



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 35 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

CONTRIBUTION À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT PENDANT LES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION

(Note présentée par l'Argentine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail contient une proposition visant à intégrer un protocole de protection de l'environnement aux procédures d'enquête sur les accidents sur le site de l'accident.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre note des informations présentées au sujet de la proposition de directives relatives à la protection de l'environnement au cours des enquêtes sur les accidents d'aviation ;
- à proposer que l'AIGP analyse les informations fournies ;
- à élaborer des éléments d'orientation, si nécessaire, et à les incorporer dans l'Annexe 13 et dans les documents connexes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques <i>Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne</i> et <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9756, <i>Manuel d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents</i> Doc 9184, <i>Manuel de planification des aéroports</i>

¹ Versions anglaise et espagnole fournies par l'Argentine.

1. INTRODUCTION

1.1 En matière de protection de l'environnement, l'OACI a notamment pour objectif de minimiser les effets préjudiciables des activités de l'aviation civile sur l'environnement.

1.2 Le rapport 2016 de l'OACI sur l'environnement présente les travaux du CAEP (Comité de la protection de l'environnement en aviation), qui collabore avec plus de 600 experts reconnus internationalement et spécialisés dans des domaines tels que la qualité de vie, la réglementation du bruit, les changements climatiques, les aéronefs en fin de vie utile, le recyclage et l'adaptation aux changements climatiques. Ce rapport porte également sur l'importance du rôle des associations en matière de programmes de formation et de lancement de projets en coopération avec l'Organisation des Nations Unies.

1.3 Le rapport récapitule les progrès accomplis au cours des trois dernières années dans des domaines clés comme la protection de l'environnement. Il contient en outre une série d'articles techniques particulièrement pertinents car issus du Secrétariat de l'OACI, d'États membres et d'autres participants. Ce document est considéré comme un jalon pour l'aviation internationale et l'environnement, car il prend en compte tous les facteurs qui entrent en jeu dans ces deux domaines.

1.4 Selon l'ancienne Secrétaire exécutive de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, « grâce au rapport de l'OACI sur l'environnement, l'industrie aéronautique peut élaborer des politiques permettant de déboucher sur les normes les plus élevées en matière de protection environnementale, et ainsi de prendre des décisions politiques fondées sur de solides connaissances scientifiques ».

1.5 Actuellement, les services d'enquêtes sur les accidents (AIG) ne disposent pas de procédures à ce sujet dans l'Annexe 13 ou dans des documents connexes. Cependant, des procédures de cette nature sont évoquées dans certains documents afin de déterminer la portée d'une enquête. Par exemple :

Dans le Doc 9962 – Chapitre 6 – Politiques et procédures d'enquête, paragraphe 6.1.3, il est écrit :

Le [*Service d'enquête*] a pour politique de déterminer l'étendue de l'enquête, ainsi que les procédures à suivre dans l'exécution de l'enquête, selon les enseignements qu'il compte retirer de l'enquête pour l'amélioration de la sécurité. L'étendue et la complexité de l'enquête ainsi que la taille et la composition de l'équipe d'enquête devraient être influencées par les facteurs ci-dessous, entre autres :

a) blessures, morts et dommages à des équipements, des tiers et l'environnement ;

...

1.6 Dans le Doc 9184, *Manuel de planification d'aéroport*, Partie II, chapitre 2. Impact des activités aéronautiques sur l'environnement, 2.8 Problèmes d'environnement dus à des substances dangereuses et à des mesures d'urgence lors d'accidents ou d'incidents d'aviation, il est écrit :

1.7 Pour s'assurer d'une réaction rapide en cas de situation critique pour l'environnement, il est important d'établir un plan d'urgence environnementale. Les situations critiques pour l'environnement comprennent les déversements de carburants et de produits chimiques et les incidents dans lesquels des

substances et matériaux dangereux pourraient nuire à l'environnement. L'objectif du plan d'urgence environnementale est d'assurer une réaction complète et immédiate à un incident touchant l'environnement.

1.8 La situation évoquée dans le paragraphe précédent renvoie à un accident qui serait survenu dans l'enceinte d'un aéroport ou à proximité, mais dans la plupart des cas les accidents majeurs se produisent à l'extérieur des aéroports. En général, les premières autorités de l'aviation sur les lieux sont les services d'enquête sur les accidents, qui devraient donc être en mesure de déterminer s'il existe une menace pour l'environnement et être capables de la communiquer à l'organisme chargé du plan d'urgence environnementale.

2. ANALYSE

2.1 Dans le but de contribuer à l'engagement de l'OACI en matière de protection de l'environnement, les services AIG des États contractants devraient disposer de pratiques recommandées conformes aux directives générales de l'OACI dans ce domaine pour faire face au fait qu'en cas d'accident, il y a de fortes probabilités que l'environnement soit contaminé par des résidus d'hydrocarbures ou de résine, des déchets biologiques, des marchandises dangereuses, ainsi que par le matériel jetable utilisé au cours des activités menées sur le site de l'accident par le personnel des services d'enquête. Ainsi, pour être à même de mener à bien nos tâches sans nuire à l'environnement, il est essentiel de disposer d'éléments d'orientation harmonisés.

2.2 L'une des premières tâches que doit effectuer le service AIG à son arrivée sur le site de l'accident est la prise de contrôle de la zone pendant toute la durée de l'enquête. Après examen de l'Annexe 13 et des Doc 9756 et 9962, on constate qu'aucun de ces textes ne mentionne une procédure ou un protocole indiquant que les services AIG doivent contribuer à la protection de l'environnement.

2.3 En conséquence, il est nécessaire de formuler des procédures ou des protocoles pour faire face à cette situation au moment de réaliser des activités sur le site de l'accident (à l'arrivée, pendant les activités et au moment de quitter les lieux).

3. PROPOSITION

3.1 Compte tenu de l'analyse ci-dessus, il est nécessaire que les services d'enquête sur les accidents soient responsables de la zone de l'accident pendant la durée de l'enquête, et qu'ils utilisent et mettent en œuvre comme il convient des procédures ou des protocoles pour éviter de nuire à l'environnement. Pour cela, les mesures suivantes sont proposées afin que les éléments d'orientation soient élaborés conformément aux directives ci-après :

3.2 Une fois que le site de l'accident est sous contrôle : recenser les menaces de contamination de l'environnement par les résidus d'hydrocarbures, des marchandises dangereuses, etc. et notifier l'organisme national chargé du plan d'urgence environnementale.

3.3 Prendre toutes les mesures nécessaires pour minimiser le risque de contamination pendant l'extraction des fluides pour leur examen.

3.4 Pendant la recherche ou l'identification d'objets tels que des appareils de stockage ou des preuves : déplacer l'épave de manière à ne pas contaminer le site.

3.5 Élaborer des procédures et former le personnel afin que toutes les fournitures jetables utilisées soient placées dans des conteneurs adaptés pendant les tâches sur site.

3.6 Le respect des procédures ou des protocoles mis en œuvre pour protéger l'environnement doit être coordonné avec les autres autorités participantes sur le site de l'accident (police, pompiers, experts légistes, etc.), tandis que les services d'enquête sont responsables du site.

3.7 Les services AIG sont responsables des conteneurs utilisés pour les déchets et leur traitement ultérieur.