



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION
COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes de facilitation

Point 28 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En 2016, dans sa résolution A39-27, l'Assemblée a demandé aux États de réaffirmer leur engagement à appuyer les victimes d'accidents d'aviation civile et les membres de leurs familles, notamment en établissant des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes et en examinant la Politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et les orientations connexes du Doc 9973 de l'OACI. Cet engagement a été réaffirmé dans la résolution A40-16 de l'Assemblée, dans laquelle les États membres ont été instamment priés de mettre en œuvre les dispositions connexes de l'Annexe 9 destinées à faciliter l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Afin d'aider les États membres dans leur action, un colloque sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021) s'est tenu en décembre 2021, donnant lieu à une liste de 30 recommandations à examiner par toutes les parties prenantes concernées. La présente note de travail rend compte des faits nouveaux survenus depuis la dernière Assemblée dans le domaine de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Elle propose en conclusion des priorités et des résultats à prévoir pour le prochain triennat et met à jour la résolution A39-27 de l'Assemblée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître le travail accompli par l'OACI et présenté au paragraphe 2 ;
- b) entériner le programme de travail et les priorités de l'Organisation pour le triennat 2023-2025 en ce qui a trait aux recommandations du Colloque AAAVF 2021, qui sont présentés au paragraphe 3 ;
- c) encourager les États, le secteur et d'autres parties prenantes à redoubler d'efforts pour mettre en œuvre les recommandations du Colloque AAAVF 2021 qui leur sont adressées ;
- d) adopte la résolution A41-XX figurant à l'appendice B en remplacement de la résolution A39-27.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Sécurité et Sûreté et facilitation.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2023-2025 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2023-2025.
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019) 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 sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> Doc 9740, <i>Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international</i> , faite à Montréal le 28 mai 1999 Acte final de la Conférence internationale de droit aérien, Montréal, mai 1999 Rapport du Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021)

1. INTRODUCTION

1.1 La résolution A39-27 de l'Assemblée, intitulée *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, indique 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 », et que « les États devraient suivre une démarche homogène dans le traitement des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles ». Dans cette résolution, les États membres ont aussi été instamment invités à informer l'OACI, au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD), du niveau de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation* associées aux plans d'assistance aux familles.

1.2 De la même manière, à sa 40e session, l'Assemblée a adopté la résolution A40-16, priant instamment « les États membres de mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 en vue de faciliter l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles » ; et elle a demandé « au Conseil d'envisager l'élévation de la Pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 au rang de norme internationale et l'introduction d'une nouvelle pratique recommandée dans l'Annexe 9, destinée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports, sur l'élaboration de plans adaptés visant à porter une assistance efficace en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, ces plans devant être communiqués à l'OACI ».

1.3 L'article 28 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 (*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*) prescrit que les transporteurs, en cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, prêteront assistance aux victimes de l'accident et à toute personne physique ayant droit à un dédommagement en leur versant sans retard des avances de fonds pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats, dans la mesure où de tels paiements sont prévus dans la législation du pays du transporteur. La Conférence de Montréal a aussi adopté la résolution no 2, laquelle prie instamment les transporteurs de verser de telles avances et encourage les États parties à la Convention à prendre les mesures adéquates dans leur législation nationale pour promouvoir de telles actions chez les transporteurs. Il est donc approprié que l'Assemblée de l'OACI recommande aux États d'adopter une telle législation.

2. TRAVAIL ACCOMPLI PAR L'OACI

2.1 En mars 2022, comme suite aux recommandations formulées par le Groupe d'experts de la facilitation à sa douzième réunion (FALP/12), tenue en juillet 2021, le Conseil de l'OACI a adopté l'Amendement no 29 de l'Annexe 9 – *Facilitation*. Cet amendement a érigé au rang de norme la pratique recommandée figurant au paragraphe 8.46, 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. Dans le cadre de l'Amendement no 29, il a aussi adopté une nouvelle pratique recommandée au paragraphe 8.47, laquelle recommande aux États de veiller à ce que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport élabore des plans afin d'offrir une assistance opportune et efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Cette disposition devrait tenir compte du fait que les plans des exploitants d'aéroport établis dans le cadre des plans d'urgence d'aérodrome (AEP) exigés en vertu de l'Annexe 14 – *Aérodromes* puissent s'appliquer.

2.2 Un examen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD) des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 relatives à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, énoncées à la section I du chapitre 8 de l'Annexe 9, a révélé un taux de mise en œuvre faible. Parallèlement, il a été établi qu'une connaissance insuffisante des orientations connexes existantes de l'OACI, à savoir le Doc 9998,

Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles et le Doc 9973, *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, conduit à un faible niveau de mise en œuvre des SARP connexes par certains États. Le Doc 9998 énonce la politique de l'OACI en matière d'assistance aux familles et encourage les États à en tenir compte lorsqu'ils planifient leurs lois, règlements et/ou politiques en la matière. Le Doc 9973 fournit des orientations sur les modèles de plans d'assistance aux familles et sur leur élaboration, présente les moyens disponibles pour apporter cette assistance et présente aussi des informations sur les responsabilités des États, des exploitants d'aéronefs et d'autres fournisseurs d'assistance aux familles.

2.3 Afin de fournir aux États les outils appropriés de renforcement des capacités, un cours intitulé « Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles » est en train d'être mis au point afin de doter les représentants des autorités de l'aviation civile (AAC), les fonctionnaires, les exploitants d'aéronefs et d'aéroports des compétences nécessaires pour élaborer ou parfaire des lois, règlements, politiques et plans appropriés en matière d'assistance aux familles, conformément au Doc 9973 et au Doc 9998. Ce cours de trois jours accompagne notamment la transformation récente de la pratique recommandée figurant au paragraphe 8.46 de l'Annexe 9 en norme internationale, et l'introduction d'une nouvelle pratique recommandée de l'Annexe 9, destinée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports aux fins de l'élaboration de plans appropriés afin d'offrir une assistance opportune et efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Conçu pour être donné en ligne et en classe, en anglais, ce cours sera prêt pour validation en juin 2022 en vue de son lancement officiel au troisième trimestre de 2022.

2.4 En décembre 2021, l'OACI a organisé le premier Colloque sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021), qui a été accueilli par le Gouvernement de l'Espagne. Ce colloque a contribué à renforcer la coopération internationale en vue de la mise en œuvre de mesures pratiques portant sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles dans plusieurs domaines. Il a permis d'échanger des pratiques exemplaires tant en ce qui concerne la communication d'informations sensibles que la gestion de l'indemnisation par les compagnies d'assurance tout en recensant les lacunes et en formulant des conclusions venant appuyer l'élaboration de stratégies à court, moyen et long termes. Au total, le Colloque a formulé 30 recommandations (appendice A) qui sont reproduites dans son rapport (<https://www.icao.int/Meetings/AAAVF2021/Pages/default.aspx>).

2.5 En particulier, le Colloque AAAVF 2021 a constaté que les États n'avaient pas toujours les lois et/ou les politiques en place pour soutenir l'assistance aux familles comme le prescrit la norme figurant au paragraphe 8.46. En outre, les participants au colloque ont noté que les victimes, les survivants et leurs familles n'étaient toujours pas suffisamment pris en compte dans le système de l'aviation lorsqu'un accident d'aéronef survient. Ils ont indiqué que l'OACI avait un rôle clef à jouer pour aider les États à apporter une réponse toujours plus forte à ces drames. Ils ont pris note qu'au moins 56 États devaient encore ratifier la Convention de Montréal de 1999 et que le défaut de ratification universelle de ladite convention entravait l'amélioration et la normalisation des régimes d'indemnisation. Ils ont encouragé la ratification mondiale de cette convention, car le traitement des victimes et des familles dans le monde manque d'uniformité.

2.6 Le Conseil de l'OACI a fait siennes les 30 recommandations découlant du Colloque AAAVF 2021 et, ce faisant, a reconnu que certaines de ces recommandations pourraient nécessiter un suivi et une action rapides de la part des groupes de travail de l'OACI concernés. Conformément à la recommandation 1 du rapport, un bulletin électronique a été publié, avec en pièce jointe le rapport final du Colloque AAAVF afin d'informer les États des conclusions et recommandations y figurant.

2.7 Comme suite à une proposition de la Fédération internationale des familles des victimes d'accidents aériens et leurs familles d'inclure les recommandations du colloque dans le plan d'activités du

prochain triennat, en tenant compte du fait que le renforcement des capacités nécessaires à la mise en œuvre de ces recommandations impliquera l'affectation spéciale de ressources supplémentaires à cet effet, dans le cadre du budget du Programme ordinaire ou par des contributions volontaires, le Conseil a officiellement déclaré le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles (voir le résumé C-DEC 224/5). Le 20 février 2022, l'OACI a organisé la première journée de commémoration, en s'aidant d'une page web spéciale recensant des ressources, d'un message vidéo de la Présidente de la Fédération internationale des familles des victimes d'accidents aériens et leurs familles et d'une campagne sur les réseaux sociaux pour sensibiliser à l'importance de cette journée.

3. PRIORITÉS ET RÉSULTATS POUR LE TRIENNAT 2023-2025

3.1 Le Conseil a demandé (voir le résumé C-DEC 225/2) que les recommandations du Colloque AAASF 2021 soient communiquées à l'Assemblée et que soient incluses dans le plan d'activités du prochain triennat les recommandations du colloque, en tenant compte de l'aide au renforcement des capacités des États membres.

3.2 Conformément aux recommandations du colloque, les travaux et les priorités du programme dans le domaine de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation pour le prochain triennat traitent des aspects suivants :

3.2.1 Suivi du niveau de mise en œuvre par les États des SARP pertinentes des Annexes de l'OACI : le contrôle de la conformité des SARP liées à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles se fera par l'intermédiaire de l'USOAP de l'OACI, tandis que des informations supplémentaires seront recueillies au moyen du mécanisme EFOD ;

3.2.2 Recensement des lacunes et formulation de recommandations supplémentaires : une évaluation sera menée en tenant compte de la question générale du soutien aux victimes et aux familles dans toutes les Annexes afin de recenser les éventuelles orientations manquantes et d'élaborer d'autres recommandations ad hoc, le cas échéant, en étroite coordination avec les directions de l'OACI, les groupes d'experts, les groupes de travail de l'OACI, les États membres, les organisations internationales et le secteur par l'entremise d'un groupe de discussion ;

3.2.3 Assistance aux États membres au moyen de formations, d'orientations, de séminaires régionaux de mise en œuvre, et de projets d'assistance au renforcement des capacités par :

- a) la mise en place du cours de formation récemment mis au point sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, qui se fonde sur le Doc 9998 et le Doc 9973, permettant ainsi aux États d'asseoir des connaissances fondamentales ;
- b) l'organisation d'ateliers régionaux dans les États ou les régions ayant des besoins particuliers avec l'appui de la Fédération internationale des familles des victimes d'accidents aériens et leurs familles et de ses associations, afin d'offrir une expérience factuelle et une crédibilité supplémentaires, selon qu'il conviendra.

3.2.4 Promotion des règlements et politiques correspondants afin d'accroître leur niveau de mise en œuvre :

- a) les bureaux régionaux participeront activement à la promotion de politiques et d'orientations pertinentes comme le Doc 9998 ;

- b) des activités seront organisées pour marquer la journée de commémoration les 20 février 2023, 2024 et 2025 afin de réaffirmer l'importance de cette journée pour se souvenir des victimes et faire preuve solidarité envers leurs familles, et pour renouveler l'engagement de l'OACI de travailler avec les États membres et les parties prenantes pour renforcer la sécurité de l'aviation et éviter que ces drames ne se reproduisent ;
- c) un colloque sera organisé en 2024 : l'OACI adressera une lettre aux États les sollicitant pour accueillir le prochain colloque AAAVF afin de s'assurer que le premier colloque, accueilli par le Gouvernement espagnol, soit suivi de colloques similaires s'inscrivant dans le cycle de l'Assemblée de l'OACI, afin de renseigner celle-ci sur les résultats de ces manifestations.

3.3 L'Assemblée est instamment priée d'encourager les États, le secteur et d'autres parties prenantes à redoubler d'efforts pour mettre en œuvre les recommandations du Colloque AAAVF 2021 qui leur sont adressées afin de fournir l'assistance appropriée aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Les États membres sont invités à adopter la résolution A41-XX de l'Assemblée, qui figure à l'appendice B, en remplacement de la résolution A39-27.

APPENDICE A

LISTE DES TRENTE RECOMMANDATIONS DU COLLOQUE SUR L'ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (AAAVF) 2021

Les recommandations du Colloque AAAVF 2021 reproduites ci-dessous concernent les mesures que peuvent prendre l'OACI, les États et/ou d'autres parties prenantes.

- 1) L'OACI doit encourager les États à mettre en œuvre la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 ainsi que le Doc 9998 et le Doc 9937 de l'OACI. Les participants ont suggéré que l'OACI envoie une lettre aux États à laquelle serait joint le rapport final du Colloque AAAVF, et qu'elle leur demande de mettre en œuvre les conclusions et recommandations présentées dans ce rapport.
- 2) Il a également été suggéré que l'OACI examine et mette à jour le Doc 9998 et le Doc 9973 sur la base des expériences récentes.
- 3) L'OACI doit continuer à suivre la conformité aux SARP liées à l'AAAVF dans le cadre de l'USOAP, des informations supplémentaires étant recueillies par le truchement du mécanisme EFOD.
- 4) Le Conseil de l'OACI doit porter la pratique recommandée 8.46 au rang de norme internationale, créant ainsi conformément à l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) une obligation pour les États de se conformer à cette disposition, si aucune différence n'est déposée. Cette norme doit être audité par l'USOAP.
- 5) Il faut procéder à une évaluation de toutes les Annexes, considérant la question primordiale de l'appui aux victimes et à leurs familles, pour déceler toute lacune et formuler d'autres recommandations selon les besoins.
- 6) Il est recommandé que l'OACI fasse la promotion d'une combinaison de règlements, formation et coopération entre les autorités, les fournisseurs de services et les compagnies aériennes, inclusion faite de l'ACVFFI et de ses associations, afin d'améliorer la mise en œuvre du Doc 9998 de l'OACI par les États, les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports.
- 7) Il est recommandé que l'OACI fasse la promotion de la mise en œuvre de son Doc 9998, de la ratification de la Convention de Montréal de 1999 et de la conformité aux SARP de l'Annexe 9. L'OACI devrait organiser des ateliers régionaux dans les États/Régions qui ont des besoins spéciaux, en s'appuyant sur l'ACVFFI et ses associations, selon les besoins.
- 8) Il est recommandé que les bureaux régionaux de l'OACI jouent un rôle actif dans la promotion des politiques ci-dessus et dans l'organisation des ateliers, en s'appuyant sur l'ACVFFI et ses associations, selon les besoins.
- 9) Il est recommandé que la fonction AAAVF du Secrétariat de l'OACI soit ciblée et appuyée par un organe responsable désigné à cet effet.
- 10) Il faudra déployer de grands efforts pour faire appel à la responsabilité des médias et agences de communication pour faire en sorte que les informations sur les accidents respectent la dignité des

victimes, des familles et des personnes. On pourrait s'inspirer de l'expérience acquise sur certaines tragédies récentes au-delà de l'aviation. L'OACI devrait préparer une compilation des meilleures pratiques actuellement utilisées par les États et les agents. Sur la base de prendre ces meilleures pratiques, on pourrait envisager la formulation d'un code de conduite en matière de communication à partager à l'échelle mondiale.

- 11) La ratification de la Convention de Montréal de 1999 doit être encouragée étant donné qu'il n'y a pas d'uniformité mondiale dans le traitement des victimes et de leurs familles.
- 12) Une initiative spécifique s'impose pour normaliser le processus à suivre par les familles lorsqu'un accident se produit, y compris des orientations appropriées exprimées en langage clair.
- 13) L'organisation en temps utile des paiements anticipés doit devenir une pratique mondiale. Il est suggéré de prévoir un atelier à cette fin pour faire avancer la question de façon à déterminer les autres décisions à prendre. En outre, un niveau total de dédommagement obligatoire doit être révisé proportionnellement aux polices d'assurances souscrites par les exploitants d'aéronefs. L'OACI devrait organiser un forum ad hoc spécifique pour traiter des procédures de dédommagement et de facilitation destinées aux survivants et aux familles des victimes.
- 14) Un groupe de l'OACI, appuyé par des experts juridiques appropriés, devrait examiner les meilleures pratiques des compagnies d'assurances et leur relation avec les victimes et leurs familles, de façon à assurer l'équilibre entre les besoins des compagnies aériennes et ceux des victimes et de leurs familles.
- 15) Après le forum spécifique tenu pour examiner la question des dédommagements, et après avoir analysé les meilleures pratiques des compagnies d'assurances, la communauté devrait examiner s'il y a eu lieu de revoir la Convention de Montréal de 1999 et d'autres traités connexes.
- 16) Il est recommandé que le Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP) de l'OACI envisage de proposer des éléments indicatifs donnant aux responsables des enquêtes sur les accidents des indications précises, y compris la fourniture aux familles des victimes d'informations de type « quoi faire, quand et comment ».
- 17) Il est également recommandé que l'AIGP envisage de donner des orientations sur la façon de traiter avec les médias de communication lorsqu'un accident se produit et sur la façon de continuer à fournir des informations vérifiées et ponctuelles destinées au public, tout en protégeant le processus d'enquête.
- 18) L'indépendance, la rigueur et la capacité technique des autorités chargées des enquêtes sur les accidents sont fondamentales pour donner de la valeur aux constatations des enquêtes sur les accidents, et aussi, ce qui est particulièrement important, pour donner de la crédibilité aux rapports sur les accidents. L'absence de conflits d'intérêts est essentielle. La promotion par l'OACI d'une coopération régionale aidera à améliorer le processus d'enquête, atténuant ainsi le manque de ressources techniques ou d'expérience de certains États.
- 19) L'OACI doit insister sur l'indépendance absolue de l'autorité chargée de l'enquête sur les accidents, dont le principal objectif est de déterminer les causes fondamentales de l'accident et d'éviter qu'il ne se reproduise, ainsi que de l'enquête judiciaire qui doit déterminer les responsabilités criminelles potentielles.
- 20) Il est recommandé que les Rapports finaux des enquêtes sur les accidents soient faciles à comprendre pour les familles et qu'ils soient traduits dans les langues qui intéressent les familles.

- 21) Il est recommandé de renforcer la transparence des rapports d'enquête sur les accidents en créant une plate-forme web de l'OACI où l'échange des rapports et de leurs recommandations entre les autorités et experts responsables des enquêtes puisse être facilité.
 - 22) Il est recommandé que l'OACI crée une plate-forme web pour faciliter l'échange d'informations destinées aux autorités et experts en matière d'enquêtes sur la sécurité.
 - 23) Il est recommandé que l'OACI appuie le renforcement des capacités des États, notamment au moyen du cours de formation récemment élaboré au sujet de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leur famille et basé sur le Doc 9998 et le Doc 9973, pour aider les États à établir les connaissances de base. Lorsqu'elle dispensera ce cours, l'OACI devrait coopérer avec l'ACVFFI pour fournir davantage d'expérience concrète et de crédibilité.
 - 24) L'IATA est encouragée à se servir du Doc 9998 de l'OACI et à incorporer l'AAAVF dans ses plans. Pendant que l'OACI audite les États pour ce qui est de leur conformité aux SARP, l'IATA est invitée à intégrer la surveillance des plans des compagnies aériennes dans son programme d'audits IOSA.
 - 25) L'IATA est invitée à intégrer l'assistance aux victimes et à leurs familles dans les travaux de son groupe d'experts sur la planification d'urgence et à envisager que l'ACVFFI participe aux travaux de ce groupe.
 - 26) Considérant l'importance des aéroports de départ et d'arrivée et de ceux qui se trouvent à proximité du lieu de l'accident pour ce qui est de faciliter les dispositions à prendre à la suite d'une catastrophe aérienne, l'ACI est invitée à inclure l'audit, la surveillance et l'accréditation des plans visant à appuyer les victimes et leurs familles dans les programmes d'accréditation de ses membres.
 - 27) Il est recommandé que l'OACI renforce la coopération entre l'OACI, l'IATA, l'ACI, la CANSO et d'autres organisations intéressées, notamment en élaborant des documents d'orientation multimarques.
 - 28) Il est recommandé que le rapport du premier Colloque AAAVF, inclusion faite des conclusions et recommandations, soit affiché sur le site web de l'OACI et publié également sur papier de façon à diffuser les leçons tirées et à servir de base pour des événements futurs de ce genre à tenir dans d'autres États.
 - 29) Les États et les associations telles que l'IATA et l'ACI sont invités à collaborer avec l'ACVFFI avant, pendant et après un accident d'aviation, compte tenu de l'expérience acquise.
 - 30) Il est recommandé d'assurer la continuité du Colloque AAAVF au moyen de colloques de même nature à organiser tous les deux ou trois ans pour qu'elle s'inscrive dans le cycle de l'Assemblée de l'OACI. L'OACI devrait informer l'Assemblée des résultats de ces événements.
-

APPENDICE B

PROJET DE RÉSOLUTION SOUMIS À LA 41^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION

A39-27 Résolution 41/xx : 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, 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'Organisation de l'aviation civile internationale (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,

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 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, et prenant acte que le défaut de ratification universelle de la Convention de Montréal entrave l'amélioration et la normalisation des régimes d'indemnisation,

Rappelant l'adoption de l'Amendement no 29 de l'Annexe 9 – *Facilitation* de l'OACI qui érige au rang de norme la pratique recommandée figurant au paragraphe 8.46, 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,

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,

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,

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,

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 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,

Rappelant la publication, en 2001, des *Éléments d'orientation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Cir 285), et l'insertion, en 2005, de dispositions dans l'Annexe 9 — Facilitation destinées à faciliter l'entrée dans le territoire de l'État d'occurrence des membres des familles des victimes d'un accident d'aviation,

Notant l'inclusion dans l'Annexe 9, en 2015, d'une disposition prévoyant l'établissement, par les États, de lois, règlements et/ou politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

1. *Appelle* les États membres à réaffirmer leur engagement à soutenir les victimes d'accidents d'aviation civile et leurs 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, **en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et dans l'Annexe 9** comme le prescrit la norme figurant

au paragraphe 8.46 de l'Annexe 9 de l'OACI, et conformément à l'article 28 de la Convention de Montréal du 28 mai 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 informer régulièrement l'OACI, au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD), ~~de~~ de leur niveau de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 associées aux plans d'assistance aux familles ;

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 et d'organiser des cérémonies nationales en souvenir de leurs ressortissants victimes de catastrophes touchant l'aviation civile ;

6. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de ratifier et de mettre en œuvre la Convention de Montréal du 28 mai 1999 (*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*) ;

7. *Accueille favorablement* les recommandations du colloque et *charge* le Conseil d'inclure dans le plan d'activités du prochain triennat les recommandations du colloque qui nécessitent une consultation plus approfondie des groupes d'experts, et en particulier de soutenir les besoins des États membres en matière de renforcement des capacités ;

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

~~5.9~~ *Charge* le Conseil, au cours de son évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles ~~obtenus au moyen de la liste de vérification de conformité~~, 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 ;

610. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution ~~A38-1~~A39-27.