à les prier instamment de prendre des mesures de sécurité préventives et appropriées relativement à l'assistance aux victimes.

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.

*Incidences
financières :*

Sans objet.

¹ Versions anglaise et espagnole fournies par l'ACVFFI.

<i>Références :</i>	Résolution A39-27 — <i>Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> FALP/10-WP/2 Rapport FALP/10
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 La note de travail (FALP/10-WP/2) de la 10^e réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP) intitulée Annexe 9 — *Facilitation* : Pratique recommandée 8.46 indique que le Conseil est convenu que l'échéance/la date cible pour la mise en œuvre de la décision de l'Assemblée suivrait une évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles, réalisée au moyen des listes de vérification de conformité du système de notification électronique des différences pour l'Annexe 9 et le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), au troisième trimestre de 2018 pour l'Annexe 9 et au quatrième trimestre de 2020 pour l'USOAP.

1.2 Paragraphe 1.5 : le 28 septembre 2017, le Comité du transport aérien (ATC) a examiné la note AT-WP/2146, Conformité aux normes de l'Annexe 9 — *Facilitation*, qui comprenait une mise à jour sur la pratique recommandée 8.46. Le Comité est convenu que le Secrétariat devrait fournir un rapport, à une réunion ultérieure, faisant le point sur la mise en œuvre par les États de la pratique recommandée 8.46, relativement à la décision de l'A39 sur les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles.

1.3 Comme il est indiqué dans la note A40-WP/60 : seuls 25 % des États membres ont fourni de l'information par le système EFOD sur l'état de mise en œuvre de la pratique recommandée 8.46 et sur le récent USOAP qui a vérifié cette conformité. Dans tous les cas, le résultat a été négatif.

2. CONTEXTE

2.1 Le paragraphe 3.1 de la note de travail (FALP/10-WP/2) se lit comme suit : le Secrétariat conclut que, malgré ses efforts de sensibilisation continus, les renseignements disponibles dans le système EFOD sur la mise en œuvre de la pratique recommandée 8.46 restent insuffisants.

2.2 Le paragraphe 3.2.1.3 du Rapport final de la 10^e réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP) indique que : « Certaines délégations suggèrent que le Secrétariat poursuive ses activités de sensibilisation afin d'encourager les États membres à fournir des informations sur la mise en œuvre de la pratique recommandée 8.46 ».

2.3 Pendant la 39^e session de l'Assemblée, l'importance d'avoir des plans adéquats d'assistance aux victimes a été rappelée aux États, compte tenu de l'orientation donnée par le Doc 9973 et la Politique de l'OACI figurant dans le Doc 9998.

2.4 La séance spéciale intitulée « S’assurer que les victimes d’accidents aériens et leurs familles soient traitées de la même manière partout dans le monde » s’est tenue en marge de la 13^e Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13), le 16 octobre 2018. Plusieurs États ont partagé leurs expériences relativement à cette question et ont souligné l’importance de coordonner les activités de toutes les parties intervenant dans l’assistance aux victimes. Ils se sont accordés sur la nécessité de progresser sur tous les éléments qui pourraient favoriser une mise en œuvre à l’échelle mondiale.

2.5 L’Annexe 14 reconnaît dans son paragraphe 9.1.2 : « Le plan d’urgence d’aérodrome permettra d’assurer la coordination des mesures à prendre dans une situation d’urgence survenant sur l’aérodrome ou dans son voisinage ». Et le paragraphe 9.1.3 stipule : « Le plan coordonnera l’intervention ou la participation de tous les organes existants qui, de l’avis des autorités compétentes, pourraient aider à faire face à une situation d’urgence ».

3. DISCUSSION

3.1 Il est considéré comme étant de la plus haute importance que les États se préparent à fournir une assistance appropriée aux victimes d’accidents aériens et à leurs familles dans l’éventualité d’un accident d’aviation. Les Doc 9998 et 9973 font l’objet d’un soutien unanime. De plus, l’initiative de l’OACI et les nombreuses mesures prises ces dernières années sont très appréciées, en particulier la conclusion de la séance spéciale en octobre 2018 sur l’assistance aux victimes a été considérée comme très positive et pourrait faire l’objet d’un suivi au prochain triennat.

3.2 Le nombre d’agents impliqués dans un accident d’avion est très élevé et la coordination est complexe. Il est essentiel que les États aient un plan de soins rigoureusement conçu, actualisé et audité pour assurer que, au moment de sa mise en œuvre, aucune erreur qui aurait pu être évitée avec une préparation adéquate ne se produise.

3.3 Le point 1.4 de l’Appendice 2 — Cadre pour un système de gestion de la sécurité (SGS) de l’Annexe 19 stipule que le prestataire de services veillera à ce qu’un plan d’intervention d’urgence soit dûment coordonné avec les plans d’intervention d’urgence des organisations avec lesquelles il doit traiter lorsqu’il fournit ses produits ou ses services.

3.4 À cette fin, les États devraient être encouragés à inclure l’assistance aux victimes de manière spécifique, notamment dans les plans d’urgence des aéroports des États contractants.