



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

LE PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ ET L'ANNEXE 13 — ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le chapitre intitulé « Mesures de prévention des accidents » dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, a été adopté par le Conseil en 1981. Le premier point de ce chapitre concernait les « recommandations de sécurité » qui font suite aux résultats d'une enquête. Ce chapitre a été complété par des dispositions sur des « systèmes volontaires/obligatoires de compte rendu d'incidents » dans les années 90 et enfin a évolué pour devenir le Programme national de sécurité (PNS) en 2009. Reconnaisant l'importance de la gestion de la sécurité, une nouvelle annexe portant exclusivement sur la gestion de la sécurité est née en 2013, en tant que dix-neuvième Annexe à la Convention. Les normes et pratiques recommandées (SARP) concernant le PNS et le système de compte rendu de sécurité ont été transférées dans la nouvelle Annexe et seules les SARP portant sur les activités d'enquête sont demeurées dans l'Annexe 13.

Récemment l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* a été amendée par l'inclusion d'un nouveau cadre du PNS, comprenant quatre composants et 14 éléments. L'un des quatre composants du PNS, « Gestion des risques de sécurité par l'État », comprend cinq éléments, notamment « Enquêtes sur les accidents et incidents ». Étant donné la relation qui existe entre les éléments de la « gestion des risques de sécurité par l'État », il faudrait envisager de préciser davantage le champ d'application, l'objet et l'autorité responsable de l'enquête, dans l'intérêt d'une compréhension claire et d'une mise en œuvre efficace du PNS.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à noter les informations présentées dans la présente note ;
- à recommander que l'OACI envisage l'élaboration de SARP afin d'étendre le champ d'application de l'enquête et de préciser clairement le partage des responsabilités de l'enquête entre l'autorité chargée des enquêtes sur les accidents et l'autorité de l'aviation de l'État.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	La présente note n'a aucune incidence financière.

<i>Références :</i>	Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Doc 9156, <i>Manuel de compte rendu d'accident/incident (Manuel ADREP)</i> Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> Rapport sur les résultats de la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA) – 1 ^{er} janvier 2013 – 31 décembre 2015
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Le Programme national de sécurité (PNS) a été adopté à l'origine et inséré dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, en mars 2009 (Amendement n° 12-B). Toutefois, reconnaissant l'importance de la gestion de la sécurité, une nouvelle annexe portant exclusivement sur la gestion de la sécurité a été établie en 2013. Cette nouvelle annexe rassemble les éléments d'annexes existantes portant sur le PNS et le système de gestion de la sécurité (SGS), ainsi que sur des éléments connexes, y compris la collecte et l'utilisation des données de sécurité et les activités de supervision de la sécurité des États membres.

1.2 Récemment, en juillet 2016, le cadre du PNS a été réorganisé en vue d'une mise en œuvre effective, basée sur le Système national de supervision de la sécurité (SSOS). Le composant « Gestion des risques de sécurité par l'État » du nouveau PNS comprend cinq éléments dont deux portent sur les enquêtes. Les dispositions du « 3.3.3 Enquêtes sur les accidents et incidents de l'aviation » et « 3.3.4 Détermination des dangers et évaluation des risques de sécurité » portent sur les activités d'enquête. Toutefois, des problèmes pourraient survenir en ce qui concerne les relations entre ces deux éléments et l'Annexe 13, à cause des différences quant à leurs rôles et à leur portée dans l'enquête. La présente note examine la nécessité de préciser le champ d'application, l'objet et l'autorité responsable des enquêtes sur les accidents et incidents dans l'aviation dans le cadre du PNS.

2. HISTORIQUE DES DISPOSITIONS CONCERNANT LES ENQUÊTES DANS L'ANNEXE 13

2.1 La première édition de l'Annexe 13 intitulée « Enquêtes sur les accidents d'aviation » a été adoptée par le Conseil le 11 avril 1951. Le champ d'application des enquêtes se limitait aux accidents d'aviation.

2.2 L'Amendement n° 4 de l'Annexe 13, adopté en décembre 1972, a introduit la définition de « incident d'aviation », qui est maintenant appelé « incident », et introduisait des normes et pratiques recommandées (SARP) exigeant des États membres la notification et l'échange d'informations concernant les incidents d'aviation. Toutefois, son champ d'application dans le domaine des enquêtes était encore limité aux accidents survenus à des aéronefs.

2.3 Le titre de l'Annexe 13 (Amendement no 5) est devenu « Aircraft Accident Investigation » (Enquêtes sur les accidents d'aéronefs) (sans objet en français), après adoption de l'Amendement le 18 décembre 1975, notant que dans de nombreux États le mot « Inquiry » avait des connotations judiciaires, qui semblaient peu souhaitables dans l'Annexe 13, qui porte principalement sur des aspects techniques. En outre, l'Amendement n° 5 de l'Annexe 13 a introduit le concept des principaux types d'incidents concernés, appuyé par le *Manuel de compte rendu des accidents/incidents* (Doc 9156)

et des normes relatives aux enquêtes sur les incidents. Toutefois, il a été noté que rien dans l'Annexe 13 n'entend imposer une obligation aux États sur la tenue d'une enquête sur un incident.

2.4 La huitième édition de l'Annexe 13 (Amendement n° 9), adoptée le 23 mars 1994, en a modifié le titre, qui est devenu « Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation » et introduit des exigences concernant la notification et l'enquête en cas d'incident grave. Conformément à ce changement, une nouvelle définition de « incident grave » a été ajoutée, qui était précédemment le principal type d'incident visé introduit dans le Doc 9156-AN/900.

2.5 Voici donc les principaux changements apportés dans l'Annexe 13 et les principaux points de l'Amendement n° 9 sont encore appliqués dans la version actuelle de l'Annexe 13 (11^e édition, Amendement n° 15). L'incident, qui n'est pas inclus dans la définition d'incident grave (ci-après « incidents non grave »), n'est pas visé par les exigences de « Notification (Annexe 13, chapitre 4) » et « Enquête (Annexe 13, chapitre 5) ».

3. ANALYSE

3.1 À mesure que les méthodes de gestion de la sécurité étaient améliorées, des SARP exigeant des États membres qu'ils déterminent les dangers étaient adoptées dans le cadre du PNS. L'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, 2^e édition, exige des États membres qu'ils mettent en place « un processus d'enquête sur les accidents et les incidents en conformité avec les dispositions de l'Annexe 13 (par. 3.3.3) » et qu'ils établissent « un processus pour déterminer les dangers à partir des données de sécurité collectées (par. 3.3.4) », dans le cadre du composant « Gestion des risques de sécurité par l'État ». Par ailleurs, le *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859) (3^e édition, chapitre 2) prescrit l'utilisation d'une méthode réactive de la détermination des dangers, reposant sur l'analyse de résultats ou d'événements du passé, pour les investigations sur les événements de sécurité. La portée de l'enquête dans le cadre de la détermination réactive des dangers n'inclut pas l'accident, l'incident grave ou l'accident non grave. Bien entendu, des investigations sur les incidents non graves ne sont menées que si elles sont nécessaires aux fins de la détermination des dangers.

3.2 *Enquêtes sur les accidents et les incidents (Annexe 19, par. 3.3.3)*. La disposition « 3.3.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents » est une obligation qui s'applique principalement aux autorités d'un État membre chargées des enquêtes sur les accidents. L'autorité chargée des enquêtes sur les accidents est principalement responsable des investigations sur les causes des accidents et des incidents graves et sur la publication des recommandations de sécurité. Dans de nombreux États membres disposant de systèmes éprouvés de supervision de la sécurité, l'autorité nationale de l'aviation participe également à l'enquête afin de déterminer la pertinence de la réglementation et moyens connexes ou d'appuyer l'autorité chargée des enquêtes sur les accidents.

3.3 *Détermination des dangers (Annexe 19, par. 3.3.4)*. La détermination des dangers, conformément à la disposition « 3.3.4 Détermination des dangers et évaluation des risques de sécurité » est exigée principalement de l'autorité nationale de l'aviation. La détermination des dangers doit être basée sur une combinaison de méthodes réactives et proactives. S'agissant de la méthode réactive de détermination des dangers, les autorités nationales de l'aviation dans de nombreux États membres procèdent à des investigations sur des incidents non graves, qui doivent faire l'objet d'investigations, dans le but de déterminer la cause de l'occurrence et de juger de la pertinence des règlements et moyens en cause.

3.4 Étant donné que de nombreux États membres conduisent également des investigations sur des incidents non graves, dans le cadre du PNS, il y a un risque de confusion quant à la compréhension des SARP de l'Annexe 13 et l'Annexe 19 portant sur les enquêtes. Il faut donc envisager d'élargir le champ d'application des enquêtes dans l'Annexe 13. De plus, il est recommandé de créer des SARP pour faire une distinction claire entre les responsabilités de l'enquête entre l'autorité chargée des enquêtes sur les accidents et l'autorité nationale de l'aviation.

4. CONCLUSION

4.1 Les enquêtes sont l'une des plus importantes méthodes fondamentales de prévention des accidents. Depuis 1951, l'Annexe 13 a évolué en termes de sécurité et la République de Corée estime que le moment est venu d'étudier la prochaine phase d'amélioration en fonction du PNS. Le rapport sur les résultats de la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (1^{er} janvier 2013 – 31 décembre 2015) indique que parmi les huit domaines d'audit, c'est dans la mise en œuvre des SARP relatives aux « enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) » que les États membres ont le plus de difficultés. Une amélioration des SARP de l'Annexe 13 pourrait faciliter aux États membres la mise en œuvre des dispositions non seulement dans le domaine d'audit AIG mais également pour le PNS.