



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Programmes de facilitation

ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS AÉRIENS ET À LEURS FAMILLES

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Depuis que l'OACI a diffusé la Circulaire 285 en 2001, qui a été remplacée par la Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Doc 9998) et le manuel connexe, Doc 9973, à la 38^e Assemblée générale, le traitement accordé aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles a beaucoup progressé, et cette évolution n'est pas reflétée dans les données compilées dans le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Il est donc nécessaire de continuer de suivre les lignes directrices établies par la Politique de l'OACI. Prenant en compte l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB), qui tente d'appuyer les États membres, l'assistance aux victimes d'accidents en fait partie de la manière la plus efficace.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à demander de nouveau au Conseil d'envisager de porter au rang de norme internationale la Pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 préconisant l'établissement, par les États, de lois, règlements et/ou politiques en faveur de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, afin d'encourager et de faciliter sa mise en œuvre à l'échelle mondiale ;
- à prier instamment le Conseil de maintenir son niveau de surveillance de la mise en œuvre par l'entremise du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ;
- demander au Conseil d'envisager de mettre en place une nouvelle disposition de l'Annexe 9 afin que les exploitants d'aéronefs et d'aéroports élaborent des plans appropriés afin d'offrir une assistance opportune et efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.

¹ Versions anglaise et espagnole fournies par la Fédération internationale des familles des victimes d'accidents aériens.

<i>Références :</i>	Résolution A32-7 de l'Assemblée Résolution A38-1 de l'Assemblée Résolution A39-27 de l'Assemblée Doc 9998, <i>Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> Doc 9973, <i>Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> A40-WP/60 FALP/10-WP/2 : Annexe 9 — <i>Facilitation</i> : Pratique recommandée 8.46
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 En 1998, la Résolution A32-7 indiquait déjà 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 contractants ». Elle invitait également les « États [contractants], en collaboration avec l'OACI et d'autres États, à examiner, à élaborer et à mettre en œuvre rapidement des réglementations et des programmes pour fournir cet appui [aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles] ».

1.2 En 2013, la Résolution A38-1 a reconnu la nécessité de mettre en œuvre l'assistance aux victimes à l'échelle mondiale et a invité instamment les États à « établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer et venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 ».

1.3 La Résolution A39-27 considère 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 ».

2. CONTEXTE

2.1 La séance spéciale intitulée « S'assurer que les victimes d'accidents aériens et leurs familles sont 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). Pendant la discussion en table ronde sur la question de porter au rang de norme la Pratique recommandée 8.46, un consensus s'est dégagé sur le principe qu'il est nécessaire d'assurer une assistance rapide et adéquate aux victimes et à leurs familles ainsi que sur la nécessité pour l'OACI de progresser sur tous les éléments qui favoriseront sa mise en œuvre à l'échelle mondiale.

2.2 La note de travail (voir FALP/10-WP/2, paragraphe 1.4) de la 10^e réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/10), intitulée Annexe 9 — *Facilitation* : Pratique recommandée 8.46, indique que le Conseil est convenu que la date cible/le délai de mise en œuvre de la décision de l'Assemblée suivrait une évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles obtenue par l'entremise de l'Annexe 9 et des listes de vérification de la conformité du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) dans le système électronique de notification des différences (EFOD) au troisième trimestre de 2018 pour l'Annexe 9 et au quatrième trimestre de 2020 pour l'USOAP.

2.3 Les données sur la mise en œuvre de la Pratique recommandée 8.46 disponibles dans le système EFOD restent insuffisantes, selon le rapport final de la réunion FALP mentionné ci-dessus, et ne permettent pas à l'OACI d'être en mesure de connaître la situation et les besoins des États membres concernant la Pratique recommandée 8.46. Ces mêmes données sont reflétées dans l'Appendice B de la note A40-WP/60.

2.4 La note de travail affirme que l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) est conçue pour appuyer les États afin d'améliorer la connectivité aérienne et l'accès au système aéronautique, tout en mettant l'accent sur l'application des Normes et pratiques recommandées (SARP) et des politiques.

2.5 L'initiative NCLB souligne les efforts de l'OACI en vue d'aider les États à mettre en œuvre les SARP de l'OACI. Le principal objectif est de veiller à ce que la mise en œuvre des SARP soit mieux harmonisée à l'échelle mondiale de façon que tous les États aient accès aux importants bénéfices socioéconomiques d'un transport aérien sûr et fiable. Cette initiative est basée sur les besoins, et elle privilégie par conséquent les États qui ont le plus besoin d'aide et défend leur situation. L'OACI doit remplir son unique fonction de promotion des intérêts de l'aviation : a) en informant les gouvernements des contributions de l'aviation à la réalisation de leurs aspirations nationales ; b) en facilitant la mobilisation des ressources, en coopération avec des banques de développement, des fonds et d'autres institutions financières ; et c) en établissant des partenariats avec d'autres organisations internationales sur des questions d'intérêt mutuel.

3. DISCUSSION

3.1 Dans l'optique de la mise en œuvre de la Pratique recommandée 8.46, l'information recueillie par le système de liste de vérification de la conformité est insuffisante.

3.2 Être conscient de l'engagement de l'OACI d'appuyer les États membres dans la mise en œuvre des SARP par l'entremise de l'initiative NCLB.

3.3 Reconnaître la nécessité d'assurer une assistance rapide et adéquate pour les victimes et leurs familles, et d'en arriver à un consensus sur le besoin pour l'OACI d'aller plus loin dans sa mise en œuvre.