



**NOTE DE TRAVAIL**

**GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)**

**QUATORZIÈME RÉUNION**

**Montréal, 20 – 24 avril 2026**

**Point 5 : Nouvel objectif stratégique du Plan d'activités 2026-2028 - « Aucun pays laissé de côté »**

**CONCLUSIONS DE L'ASSEMBLÉE, SA 42<sup>e</sup> SESSION, CONCERNANT L'ASSISTANCE  
AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES,  
AINSI QUE LA SUPERVISION DE LA FACILITATION ET LE RENFORCEMENT  
DES CAPACITÉS EN MATIÈRE DE FACILITATION**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RÉSUMÉ**

La présente note décrit les conclusions de l'Assemblée de l'OACI, à sa 42<sup>e</sup> session, concernant l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ainsi que la supervision et le renforcement des capacités en matière de facilitation, sur la base des notes de travail soumises par le Conseil, les États membres et les organisations régionales et internationales<sup>1</sup>. Elle rend compte des décisions de l'Assemblée visant à renforcer le cadre politique de l'OACI, ainsi que la supervision et le soutien à la mise en œuvre dans ces domaines, mesurant leur contribution en matière de facilitation efficace, de sécurité et de confiance du public dans l'aviation civile internationale.

La note rappelle que l'Assemblée a entériné le programme d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles de l'OACI, et décrit les progrès réalisés depuis les résolutions A39-27, A40-16 et A41-14, ainsi que l'adoption de la résolution A42-15 : *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, qui remplace la résolution A41-14. Elle fait également état de propositions renvoyées devant le Conseil visant à améliorer l'état de préparation et le degré de conformité des États en matière d'assistance aux victimes d'accidents et leurs familles, y compris les mesures à prendre pour combler les lacunes recensées par les activités de supervision de la sécurité et renforcer l'engagement régional et des parties prenantes.

De plus, la note met en lumière les décisions de l'Assemblée ayant pour objectif une supervision et un renforcement des capacités accrues en matière de facilitation au titre de l'Annexe 9 – *Facilitation*. Parmi ces dernières, le renvoi devant le Conseil de propositions sur les cadres nationaux de supervision, les systèmes de données sur les passagers et les mécanismes d'assistance mondiaux, ainsi que l'adoption d'initiatives axées sur la formation, l'assistance technique et le partage des meilleures pratiques. Les contributions des organisations régionales font ressortir l'importance d'approches régionales coordonnées en vue d'améliorer la conformité et la mise en œuvre.

**Suite à donner par le Groupe d'experts de la facilitation :**

Les suites à donner par le Groupe d'experts sont présentées au paragraphe 3, ci-dessous.

<sup>1</sup> Les notes portant sur la facilitation de la 42<sup>e</sup> session sont accessibles sur le site web de l'Assemblée à [Notes de travail par point de l'ordre du jour](#).

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, au même titre que la supervision et le renforcement des capacités efficaces en matière de facilitation, font partie intégrante d'un système d'aviation civile internationale résilient, centré sur les personnes et fonctionnel. Si une assistance empreinte de compassion et opportune après un accident d'aviation demeure la principale responsabilité des États et des parties prenantes, la mise en œuvre durable des dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation* dépend également de mécanismes nationaux de supervision rigoureux, d'une capacité institutionnelle adéquate et d'une assistance internationale coordonnée.

1.2 Au cours de la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée, les États, les organisations régionales et les parties prenantes internationales ont présenté des notes de travail faisant état des progrès réalisés, des défis persistants et des priorités futures dans ces domaines interdépendants. Lesdites notes examinent l'état des progrès réalisés en matière d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, y compris la mise en œuvre des résolutions de l'Assemblée pertinentes et les résultats des activités récentes en la matière, ainsi que les lacunes au niveau de l'état de préparation et de conformité. Parallèlement, elles soulignent la nécessité de renforcer la supervision de la facilitation par le biais de cadres nationaux, d'un meilleur respect des normes et pratiques recommandées en matière de contrôles frontaliers, d'une utilisation accrue des systèmes de données sur les passagers, et de l'augmentation des formations, de l'assistance technique et des initiatives de coopération régionale.

1.3 La présente note regroupe les conclusions des délibérations de l'Assemblée sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, sur le renforcement des capacités et la supervision en matière de facilitation. Elle rend compte des décisions visant à approuver des programmes et initiatives, de l'adoption de résolutions de l'Assemblée actualisées, et renvoie des suites à donner spécifiques devant le Conseil et les organes techniques compétents pour des travaux ultérieurs, dans le but de renforcer la mise en œuvre, la cohérence et l'efficacité dans l'ensemble du système mondial de facilitation.

## 2. ANALYSE

2.1 Dans la note de travail WP/16, le Conseil a examiné les progrès réalisés dans le domaine de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles depuis l'adoption des résolutions A39-27, A40-16 et A41-14. La note fait rapport de la mise en œuvre des 30 recommandations adoptées en 2021, des résultats du colloque sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles de 2024, des mesures en cours, des lacunes identifiées et des priorités proposées pour le triennat 2026-2028. L'Assemblée a approuvé le programme d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, en exhortant les parties prenantes à renforcer les efforts de mise en œuvre et a adopté la résolution A42-15 : *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* figurant en appendice, remplaçant ainsi la résolution A41-14 de l'Assemblée.

2.2 Dans la note de travail WP/59, le Qatar souligne que l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles nécessite une préparation adéquate, et indique les conséquences possibles d'une préparation insuffisante et les difficultés persistantes que rencontrent encore certains États à cet égard. La note de travail propose des mesures pour répondre aux faibles niveaux de conformité aux questions de protocole du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) liées à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment l'utilisation d'enquêtes, l'augmentation de la participation et l'élaboration de stratégies régionales. Elle énonce les suites à donner pour l'Assemblée de : a) déterminer ce qui explique les faibles taux de conformité aux questions de protocole du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) relatives à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, entre autres en élaborant et en réalisant une enquête à l'intention des États dans le but de remédier à la situation ; b) demander aux États de soutenir activement l'OACI et de

collaborer avec elle, notamment pour ce qui est d'élaborer l'enquête et d'y répondre ; c) prier instamment l'OACI d'analyser les réponses à l'enquête afin de mieux orienter ses efforts de façon à améliorer le niveau de conformité des États, et de transmettre les conclusions de l'enquête à ses bureaux régionaux afin que ces derniers puissent mettre au point des stratégies de mise en conformité ciblées à l'échelle régionale. L'Assemblée a renvoyé devant le Conseil les mesures figurant dans la note afin de les soumettre à une étude plus approfondie et de proposer une marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

2.3 Dans la note de travail WP/290, coparrainée par le Kazakhstan, la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) propose d'appuyer davantage l'organisation de futurs colloques consacrés à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, rappelant les engagements pris à cet égard dans le cadre des Résolutions A39-27, A40-16 et A41-14, ainsi que les contributions des colloques tenus sur cette question en 2021 et 2024. L'Assemblée est invitée à : a) considérer la contribution des colloques AAASF 2021 et 2024 au renforcement de l'approche centrée sur les victimes dans l'aviation civile internationale ; b) noter qu'il est nécessaire d'établir un mécanisme normalisé et formel pour les prochaines éditions ; c) demander au Conseil d'incorporer une procédure structurée afin de faire en sorte que chaque colloque AAASF débouche sur des résultats qui peuvent être validés par les personnes participantes et présentés au Conseil ; d) recommander que les futurs colloques soient planifiés en consultation avec les principales parties prenantes ; e) inviter instamment le Conseil à utiliser les résultats des futurs colloques sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles comme références institutionnelles visant à informer et améliorer le programme de travail triennal de l'OACI. L'Assemblée a pris note du cadre politique existant de l'OACI relatif aux colloques, a invité le Conseil à continuer de promouvoir une large mobilisation des parties prenantes et a encouragé l'organisation de futurs colloques consacrés à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, conformément aux procédures de l'OACI, aux décisions pertinentes du Conseil et aux accords avec les États hôtes.

2.4 Dans la note de travail WP/320, l'Arabie saoudite souligne que l'Annexe 9 – *Facilitation*, inscrite dans la Convention de Chicago, oblige les États à réduire au minimum les retards en se conformant aux normes et pratiques recommandées en matière de contrôles aux frontières. La note indique que, malgré une adoption précoce, les dispositions de l'Annexe 9 n'ont pas été aussi rapidement mises en œuvre que les dispositions des Annexes relatives à la sécurité et à la sûreté et propose les mesures suivantes : a) inviter les États membres à mettre en place un cadre national de supervision de la facilitation du transport aérien, sur le modèle des cadres existants utilisés pour la supervision de la sécurité et de la sûreté, afin d'assurer une mise en œuvre efficace et cohérente de l'Annexe 9 ; b) demander à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de fournir un soutien technique et des conseils aux États membres qui élaborent un manuel de supervision de la facilitation du transport aérien, qui aiderait à évaluer la conformité avec les SARP de l'Annexe 9 et à renforcer les mécanismes institutionnels utiles à la mise en œuvre et à une surveillance durable. L'Assemblée a renvoyé devant le Conseil les mesures proposées dans la note de travail en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, en tenant compte des ressources nécessaires et des priorités en matière de travaux.

2.5 Dans la note de travail WP/244, les Émirats arabes unis présentent l'initiative intitulée « Année de la facilitation (FAL2024) », qui encourage le renforcement des capacités grâce aux activités de formation et d'assistance afin d'améliorer le respect des obligations à l'échelle mondiale. La note rappelle qu'un Groupe de travail sur le renforcement des capacités en matière de facilitation (WGFCB) a été chargé par le Groupe d'experts de la facilitation de définir une stratégie globale en la matière. L'Assemblée a approuvé les suites à donner contenues dans la note, à savoir : a) promouvoir une participation active aux activités de renforcement des capacités afin d'améliorer les compétences du personnel participant aux processus de facilitation ; b) encourager les États membres et les acteurs du secteur à aider le Secrétariat de

l'OACI à trouver et à mettre à disposition des spécialistes en mesure d'assurer des cours de formation, des ateliers, des séminaires et d'autres activités de renforcement des capacités.

2.6 Dans la note de travail WP/158, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) présente, au nom de 54 États d'Afrique, le cadre juridique de l'Angola pour la certification des inspecteurs et des instructeurs en facilitation. La note illustre comment une approche nationale peut renforcer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 et encourage d'autres États à adopter des modèles similaires. Compte tenu des mesures : a) prendre note des enseignements tirés du modèle angolais en tant que référence pour les États membres visant à renforcer leurs cadres d'inspection FAL et b) exhorter les États Membres à mettre en œuvre des programmes nationaux complets de facilitation du transport aérien conformes aux dispositions de l'OACI et aux meilleures pratiques internationales, l'Assemblée a exhorté les États à mettre en œuvre des programmes nationaux de facilitation, en prenant le modèle de l'Angola comme référence. Concernant la mesure c) qui demande au Secrétariat de l'OACI de créer une plateforme de partage d'expériences et de meilleures pratiques pour améliorer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9, l'Assemblée a renvoyé cette suite à donner devant le Conseil, en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

2.7 Dans la note de travail WP/127, la CAFAC, au nom de 54 États d'Afrique, met en exergue le rôle de soutien des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et de dossiers passagers (PNR) pour la sécurité aux frontières et la facilitation. La note invite à prendre les mesures suivantes :

- a) encourager les États à renforcer leur participation aux échanges pair à pair et aux activités de renforcement des capacités techniques ;
- b) demander à l'OACI d'établir un cadre mondial d'assistance aux systèmes de données sur les passagers, regroupant les mécanismes de soutien technique, opérationnel, juridique et financier ;
- c) inviter l'OACI à mettre régulièrement à jour les informations sur les mécanismes de financement et les partenariats disponibles pour accompagner les efforts de mise en œuvre des États ;
- d) exhorter l'OACI à promouvoir la coopération régionale et les partenariats public-privé pour accélérer les progrès et favoriser des solutions innovantes et rentables ;
- e) encourager les États à renforcer la coopération interinstitutions au niveau national afin de maximiser les bénéfices des systèmes de données sur les passagers pour la sûreté de l'aviation et la facilitation.

2.8 L'Assemblée a soumis au Conseil les suites à donner figurant dans la note de travail en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, encourage à une plus grande coopération entre les États, au renforcement des capacités et aux partenariats, et invite instamment le Conseil à charger le Secrétaire général de promouvoir la coopération régionale, de mettre à jour les informations concernant le financement desdites mesures et de favoriser des solutions rentables.

### 3. RECOMMANDATIONS

3.1 Le Groupe d'experts de la facilitation est invité à :

- a) déterminer les raisons expliquant les faibles niveaux de conformité aux questions de protocole du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) relatives

à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment en réalisant des enquêtes auprès des États ;

- b) analyser les résultats des enquêtes sur la préparation et la conformité à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles et communiquer les résultats aux bureaux régionaux de l'OACI afin de permettre l'élaboration de stratégies régionales de conformité ciblées ;
- c) élaborer des éléments indicatifs sur la mise en place de cadres nationaux de supervision de la facilitation du transport aérien, calqués sur les cadres existants de supervision de la sécurité et de la sûreté, afin de renforcer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation* ;
- d) élaborer des directives techniques, y compris un Manuel de supervision de la facilitation du transport aérien, afin d'aider les États à évaluer la conformité aux normes et aux pratiques recommandées de l'Annexe 9, en tenant compte des besoins en ressources et de l'ordre de priorité des travaux ;
- e) établir une plateforme de l'OACI pour la mise en commun d'expériences et de meilleures pratiques liées à la certification des inspecteurs et des instructeurs de facilitation, dans le but de renforcer la mise en œuvre mondiale des dispositions de l'Annexe 9 ;
- f) élaborer des propositions pour un cadre mondial d'assistance aux systèmes de données sur les passagers, incluant des mécanismes de mentorat de pair à pair entre États et de coopération régionale, regroupant les éléments techniques, opérationnels, juridiques et financiers, afin de faciliter la mise en œuvre par l'État des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des dossiers passagers (PNR).

— — — — —



## APPENDICE

### **Résolution A42-15 : Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, même si le transport aérien international est le moyen de transport le plus sûr, on ne peut garantir l'élimination totale de la possibilité d'accidents graves,

*Considérant* que les mesures prises par l'État d'occurrence devraient répondre aux besoins les plus critiques des personnes victimes d'un accident d'aviation civile, s'agissant notamment de veiller à ce que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport élabore et mette en œuvre un plan global d'assistance aux familles, et rappelant l'insertion, en 2005, de dispositions dans l'Annexe 9 destinées à faciliter l'entrée dans le territoire de l'État d'occurrence des membres des familles des victimes d'un accident d'aviation,

*Considérant* que la politique de l'OACI devrait viser à faire en sorte que le bien-être mental, physique et spirituel des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles soit pris en compte et assuré par l'OACI et ses États membres, notamment grâce à la mise en place de réseaux nationaux d'aide aux victimes,

*Considérant* qu'il est essentiel que l'OACI et ses États membres reconnaissent l'importance d'une notification rapide des membres de la famille des victimes d'accidents d'aviation civile, de la récupération rapide et de l'identification précise des dépouilles des victimes, du retour des effets personnels des victimes et de la communication de renseignements précis aux membres de leurs familles,

*Reconnaissant* le rôle des gouvernements des personnes victimes d'accidents d'aviation civile dans la notification et l'assistance de leurs familles,

*Rappelant* les dispositions de l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 (*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*) ainsi que la résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal, qui préconisent le versement d'avances de fonds, sans retard, aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, prenant acte que l'absence de ratification universelle de la Convention de Montréal entrave l'amélioration et la normalisation des régimes d'indemnisation, et soulignant la nécessité d'une ratification et d'une mise en œuvre universelles de la Convention de Montréal de 1999,

*Rappelant* l'adoption de l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9 – *Facilitation* de l'OACI qui transforme la pratique recommandée 8.46 en la norme 8.47, obligeant ainsi les États à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

*Reconnaissant* l'importance de la décision du Conseil de déclarer officiellement le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, pour se souvenir des victimes et faire preuve de solidarité envers leurs familles, et pour continuer de renforcer la sécurité de l'aviation et d'éviter que ces drames ne se reproduisent,

*Prenant acte* que le Conseil a approuvé la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) en mars 2013 et la publication du *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) en décembre 2013,

*Prenant acte* qu'un examen de la liste de vérification de conformité (CC) du système de notification électronique des différences (EFOD) a révélé un faible taux de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, et invitant instamment les États membres à accroître la fréquence des rapports afin d'améliorer la conformité,

*Considérant* qu'il est essentiel de soutenir les membres des familles des victimes d'accidents d'aviation civile où qu'ils se produisent, et que les leçons apprises des fournisseurs de soutien, notamment les procédures et les politiques efficaces, soient diffusées rapidement aux autres États membres et à l'OACI afin d'améliorer les opérations de soutien aux familles menées par les États,

*Considérant* que l'harmonisation de la réglementation sur le traitement des besoins des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles est en outre un devoir humanitaire et une fonction facultative du Conseil de l'OACI visée par l'article 55, alinéa c), de la Convention de Chicago, et reconnaissant la nécessité d'améliorer les mécanismes d'échange d'informations et les ressources de formation dont les États et les exploitants ont besoin pour procéder à des évaluations approfondies des risques et mettre en œuvre des stratégies d'atténuation,

*Considérant* que les États devraient suivre une démarche homogène dans le traitement des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles,

*Reconnaissant* que le transporteur aérien en cause est souvent le mieux placé pour prêter assistance aux familles immédiatement après un accident d'aviation civile,

*Prenant acte* des résultats du Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021), notamment des 30 recommandations reproduites dans le rapport du colloque,

*Rappelant* les initiatives utiles prises par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) pour aider les membres des familles de victimes,

*Notant* qu'indépendamment du lieu de l'accident et de l'origine nationale des victimes, les membres de leurs familles ressentent tous certains besoins et émotions humains fondamentaux,

*Reconnaissant* que l'attention du public continuera à se centrer sur les actions d'investigation des États ainsi que sur les aspects d'intérêt humain des accidents d'aviation civile,

1. *Appelle* les États membres à réaffirmer leur engagement à soutenir les victimes d'accidents d'aviation civile et leurs familles, et à veiller à ce que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport élabore et mette en œuvre un plan global d'assistance aux familles ;
2. *Invite instamment* les États membres à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, comme le prescrit la norme 8.46 de l'Annexe 9 de l'OACI, et conformément à l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 et à la résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal ;
3. *Encourage* les États qui ont des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles à les examiner, selon les besoins, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et des éléments indicatifs figurant dans le Doc 9973 ;
4. *Invite instamment* les États membres à rendre compte régulièrement à l'OACI, au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD), de leur niveau de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 associées aux plans

d'assistance aux familles, et d'accroître la transparence et la fréquence des rapports pour améliorer la conformité ;

5. *Prie instamment* les États membres de proclamer le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, d'organiser des cérémonies nationales en souvenir de leurs ressortissants victimes de catastrophes touchant l'aviation civile ;

6. *Invite instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait à ratifier et à mettre en œuvre la Convention de Montréal de 1999 ;

7. *Accueille favorablement* les recommandations du colloque et charge le Conseil d'intégrer dans le plan d'activités du prochain triennat les recommandations du colloque qui nécessitent une consultation plus poussée avec des groupes d'experts, et en particulier de soutenir les besoins des États membres en matière de renforcement des capacités, notamment en renforçant les activités de formation et en augmentant les ressources nécessaires à l'atténuation des risques en zone de conflit ;

8. *Charge* le Conseil d'assurer un suivi actif et rapide auprès des groupes d'experts compétents de l'OACI au sujet des recommandations découlant du colloque, selon les besoins ;

9. *Charge* le Conseil, au cours de son évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles, d'examiner plus avant l'élaboration de normes et de pratiques recommandées pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, notamment en renforçant les dispositions concernant la rapidité de la notification et de la diffusion d'informations exactes auprès des familles ;

10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-14.