Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

ATConf/7-WP/10[1]
7/9/26
(Note d'information)

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.3 : Renforcer le mécanisme de planification des interventions d'urgence et la protection des consommateurs afin de favoriser la résilience du système de l'aviation

MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE L'OACI SUR L'ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (DOC 9998)

[Note présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note examine le déficit persistant de mise en œuvre de la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) et du *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) associé, malgré le relevé en 2022 de la pratique recommandée 8.46 au rang de Norme 8.43 de l'Annexe 9. Les données du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) font apparaître un faible niveau de mise en œuvre effective. La Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) estime que le problème n'est pas la qualité des documents de 2013, mais leur application inégale. La priorité est la mise en œuvre effective, la surveillance, la formation et l'inclusion véritable des familles dans la planification, le renforcement des capacités et l'intervention.

1. INTRODUCTION

1.1 L'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles n'est pas un complément humanitaire facultatif : elle est une composante de la résilience du système de l'aviation et de la protection des passagers dans la plus grave des perturbations. Le Doc 9998 (2013) et le Doc 9973 (2013) énoncent la politique et les orientations de l'OACI. L'Assemblée et le Conseil ont réaffirmé cette politique dans des résolutions successives, notamment la résolution A42-15.

1.2 L'ATConf/6 (2013) a fait progresser les principes opérationnels de protection des consommateurs. L'assistance après accident, en revanche, a été élaborée principalement dans le cadre de la facilitation et de l'Assemblée. L'ATConf/7 offre désormais l'occasion de relier cette obligation à la

[1] Versions linguistiques fournies par l'ACVFFI.

résilience économique et réglementaire du transport aérien, sans faire double emploi avec la note du Secrétariat sur la protection des consommateurs et la planification des interventions d'urgence.

1.3 La Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles, organisation internationale qui rassemble la voix des familles et qui accompagne et conduit ce travail auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) depuis sa création, présente la présente note afin que la Conférence place la mise en œuvre — et non la réécriture des orientations — au centre du débat.

2. LE DÉFICIT DE MISE EN ŒUVRE

2.1 Près de treize ans après l'approbation du Doc 9998, et près de quatre ans après que la Norme 8.43 de l'Annexe 9 est devenue applicable, la mise en œuvre effective demeure d'un niveau critiquement bas. Selon les données présentées au Groupe de travail du Groupe d'experts de la facilitation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (FALP/14), le score de mise en œuvre effective (EI) de la question de protocole 6.383 du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) parmi les 55 États audités au février 2026 était de 10,91 pour cent. Seuls six États ont été évalués comme satisfaisants.

2.2 Ce chiffre n'est pas un détail technique. Il signifie que, lorsqu'un accident survient, la plupart des familles se heurtent encore à des retards, à des informations contradictoires, à l'absence d'un interlocuteur clair et à un manque de soutien immédiat. Le relevé au rang de Norme était une avancée normative nécessaire ; il n'a pas suffi à changer la pratique.

2.3 L'ACVFFI maintient la clarté et l'efficacité du Doc 9998 et du Doc 9973. Tant qu'il n'existera pas une masse critique de plans nationaux appliqués, d'exercices réalisés et de leçons documentées, toute révision manquerait de base empirique suffisante et détournerait des ressources de l'urgence : que les États appliquent la politique actuellement en vigueur.

3. PRIORITÉS

3.1 **Législation opérante et plan national.** Les États doivent disposer non seulement d'un texte de référence juridique, mais d'un plan national d'assistance aux familles prévoyant des fonctions, des délais, des centres d'assistance, la notification des familles avant la publication des listes de passagers, la gestion des effets personnels, les paiements anticipés le cas échéant, et la coordination entre autorités, exploitants et tiers.

3.2 **Surveillance.** L'OACI devrait maintenir et renforcer le suivi USOAP/système de notification électronique des différences (EFOD) du dossier de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF), identifier les causes de non-conformité et orienter l'appui vers les États présentant les plus grandes lacunes, conformément au principe qu'aucun pays n'est laissé de côté.

3.3 **Formation utilisable.** Le cours AAAVF devrait être revu quant à son efficacité et à son contenu, et l'iPack devrait être promu. Son contenu doit être ancré dans le Doc 9998 et le Doc 9973 (le système propre de l'OACI) et non dans un modèle national unique. L'ACVFFI devrait participer effectivement à la conception, à la validation et à la prestation, en apportant l'expérience de ceux qui ont vécu l'intervention et un regard professionnel sur les enseignements tirés.

3.4 **Bureaux régionaux.** Les ateliers régionaux ne seront utiles que s'ils ont un objectif clair : faire connaître et appliquer la Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes et aux familles, et non

seulement échanger des systèmes nationaux hétérogènes qui diluent l'objectif principal : la mise en œuvre de cette Politique. Les bureaux régionaux devraient disposer d'orientations uniformes et de la participation de l'ACVFFI et de ses associations.

3.5 À cet égard, l'Espagne a financé deux ateliers sur l'assistance aux victimes et aux familles par l'intermédiaire des bureaux régionaux Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) à Mexico et Amérique du Sud (SAM) à Lima, qui se tiendront du 19 au 21 octobre 2026 à Mexico et du 1er au 3 décembre 2026 à Lima, Pérou. Cette approche pourrait servir de modèle aux autres États membres souhaitant contribuer plus directement à la mise en œuvre de la Politique de l'OACI.

3.6 **Industrie.** L'inclusion par l'Association du transport aérien international (IATA), en 2025, d'un chapitre sur l'assistance aux familles dans son manuel d'intervention d'urgence, et le renforcement associé de la formation, sont reconnus. Ce progrès doit être vérifié dans la pratique et complété par une intégration équivalente du Conseil international des aéroports (ACI) dans les aéroports de départ, d'arrivée et proches du lieu de l'accident. La coopération avec l'ACVFFI doit aller au-delà d'une mention de courtoisie.

4. INCLUSION DES FAMILLES

4.1 Les familles ne sont pas un « public » de la politique : elles sont une partie prenante essentielle. Depuis près de deux décennies, l'ACVFFI a porté la Norme 8.43, les symposiums AAAVF, la formation et les résolutions de l'Assemblée. Cette contribution a été reconnue, notamment, par le 44e Prix Edward Warner décerné à l'ACVFFI pour son action de longue haleine et les étapes franchies.

4.2 Malgré cela, la participation de l'ACVFFI aux groupes d'experts, aux cours, aux iPack et à l'organisation des événements a été inégale. Les recommandations du Symposium AAAVF 2021 appelant à coopérer avec l'ACVFFI avant, pendant et après un accident ne se sont pas traduites par un mécanisme stable, mais plutôt par la bonne volonté de qui dirige chaque équipe.

4.3 La Conférence devrait recommander que l'OACI, les États, l'IATA et l'ACI établissent des modalités concrètes d'inclusion de l'ACVFFI : consultation précoce dans l'élaboration des plans et des documents ; participation aux exercices ; accès aux informations nécessaires pour apporter l'expérience ; et un interlocuteur clair au Secrétariat pour le dossier AAAVF.

4.4 L'ACVFFI invite en outre les États membres à se porter candidats pour accueillir le troisième Symposium AAAVF en 2027, conformément aux exigences de l'OACI pour ce type d'événements. L'accueil conférerait à l'État organisateur le prestige, l'innovation et la crédibilité d'un engagement démontré envers les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles.

5. CONCLUSION

5.1 Un système de transport aérien résilient ne se mesure pas seulement au rétablissement de la connectivité, mais à la dignité avec laquelle les personnes sont traitées lorsque le vol n'atteint pas sa destination. Le cadre de l'OACI existe déjà. Ce qui fait défaut, c'est son application.

5.2 L'ATConf/7 devrait adresser un message sans équivoque : la mise en œuvre d'abord ; l'inclusion véritable des familles ; pas de révision prématurée du Doc 9998 ni du Doc 9973.

— FIN —