



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 1 : Mise à jour sur le plan d'activités 2023-2025 de l'OACI et la planification stratégique à long terme

1.1 : Révision de l'ordre des priorités dans le plan d'activités 2023-2025 de l'OACI

**AMÉLIORER LES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LA
PUBLICATION DES RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS**

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA),
le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et
la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'obligation qu'ont les États d'enquêter sur les accidents et de publier des rapports d'accident d'aéronef est stipulée par l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

L'objectif des enquêtes prévues à l'Annexe 13 de l'OACI est de générer de l'information relative à la sécurité pour favoriser la compréhension des accidents et la prévention d'événements futurs. L'Annexe et le matériel d'orientation connexe décrivent un cadre structuré pour les enquêtes sur les accidents d'aviation et les incidents sérieux afin de faciliter la production de rapports finaux d'enquête dès que possible.

Les rapports finaux présentent autant d'information officielle que possible sur une enquête, ainsi que des recommandations de sécurité précises sur les modifications à apporter aux cadres de sécurité de l'aviation pour prévenir d'autres accidents.

À défaut de publier promptement des rapports d'enquête complets et approfondis, on prive les exploitants, les fabricants d'équipements, les agences de réglementation, les fournisseurs d'infrastructures et d'autres intervenants concernés de l'information qui pourrait rendre l'aviation encore plus sûre.

De plus, des enquêtes et des rapports d'enquête complets permettent aux survivants d'un accident et aux familles endeuillées des victimes de comprendre les faits ayant entraîné l'accident, alors que des enquêtes et des rapports incomplets nuisent à la confiance du public à l'égard de la sécurité de l'aviation.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

Le Rapport annuel sur la sécurité 2023 de l'IATA a fait ressortir que moins de 49 pour cent des accidents affectant des vols réguliers de passagers et des vols de fret aérien survenus entre janvier 2018 et décembre 2023 ont fait l'objet d'un rapport d'accident final, tandis que 51 pour cent des accidents dans cette même catégorie n'ont pas donné lieu à la publication d'un rapport final.

La présente note de travail expose les préoccupations de l'IATA quant à l'observation irrégulière par les États des dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI et met en lumière les actions de l'IATA pour soutenir les enquêtes et la publication des rapports d'accident conformément à l'Annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Suite à donner : la Conférence est invitée à

- a) reconnaître qu'il est critique que l'État d'occurrence ouvre promptement une enquête sur tout accident d'aéronef survenant sur son territoire, et que ces accidents soient examinés conformément aux obligations de l'Annexe 13 ;
- b) réitérer aux États l'importance de produire des rapports d'enquête sur les accidents, conformément aux calendriers établis par l'Annexe 13 de la Convention de Chicago, afin de prévenir de futurs accidents et incidents sérieux d'aéronef ;
- c) demander que l'OACI priorise le renforcement des capacités des États pour permettre des enquêtes appropriées, notamment en faisant en sorte que le niveau de formation et les ressources nécessaires soient fournis, de façon à combler les lacunes dans la livraison des rapports d'accident ;
- d) constater et soutenir les activités de l'IATA et de l'industrie en vue d'attirer l'attention sur les problèmes actuels relatifs aux enquêtes sur les accidents et incidents sérieux menées en temps opportun, selon la définition de l'Annexe 13, et à la production de rapports d'enquête conformément aux calendriers de l'Annexe 13, pour assurer l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation.

1. INTRODUCTION

1.1 Les enquêtes efficaces sur les accidents sont la pierre angulaire des normes mondiales de sécurité.

1.2 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a établi un cadre faisant partie de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, qui énonce des lignes directrices pour la tenue d'enquêtes approfondies et la publication de rapports factuels sur les accidents d'aviation. Le cadre met l'accent sur la nécessité de produire des rapports complets, accessibles et en temps opportun, qui sont critiques pour tirer des leçons des accidents et prévenir les futures occurrences.

1.3 L'Annexe établit une norme claire concernant la publication des rapports d'enquête d'accident finaux. En particulier, elle exige que les États menant des enquêtes sur les accidents produisent un rapport préliminaire dans les 30 jours suivant un accident ; et un rapport final public dans les 12 mois suivant un accident.

1.4 La sécurité demeure la priorité absolue de l'Association du transport aérien international (IATA). Les objectifs clés du plan de travail de l'IATA sont la promotion de l'importance des enquêtes sur les accidents, l'amélioration des capacités d'enquête, l'incitation à publier des rapports d'enquête en temps opportun, le partage des rapports au moyen d'un dépôt unique ; et la contribution à la performance de sécurité par le partage de données émanant des enquêtes sur les accidents.

1.5 À défaut de publier promptement des rapports d'enquête complets et approfondis, on prive les exploitants, les fabricants d'équipements, les agences de réglementation, les fournisseurs d'infrastructures et d'autres intervenants concernés de l'information critique qui pourrait rendre l'aviation encore plus sûre.

1.6 De plus, des enquêtes et des rapports d'enquête complets permettent aux survivants d'un accident et aux familles endeuillées des victimes de comprendre les faits ayant entraîné l'accident, alors que des enquêtes et des rapports incomplets nuisent à la confiance du public à l'égard de la sécurité de l'aviation.

1.7 Dans le rapport annuel sur la sécurité 2023 de l'IATA, on souligne que moins de 49 pour cent des accidents affectant des vols réguliers de passagers et des vols de fret aérien survenus entre janvier 2018 et décembre 2023 ont fait l'objet d'un rapport d'accident final, tandis que 51 pour cent des accidents dans cette même catégorie n'ont pas donné lieu à la publication d'un rapport final.

1.8 Cela a conduit l'IATA à établir une priorité stratégique consistant à promouvoir l'amélioration de la conformité des États à l'Annexe 13 de l'OACI, et en particulier la production d'enquêtes approfondies, de haute qualité, uniformes et en temps opportun.

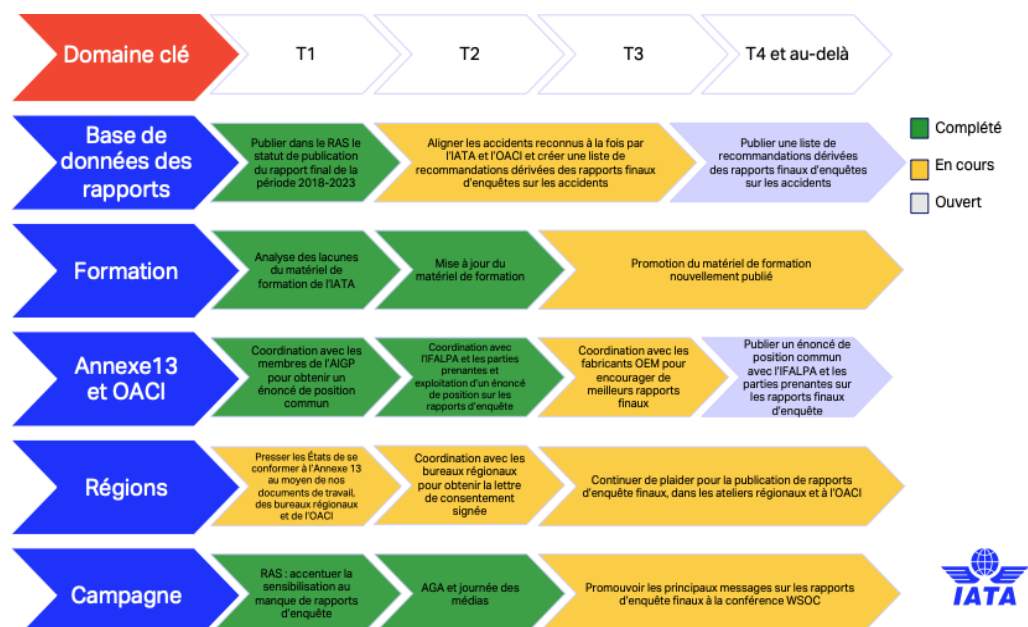
1.9 Ce sujet a été abordé dans des déclarations officielles du directeur général de l'IATA, à l'Assemblée générale annuelle, à la journée des médias de l'IATA, dans de nombreux communiqués de presse, à la Conférence mondiale de l'IATA sur la sécurité et les opérations, dans les groupes régionaux de sécurité de l'aviation et par la Commission de navigation aérienne de l'OACI.

1.10 De plus, l'IATA a collaboré avec tous les intervenants clés pour améliorer le seuil de déclaration des rapports d'enquête finaux et coordonner et promouvoir le soutien et les ressources pour accentuer la mise en œuvre effective de l'Annexe 13.

2. DISCUSSION

2.1 Les lacunes actuelles dans la conformité aux calendriers de l'Annexe 13 empêchent l'industrie aérienne et les parties prenantes d'accéder à de l'information cruciale qui pourrait considérablement améliorer la sécurité des vols en réduisant le nombre d'accidents.

2.2 L'IATA collabore avec les États au sein du Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents de l'OACI (AIGP) pour comprendre pourquoi les rapports ne sont pas publiés selon l'Annexe 13. En soutien à cette initiative, l'IATA a développé un plan d'action en 5 points :



2.3 L'objectif de l'Annexe 13 est de faire enquête sur les accidents afin d'en comprendre les causes et de prévenir des cas semblables. Cet objectif peut être compromis si les rapports d'accident ne sont pas publiés en temps opportun.

2.4 Ne pas produire des rapports finaux ou en retarder la diffusion nuit à la capacité de l'industrie de mettre rapidement en place les améliorations de la sécurité résultant des conclusions des enquêtes. Le plaidoyer de l'IATA en faveur de rapports complets et en temps opportun est conforme à l'engagement de l'industrie en matière d'amélioration continue et de prévention proactive des accidents d'aviation.

2.5 Les constatations des audits de supervision de la sécurité effectués dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) démontrent que plusieurs États ont été incapables d'établir un système efficace d'enquêtes sur les accidents et les incidents survenus sur leurs territoires.

3. CONCLUSION

3.1 Le processus d'enquête sur les accidents est l'un des plus importants outils d'apprentissage servant à établir des normes mondiales de sécurité. Mais pour apprendre d'un accident, l'industrie aérienne a besoin de rapports complets, accessibles et diffusés en temps opportun. Les États devraient se conformer aux exigences énoncées dans l'Annexe 13 de l'OACI et publier des rapports finaux d'enquête sur les accidents en conformité avec les calendriers établis dans cette Annexe, pour assurer l'amélioration continue des normes de sécurité de l'aviation.