



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes de facilitation

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

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les autorités aéronautiques de chaque pays ont traditionnellement donné un degré de priorité élevé à la prévention dans leur approche des accidents d'aviation. Cette façon d'aborder le problème visait à éviter que les mêmes accidents ne se reproduisent. Cependant, bien que le transport aérien affiche un taux d'accidents par distance de transport relativement faible, un seul accident d'aviation cause des dommages considérables à la vie humaine et entraîne une douleur énorme pour les victimes et leurs familles, qui souffrent également de graves séquelles. C'est pourquoi les systèmes d'assistance ultérieure sont plus importants que toute autre chose. À cet égard, la République de Corée a établi une législation pour la prévention ainsi que des systèmes d'assistance ultérieure. En outre, bien que l'OACI ait déployé de nombreux efforts pour développer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, davantage d'États devraient s'impliquer activement et élaborer des mesures pour accroître le niveau d'assistance.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) considérer que chaque État doit prendre les mesures appropriées pour mettre en œuvre l'Annexe 9, en particulier la clause qui facilite l'assistance aux victimes d'accidents et à leurs familles, le Doc 9998 et le Doc 9973, qui fournissent de plus amples détails à ce sujet ;
- b) demander à tous les États contractants qu'ils examinent volontairement leurs lois et règlements en vigueur et déterminent si un niveau approprié d'assistance est fourni aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ;
- c) organiser une réunion sur le sujet au cours de laquelle tous les États contractants puissent partager les éléments pertinents de leurs lois, règlements et politiques en la matière.

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sécurité et facilitation |
| <i>Incidences financières :</i> | Non déterminé. |

| | |
|---------------------|--|
| <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 de 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, 1999 Rapport sur le Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021) |
|---------------------|--|

INTRODUCTION

1.1 Les autorités aéronautiques de chaque pays ont traditionnellement donné un degré de priorité élevé à la prévention dans leur approche des accidents d'aviation, et les mesures de prévention des accidents d'aviation ont été considérablement améliorées grâce aux progrès réalisés dans les secteurs de la sécurité et de la sûreté des aéronefs.

1.2 Bien que l'on puisse admettre que le transport aérien soit un moyen de transport relativement sûr, puisque le taux d'accidents par distance de transport est relativement faible par rapport à d'autres moyens de transport, il entraîne un taux de mortalité élevé et des dommages importants à la vie humaine en cas d'accident, ainsi que des dommages matériels non seulement pour les victimes mais aussi pour leurs familles.

1.3 À cet égard, un accident d'aviation entraîne par conséquent un niveau de douleur important pour les victimes et leurs familles, et leur fait subir de graves séquelles. Par conséquent, les systèmes d'assistance ultérieure sont plus importants que toute autre chose. À cet égard, la coopération internationale est essentielle depuis le stade de l'enquête sur un accident d'aviation jusqu'à celui de la réparation des dommages.

2. RÈGLEMENTS PERTINENTS DE L'OACI

2.1 Après la publication de la Circulaire 285, *Éléments d'orientation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, en 2001, l'OACI a inclus des informations pertinentes dans l'Annexe 9 — *Facilitation*, en 2005. En conséquence, l'Annexe 9 dispose que chaque État contractant établit des lois et des règlements pour fournir une assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

2.2 Conformément aux recommandations de la douzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/12) tenue en juillet 2021, le Conseil de l'OACI a amendé l'Annexe 9 par l'Amendement n° 29 en mars 2022. L'Amendement n° 29 a également adopté une nouvelle pratique recommandée 8.48 selon laquelle les États contractants veillent 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.

2.3 Par ailleurs, 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*, apportent des précisions pour la mise en œuvre de l'Annexe 9. Le Doc 9998 aborde la préparation des États contractants en ce qui concerne l'établissement de lois, de règlements ou de politiques,

les plans d'assistance aux familles et les prestataires de l'assistance aux familles. Le Doc 9973 prévoit l'élaboration de lignes directrices pour encourager la médiation entre les parties et définir la portée de la participation à l'assistance.

3. RÈGLEMENTS PERTINENTS DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE

3.1 Compte tenu de ce qui précède, la République de Corée a légiféré en matière d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles en modifiant les lois sur l'aviation le 28 décembre 2006. Ces lois ont été remplacées par l'article 11 de la Loi sur l'activité aéronautique, adoptée le 30 mars 2017. En République de Corée, le propriétaire d'une entreprise de transport aérien est tenu de soumettre des plans d'assistance en cas d'accident d'aéronef, qui doivent inclure, notamment, des renseignements sur les facteurs suivants : (i) les questions relatives à l'établissement et au fonctionnement du Bureau d'intervention en cas d'accident d'aviation, (ii) les questions relatives aux procédures d'assistance aux victimes et d'indemnisation de celles-ci, (iii) les questions relatives à l'identification et à la confirmation de l'identité des victimes ainsi qu'à la gestion et au transfert des restes humains et des articles laissés par les personnes décédées, (iv) les questions relatives à l'information des familles des victimes et à l'assistance qui leur est offerte.

3.2 En outre, la République de Corée exige non seulement des propriétaires d'entreprises de transport aérien, mais aussi du gouvernement, qu'ils préparent des systèmes d'assistance aux familles de victimes d'accidents d'aviation. En d'autres termes, le gouvernement de la République de Corée a mis en place des systèmes de gestion des catastrophes et de la sécurité aux niveaux national et local afin de préserver le territoire national de différents types de catastrophes et de protéger la vie et les biens des citoyens. Il a également promulgué la « Loi-cadre sur la gestion des catastrophes et de la sécurité » afin de réglementer les mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de reconstruction en cas de catastrophe, les activités visant à assurer la sécurité et d'autres aspects de la gestion des catastrophes et de la sécurité.

3.3 En outre, le gouvernement national et les gouvernements régionaux de la République de Corée ont la responsabilité de protéger la vie et les biens des citoyens, de s'efforcer de prévenir les catastrophes et de réduire les dommages, ainsi que d'établir et de mettre en œuvre des plans d'intervention et de reconstruction rapides en cas de catastrophe. À cet égard, le « Comité central de gestion de la sécurité », dirigé par le Premier ministre, a été créé afin d'agir comme organe directeur de la gestion de la sécurité. Des « comités régionaux » ont également été établis dans différentes régions de l'État.

3.4 Cela étant, le Bureau central chargé de la sécurité en cas de catastrophe est établi au sein du Ministère de l'administration publique et des affaires intérieures. Le Bureau central gère et coordonne les questions relatives à la prévention, à la préparation, à l'intervention et à la reconstruction. Dans un souci d'efficacité, les bureaux régionaux sont établis au sein des gouvernements locaux concernés.

3.5 À la lumière de ce qui précède, le gouvernement coréen a adopté une législation sur les accidents graves le 27 janvier 2022, qui n'est pas limitée aux accidents d'aviation ou axée sur ceux-ci, mais porte sur tous les types d'accidents graves. Cette nouvelle législation indique que le gouvernement coréen est non seulement parvenu à établir des systèmes d'assistance aux victimes d'accidents et à leurs familles, mais aussi à mettre en place une législation stricte afin de prévenir les accidents. Dès lors qu'un accident est causé par un défaut de conception, de construction, d'installation et de gestion d'un moyen de transport utilisé pour le transport public et que l'accident cause « plus d'un décès, plus de 10 blessures nécessitant plus de deux mois de traitement ou plus de 10 blessures nécessitant plus de trois mois de traitement » (ci-après un « accident public grave »), la loi dispose que le propriétaire de l'entreprise ainsi que son directeur général sont responsables de l'accident. Ainsi, les directeurs généraux des compagnies aériennes en Corée sont tenus d'inspecter régulièrement la sécurité et la sûreté conformément à la législation applicable,

d'établir des procédures pour remédier aux carences et de s'acquitter de leurs fonctions de bonne foi afin de prévenir les accidents publics graves.

4. MESURES PRISES PAR CHAQUE ÉTAT ET INITIATIVES RÉCENTES DE L'OACI

4.1 Un examen de la liste de vérification de conformité (CC) 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, telles qu'elles sont énoncées dans l'Annexe 9, Chapitre 8, section I, a révélé un faible taux de mise en œuvre. Parallèlement, il a été établi que la connaissance insuffisante des orientations pertinentes 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 correspondantes par certains États.

4.2 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), accueilli par le gouvernement espagnol. Cet événement a apparemment offert aux États contractants l'occasion de se réunir, d'adhérer à un moyen de coopération internationale et de concevoir une méthode pour la mise en œuvre de cette coopération. L'AAAVF 2021 a notamment confirmé que certains États contractants ne disposent pas de règles ou de politiques d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Cela démontre que le niveau d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles doit encore s'accroître.

4.3 En conséquence, le Conseil de l'OACI a mis en évidence 30 recommandations du Colloque AAACF 2021. À la suite d'une proposition de la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI), le Conseil a officiellement déclaré le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles. La première Journée de commémoration a eu lieu le 20 février 2022.

4.4 En outre, des présentations et des débats sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ont eu lieu lors de la 5^e session des *Current Issues in Aviation Law and Practice* [Questions d'actualité dans le droit aérien et la pratique] du séminaire juridique 2022 de l'OACI. Ce séminaire a été accueilli par le gouvernement de la République de Corée.

5. CONCLUSION

5.1 Comme il a été confirmé que certains États contractants ne disposent pas d'informations suffisantes sur l'Annexe 9, le Doc 9998 et le Doc 9973, l'OACI et les États contractants devraient (i) partager les informations pertinentes, (ii) partager les documents pertinents, (iii) organiser des colloques, des conférences et des séminaires au niveau régional afin que tous les États contractants puissent mettre en œuvre des systèmes d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

5.2 Chaque État contractant devra notamment prendre note qu'en mars 2022, le Conseil de l'OACI a révisé l'Annexe 9 via l'Amendement n° 29, conformément aux recommandations de la douzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/12). La FALP/12 s'est tenue en juillet 2021.

5.3 De 2023 à 2025, un colloque sera organisé chaque année le 20 février sur le thème du système d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Dans ce contexte, la communication des initiatives récentes prises par chaque État contractant, telles que les dispositions législatives adoptées, sera certainement d'une grande utilité.