



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION**

**COMMISSION TECHNIQUE**

**Point 27 : Protection de certains dossiers d'accidents et d'incidents**

**LE POINT DE VUE DE L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN  
INTERNATIONAL (IATA)**

(Note présentée par l'Association du transport aérien international<sup>1</sup>)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Des enquêtes efficaces sur les accidents d'aviation demeurent essentielles à la démarche de l'industrie en vue d'améliorer la sécurité opérationnelle. La libre circulation de l'information parmi les enquêteurs et la protection de leurs rapports sont vitales. La criminalisation des enquêtes sur les accidents n'est pas un moyen efficace d'améliorer la sécurité de l'aviation.

**Suite à donner :** l'Assemblée est invitée à :

- a) noter les renseignements contenus dans la présente note ;
- b) examiner et adopter les modifications proposées aux Résolutions 27/1 et 27/2 énoncées dans la note A37-WP/66 aux Annexes A et B.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Voir A37-WP/66
<i>Incidences financières :</i>	Voir A37-WP/66
<i>Références :</i>	A37-WP/66 et autres documents mentionnés dans cette note Annexe 13 — <i>Enquête sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007)

<sup>1</sup> Toutes les versions linguistiques ont été fournies par l'Association du transport aérien international (IATA)

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'IATA croit que les enquêtes sur les accidents d'aviation et la libre circulation de l'information demeurent, encore aujourd'hui, partie intégrante de la démarche de l'industrie visant à améliorer la sécurité opérationnelle. La production de rapports d'accidents et d'incidents objectifs et sans entraves est un élément essentiel du processus d'enquête.

## 2. DISCUSSION

2.1 Les principes généraux qui gouvernent les enquêtes d'accidents et d'incidents sont enchâssés dans l'Annexe 13 — *Enquête sur les accidents et incidents d'aviation* de la Convention de Chicago. L'Annexe 13 énonce clairement que des enquêtes efficaces et le partage de l'information sont des aspects clés de la prévention de futurs accidents, mais fondamentalement, elle souligne la nécessité d'un environnement non punitif.<sup>1</sup> Ce n'est qu'en maintenant un environnement non punitif qu'on pourra assurer la circulation de l'information utilisée pour déterminer les causes des accidents et incidents. Si, par ailleurs, les renseignements obtenus dans le cadre des enquêtes sur les accidents et incidents sont utilisés pour effectuer des enquêtes ou des poursuites criminelles, cela deviendra un obstacle à la communication intégrale, franche et ouverte qui est essentielle à la préservation des normes de sécurité.

2.2 L'IATA appuie les Résolutions 27/1 et 27/2<sup>2</sup> proposées par l'OACI pour annuler et remplacer les Résolutions A36-8 et A36-9, puisque ces résolutions proposées reconnaissent explicitement l'importance de protéger certains dossiers d'accidents et d'incidents et de d'empêcher qu'ils ne soient utilisés de façon inappropriée.

2.3 Toutefois, un autre aspect de cette question devrait être considéré par la communauté de l'aviation internationale, à savoir qu'il existe une tendance croissante à entreprendre presque systématiquement des poursuites criminelles à la suite d'un accident d'aviation et à utiliser les renseignements recueillis pour fins d'enquête et de prévention dans le cadre de ces poursuites visant le personnel opérationnel et la haute direction des compagnies aériennes.<sup>3</sup>

2.4 Personne ne prétend que des enquêtes criminelles vigoureuses et des poursuites soient inappropriées dans les cas de conduite intentionnelle ou illégale de la part d'une compagnie aérienne ou de ses employés. Mais le régime d'enquête d'accident doit respecter les règles fondamentales de justice naturelle et d'application de la loi.

2.5 Devant le phénomène croissant de criminalisation, il serait justifié, de la part des compagnies aériennes et de leurs conseillers juridiques, de considérer que les compagnies aériennes devraient collaborer le moins possible à des enquêtes d'accidents. Plutôt que d'aider à améliorer la sécurité, cela conduira les intervenants de l'industrie à prendre une position défensive dès le départ. Le risque associé à cette tendance croissante est que des témoins importants pourraient éviter de collaborer pleinement à des poursuites ou qu'ils le feront dans la moindre mesure possible. Le manque de collaboration conduira à une perte d'information utile sur les causes des accidents et les moyens d'en éviter d'autres à l'avenir.

---

<sup>1</sup> Annexe 13, paragraphe 3.1

<sup>2</sup> A37-WP/66, Appendices A et B

<sup>3</sup> Voir Appendice A

2.6 Les États membres prendront connaissance des récents développements aux États-Unis dans ce domaine, avec la réglementation proposée sur les enquêtes et la prévention des accidents et incidents de l'aviation civile. Alors que cette réglementation est un pas dans la bonne direction, la version finale du texte ne semble pas aborder un certain nombre de questions :

2.6.1 **Le droit d'être représenté par un avocat aux premières étapes d'une enquête d'accident.** Dans un certain nombre de territoires, les dispositions de l'Annexe 13 ne sont pas considérées comme ayant préséance sur les lois criminelles nationales et les procédures concernant l'utilisation des déclarations des témoins dans les poursuites criminelles. Les témoins doivent pouvoir recourir à une représentation juridique appropriée lors de ces premières étapes et ils devraient toujours être informés de ce droit avant de faire des déclarations à un enquêteur.

2.6.2 **Communication des renseignements.** La publication de l'information doit se faire de façon contrôlée, sans quoi cette information pourrait avoir un effet direct et néfaste sur les personnes en cause.

2.7 L'IATA soumet respectueusement que dans le contexte actuel d'une criminalisation croissante des accidents d'aviation, les résolutions proposées devraient être améliorées pour prescrire un plus ample examen des points mentionnés précédemment par les autorités responsables des poursuites des États.

### 3. CONCLUSION

3.1 L'IATA invite l'Assemblée à examiner les ajouts suivants aux Résolutions 27/1 et 27/2 énoncées dans la note A37-WP/66 :

*L'Assemblée*

...

*Considérant* que l'objectif primordial de toute enquête sur un accident d'aviation est de déterminer les causes de l'accident afin de prévenir d'autres accidents, et non de préparer une enquête criminelle visant les intervenants de l'industrie,

*Reconnaissant* que la criminalisation des enquêtes sur les accidents d'aviation n'est pas un élément dissuasif efficace ou un moyen d'améliorer la sécurité de l'aviation,

1. *Prie instamment* les États de faire en sorte que leurs autorités responsables des enquêtes se conforment aux dispositions de l'Annexe 13, paragraphe 5.12 et Supplément E, protégeant ainsi le processus d'enquête, les rapports et les systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité, afin d'éviter la divulgation prématurée et inappropriée de renseignements à des fins de poursuites criminelles.

...