



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes de facilitation

ASSISTANCE AUX VICTIMES DANS LES PLANS D'URGENCE DES AÉROPORTS ET DES COMPAGNIES AÉRIENNES (ACI-IATA)

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Lors de ses 39^e et 40^e sessions, l'Assemblée générale de l'OACI a examiné le niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles par les États, puis réexaminé l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) en appui aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles. L'importance de se doter d'un plan d'assistance aux victimes approprié a également été réitéré à l'endroit des États membres, compte tenu de l'orientation donnée par le Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Doc 9973) et de la Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Doc 9998). Les exploitants d'aéroports doivent disposer de leurs propres plans d'urgence qui devraient inclure l'assistance aux victimes et à leurs familles, visant de manière précise à atténuer les effets des accidents d'aviation.

Suite à donner : l'Assemblée est invitée à :

- a) prier instamment l'OACI d'envisager d'ajouter une recommandation supplémentaire à l'Annexe 14 — *Aérodromes*, volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*, chapitre 9, sur la nécessité pour les exploitants d'aéroports de faire figurer dans leurs plans d'urgence la mise à disposition d'un centre d'accueil des victimes et de leurs familles ;
- b) demander au Conseil d'envisager l'établissement d'une pratique recommandée dans l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, invitant les exploitants d'aéroports à intégrer, dans leurs plans d'urgence, des plans appropriés visant à apporter une assistance rapide et efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ;
- c) prier instamment les États, les exploitants d'aéroports et les compagnies aériennes d'envisager, lorsqu'ils adoptent de telles mesures, d'impliquer les associations de victimes qui manifestent leur volonté de collaborer à l'élaboration de ces plans ;
- d) rappeler aux États, aux exploitants d'aéroports et aux compagnies aériennes la résolution A39-27 de l'Assemblée et à les prier instamment de prendre des mesures préventives et appropriées de sécurité relativement à l'assistance aux victimes.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité, Sûreté et Facilitation.

¹ Versions anglaise et espagnole fournies par l'ACVFFI

| | |
|---------------------------------|--|
| <i>Incidences financières :</i> | Sans objet. |
| <i>Références :</i> | Résolution A39-27 : <i>Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> Annexe 9 – <i>Facilitation</i> Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> , volume I — Conception et exploitation technique des aérodromes Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation</i> <u>Rapport du Colloque international de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</u> , Recommandations finales 6.3 |

1. INTRODUCTION

1.1 Le Colloque international de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021), tenu à Las Palmas de Gran Canaria, en Espagne, du 1^{er} au 3 décembre 2021, a permis de reconnaître l'importance d'une assistance adéquate aux victimes dès les premiers stades de l'accident, car elle accroît les chances de survie et contribue à la guérison totale des passagers et de leurs proches qui ont souffert d'un accident d'aviation, réduisant ainsi la probabilité de développer des symptômes de stress post-traumatique (SSPT).

1.2 La mise en œuvre de la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 (désormais norme 8.47 de l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9) a fait suite à l'évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles, établi au moyen de l'Annexe 9 et des listes de vérification de conformité (CC) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) dans le Système de notification électronique des différences (EFOD), au cours du troisième trimestre de 2018 pour l'Annexe 9, et du quatrième trimestre de 2020 pour l'USOAP.

1.3 La note A40-WP/60 indiquait que seuls 25 % des États membres avaient entré des informations dans le Système de notification électronique des différences (EFOD) concernant la mise en œuvre de la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 (désormais norme 8.47 de l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9), et que des audits récents de l'USOAP l'avaient confirmé. Dans tous les cas, le résultat était négatif.

1.4 La norme 8.47 de l'Annexe 9 entrera en vigueur en novembre 2022. Par conséquent, l'évaluation de la mise en œuvre des plans d'assistance aux familles par les États membres sera renforcée.

2. CONTEXTE

2.1 Le rapport final de la dixième réunion du groupe d'experts de la facilitation (FALP) contient des éléments découlant des délibérations sur la note de travail 2 (FALP10-WP/2), paragraphe 3.2.1.3 : « Certaines délégations suggèrent que le Secrétariat poursuive ses activités de sensibilisation afin d'encourager les États membres à fournir des informations sur la mise en œuvre de la pratique recommandée 8.46 (désormais norme 8.47 dans l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9) ».

2.2 Au cours de la 39^e session de l'Assemblée, l'importance d'établir un plan approprié d'assistance aux victimes a été réitérée à l'intention des États, en tenant compte des orientations du Doc 9973 et du Doc 9998 (résolution A39-27) contenant la politique de l'OACI.

2.3 Dans le rapport du Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, tenu à Las Palmas de Gran Canaria (Espagne) du 1^{er} au 3 décembre, le paragraphe 6.3 contient 30 recommandations qui ont été approuvées par le Conseil à sa séance du 21 février 2022, dans lesquelles est réitérée l'importance capitale de l'assistance fournie aux victimes et aux familles par les acteurs du transport aérien : États, exploitants d'aéroports, compagnies aériennes, etc.

2.4 L'Annexe 14 note au paragraphe 9.1.2 : « Le plan d'urgence d'aérodrome permettra d'assurer la coordination des mesures à prendre dans une situation d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage ». Le paragraphe 9.1.3 stipule quant à lui : « Le plan coordonnera l'intervention ou la participation de tous les organes existants qui, de l'avis des autorités compétentes, pourraient aider à faire face à une situation d'urgence ».

2.5 Après un accident d’aviation, l’aéroport est le premier lieu où les familles des victimes sont prises en charge. Il est donc très important d’inclure dans l’Annexe 14 une disposition supplémentaire pour que les aéroports indiquent dans leurs plans d’urgence l’emplacement des points d’accueil des familles et des victimes, et plus précisément, du poste médical avancé et du centre d’accueil des familles.

3. DISCUSSION

3.1 La discipline de la médecine de catastrophe allie des éléments de la médecine d’urgence et de la gestion des catastrophes. Elle consiste à fournir une assistance sanitaire adaptée suite à un accident de grande ampleur lorsque les ressources sont insuffisantes au regard des besoins. Elle repose sur l’intégration de deux concepts de base du sauvetage, de la santé et de la logistique. Un pilier de la médecine de catastrophe est la prise en charge médicale à proximité du site de l’accident, notamment au niveau du poste médical avancé et du centre d’évacuation médicale. Il s’agit là des premier et second niveaux entre le site de la catastrophe et les hôpitaux, étapes clés pour augmenter les chances de survie. De même, la fourniture de soins dans un lieu protégé garantit le respect aux familles et empêche la survenue d’autres traumatismes d’ordre psychologique.

3.2 Il est estimé important que les États se préparent en vue d’apporter une assistance adéquate aux victimes d’accidents d’aviation et à leurs familles en cas de catastrophe aérienne, comme l’a réitéré l’ACVFFI dans la note A40-WP/147. En outre, l’initiative et les actions de l’OACI lors des années récentes sont grandement appréciées et les conclusions et recommandations du Colloque de l’OACI sur l’assistance aux victimes d’accidents d’aviation et à leurs familles, tenu en décembre 2021, ont été accueillies favorablement par les parties prenantes de l’aviation civile.

3.3 Le point 1.4 de l’Annexe 2 – Cadre pour un système de gestion de la sécurité (SGS) de l’Annexe 19 indique que le prestataire de services doit s’assurer que le plan d’intervention d’urgence est adéquatement coordonné avec ceux des organisations avec lesquelles une interaction est nécessaire dans le cadre de la fourniture de ses services.

3.4 À cette fin, les États membres, les exploitants d’aéroports et les compagnies aériennes (à travers leurs associations internationales) devraient être encouragés à inclure l’assistance aux victimes de manière spécifique, y compris dans les plans d’urgence des aéroports et des compagnies aériennes des États contractants.