



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 31 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION

(Note présentée par le Brésil)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'évolution du transport aérien combinée à d'autres phénomènes sociaux tels qu'une plus grande sensibilité des consommateurs, l'influence politique dans le domaine de l'aviation et l'instantanéité de l'information publiée sur tous types de média et réseaux sociaux a soulevé la question de l'assistance aux victimes des accidents d'aviation et à leurs familles. Le Brésil a accumulé des connaissances à ce sujet et estime que les recommandations de l'OACI sont sur la bonne voie, mais qu'elles seraient plus efficaces si les États pouvaient partager leurs expériences et mettre en place des moyens pour parvenir à un plus grand respect des règlements de la part des exploitants aériens.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à envisager l'établissement d'un forum officiel pour partager les expériences des États membres concernant les règlements sur l'assistance aux familles afin d'améliorer davantage les normes et pratiques recommandées de l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité et facilitation.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2017-2019 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 9973, <i>Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> Doc 9998, <i>Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> Annexe 9 — <i>Facilitation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les dernières années du XX^e siècle ont vu une grande évolution dans l'assistance fournie par les compagnies aériennes aux familles et amis des victimes d'accidents d'aviation. Cette évolution provient principalement de l'attention qu'attirent les accidents de grande envergure et du rôle plus actif que jouent les familles, les médias, les législateurs et les groupes de défense.

1.2 Depuis lors, l'OACI accorde à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles et amis l'attention qui lui est due, comme en témoignent ses nombreuses actions et publications : Résolution A32-7 (1998), *Éléments d'orientation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Circ 285) (2001), Annexe 9 — *Facilitation* (dans laquelle des dispositions ont été incluses en 2005 pour permettre aux membres des familles des victimes d'accidents d'aviation d'entrer rapidement dans le territoire de l'État d'occurrence), *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) (2013) et *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aéronefs et à leurs familles* (Doc 9973) (2013).

2. LE BRÉSIL ET L'ASSISTANCE AUX VICTIMES ET AUX FAMILLES DES VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION

2.1 La Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal en mai 1999 a explicitement reconnu les conséquences tragiques des accidents d'aviation et la nécessité de répondre aux exigences et besoins immédiats des familles et amis des victimes.

2.2 Le Brésil a emboîté le pas. L'examen de la question dans le pays a évolué rapidement avec la publication et la mise à jour de règlements en 2000, 2002 et 2003. La dernière mise à jour a eu lieu en 2005 avec la publication d'un règlement conçu pour suivre les orientations de la Circulaire n° 285-AN/166 de l'OACI.

2.3 Au cours de la première décennie du XXI^e siècle, les accidents de grande ampleur survenus à des avions de compagnies opérant au Brésil (GOL — vol 1907, 29/9/2006, TAM — vol 3054, 17/7/2007, Air France — vol 447, 31/5/2009) ont contraint l'autorité de l'aviation civile brésilienne (Agence nationale de l'aviation civile — ANAC) à renforcer la conformité des compagnies aériennes au règlement (IAC 200-1001 de 2005).

3. ANALYSE

3.1 Avant les accidents susmentionnés, les inspecteurs de l'ANAC menaient des audits en lisant les plans d'assistance aux familles élaborés par les compagnies aériennes et en vérifiant la conformité de leur contenu. Lorsque la priorité du contrôle des opérations des compagnies aériennes a été rehaussée, l'autorité de l'aviation civile brésilienne a décidé d'adopter une approche plus pratique.

3.2 Depuis 2013, comme suite à cette nouvelle approche, l'ANAC réalise des audits sur place combinant la simulation sur ordinateur ou les exercices sur ordinateur avec l'exécution réelle de nombreuses mesures d'intervention prévues dans les plans d'assistance des compagnies dans le cadre d'une simulation d'un accident d'aviation.

3.3 En général, la planification d'un exercice sur ordinateur prend en considération un certain nombre de variables comme la taille de la flotte aérienne des compagnies, le nombre de passagers transportés à un moment donné, le mode d'exploitation des compagnies (réseau en étoile ou autre), les aéroports où elles opèrent et le pays d'origine, entre autres. L'image qui en résulte permet à l'ANAC d'établir une liste de compagnies aériennes par ordre dégressif de risques perçus, dont l'équipe d'audit se sert pour sélectionner les compagnies à auditer en premier. L'effectif de cette équipe, la durée de l'opération et le niveau de complexité appliqué à l'exercice sont fonction de l'exercice de planification et l'équilibre entre les variables susmentionnées.

3.4 L'objectif est d'évaluer la capacité et la qualité de réaction d'une compagnie aérienne face à un accident d'aviation, en ce qui concerne l'assistance aux familles et amis des victimes, en créant une situation aussi proche que possible d'un accident réel tout en réduisant au minimum les effets sur les opérations quotidiennes des compagnies. Ce faisant, l'Agence a acquis suffisamment de connaissances pour confirmer que la méthode employée est appropriée.

4. CONCLUSIONS

4.1 Les accidents d'aviation et l'assistance aux victimes et à leurs familles et amis appellent la planification et la réaction coopératives des exploitants aériens, de l'État d'occurrence, des organisations non gouvernementales et des sociétés commerciales spécialisées.

4.2 L'expérience acquise par le Brésil en auditant la capacité de réaction des compagnies aériennes à de telles situations a montré qu'elle peut considérablement varier selon le niveau d'engagement des compagnies, la formation de leur personnel, la disponibilité des ressources et la volonté de les affecter, la qualité du plan d'assistance, etc.

4.3 Le Brésil estime que le transport aérien est mieux servi lorsque les États, les exploitants aériens, les organismes d'aide, les utilisateurs et les fournisseurs de services spécialisés s'unissent pour accroître la sensibilisation à l'importance d'une préparation adéquate pour faire face aux accidents d'aviation avec victimes. Cette prise de conscience à l'échelle internationale comme attribut de l'industrie du transport aérien se développera plus rapidement si des entités supranationales comme l'OACI unissent leurs forces à l'effort commun.

4.4 Le règlement qui exige des compagnies aériennes qu'elles mettent en œuvre des plans d'assistance en cas d'accident constitue la première partie de la solution. L'autre partie, tout aussi importante, est que les organismes de réglementation des États soient en mesure d'évaluer la capacité des compagnies aériennes à suivre leurs propres plans et de réellement faire face aux différents scénarios d'accidents d'aviation.