



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 29 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

#### ORGANISATION RÉGIONALE POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION — ÉTABLISSEMENT DE L'ORGANISME RÉGIONAL D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS D'AMÉRIQUE CENTRALE (GRIAA)

[Note présentée par les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)]<sup>2</sup>

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail rend compte de l'initiative et des travaux réalisés ainsi que de la proposition de constitution dans la Région Amérique centrale d'un organisme d'enquêtes sur les accidents et incidents dont la mission principale est de contribuer à l'amélioration continue de la sécurité de la région et de l'aviation en général, en s'appuyant sur les résultats des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation et sur l'établissement de recommandations de sécurité applicables à la région. Cela améliorera également la rigueur en matière d'application dans le domaine des enquêtes sur les accidents (AIG) de la Région Amérique centrale.

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

- a) à prendre acte des informations exposées dans la présente note de travail ;
- b) à tenir compte du fait que la création du GRIAA renforcera les capacités AIG dans la Région Amérique centrale ;
- c) à appuyer la création du RAIO dans la Région Amérique centrale ;
- d) à encourager d'autres membres à travers leurs régions à établir un RAIO comme moyen pour utiliser au mieux les ressources dans le domaine des enquêtes sur les accidents ;
- e) à faire intercéder le Président du Conseil auprès des États d'Amérique centrale pour appuyer la constitution de l'Organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (GRIAA).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques de Sécurité, de Capacité et Efficacité de la navigation aérienne, et de Développement économique.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence financière pour l'OACI.

<sup>1</sup> Versions anglaise et espagnole fournies par la COCESNA.

<sup>2</sup> Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

<i>Références :</i>	<p>Actes de la première à la cinquième Réunion du GRIAA ayant eu lieu, respectivement, au Nicaragua, au Guatemala, au Nicaragua, au Mexique et au El Salvador.</p> <p>ROCD-2018/203 Réunion ordinaire du Conseil de la COCESNA</p> <p>ROCD-2018/208 Réunion ordinaire du Conseil de la COCESNA</p> <p>Convention de l'Organisation civile internationale</p> <p>Annexe 13 de l'OACI — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i></p> <p>Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i></p> <p>Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i></p> <p>Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016)</i></p> <p>Deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité 2015 (HLSC 2015)</p>
---------------------	--

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les six pays d'Amérique centrale rapporteurs de la présente note de travail font savoir que, sur la base des derniers résultats obtenus dans le cadre des activités du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), le taux moyen de conformité relativement à la mise en œuvre effective (EI) dans le domaine des enquêtes sur les accidents (AIG) est de 82,01 %.

1.2 Le manque de personnel expérimenté et de formation de ce dernier, l'enregistrement des recommandations, les notifications des comptes rendus d'accidents/incidents (ADREP), sont, entre autres aspects, ceux qui cumulent le plus grand nombre de questions de protocole (PQ) non résolues que les audits ont signalées à nos États.

1.3 Les États d'Amérique centrale, conscients du fait que nombre de ces lacunes perdurent depuis le premier cycle d'audits de l'USOAP liés aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, effectués de 1996 à 2001, ont pris l'initiative d'établir un Groupe régional d'enquêtes sur les accidents et incidents (GRIAA) pour, dans une première phase, amorcer le renforcement de la collaboration régionale dans le domaine AIG afin de se rapprocher de ce qui est exposé dans l'Annexe 13 et ainsi combler partiellement les lacunes dans les États, afin que ces derniers puissent réaliser des enquêtes conformément aux normes et pratiques recommandées, et de façon à en garantir l'indépendance et l'impartialité.

2. **Première phase** en vue de la constitution d'un Organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), un Groupe régional d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation (GRIAA) a été institué, qui ressemble à un RAIO, en Amérique centrale. En 2007, l'idée de créer le Groupe régional d'enquêtes sur les accidents et incidents, appelé « GRIAA », est née, se précisant par l'approbation des États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) pour développer ce projet, les lignes directrices suivantes étant arrêtées :

- a) normalisation des normes et procédures dans la Région Amérique centrale conformément aux dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI et des documents connexes ;
- b) préparation de manuels, de procédures et de documents d'orientation ;

- c) formation d'une Équipe d'intervention rapide pour appuyer les États d'Amérique centrale dans le cadre des enquêtes sur les accidents et incidents ;
- d) formation d'un bassin d'enquêteurs GRIAA pour effectuer les enquêtes sur les accidents et incidents lorsque l'enquête est déléguée au GRIAA par un État membre.

2.1 Sans aucun doute, l'initiative et la volonté des États d'Amérique centrale membres de la COCESNA de créer le Groupe régional d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (GRIAA) ont marqué une étape importante dans le renforcement de la coopération dans le domaine AIG.

3. **Deuxième phase** pour parvenir à l'institutionnalisation du GRIAA et continuer les travaux de mise en œuvre.

3.1 En avril 2018, le Président du Conseil de l'OACI, M. Benard Aliu, a rendu une visite officielle au Nicaragua, à laquelle ont assisté les directeurs de l'aviation civile d'Amérique centrale et, dans le cadre d'une réunion, un document intitulé « Initiative Déclaration de Managua des directeurs de l'aviation de la Région Amérique centrale », se rapportant à la constitution d'une agence d'enquêtes sur les accidents d'aviation (RAIO), a été signé. M. Aliu a signé ce document en qualité de témoin d'honneur et a déclaré que l'OACI accorde son soutien total à des initiatives de ce type.

3.2 Depuis la signature de la Déclaration de Managua, le Conseil exécutif de la COCESNA, composé des autorités des États d'Amérique centrale, a approuvé en 2018 trois résolutions aux termes desquelles il est convenu de poursuivre la constitution d'une instance régionale centraméricaine d'enquêtes sur les accidents et incidents, dans lesquelles il est spécifié :

- a) de choisir un coordinateur du GRIAA, la responsabilité en incombant au Directeur général de l'aviation civile du Nicaragua ;
- b) d'établir un groupe de travail aux fins de l'analyse des documents pour le fonctionnement du GRIAA, composé de spécialistes AIG désignés par chaque État ;
- c) que le Président exécutif de la COCESNA et le coordonnateur du GRIAA présentent le projet de structure de l'organe régional d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;
- d) que le budget financier pour l'année 2018-2019 a été approuvé.

3.3 Avec la nomination du coordonnateur du GRIAA, l'ensemble du processus de constitution du Groupe régional d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation a été dynamisé, et a permis d'avancer de manière notable sur les aspects suivants :

- a) l'intégration du groupe de spécialistes AIG en Amérique centrale où cinq réunions de travail se sont tenues à ce jour ;
- b) la préparation de documents AIG ;
- c) le rôle en situation d'urgence en cas d'accident ou d'incident grave ;
- d) le projet descriptif de l'enquêteur ;

- e) la structure du dossier de l'enquêteur ;
- f) la procédure opérationnelle du travail de l'enquêteur ;
- g) le document de confidentialité ;
- h) l'assistance aux États dans les activités de première réponse à un événement ;
- i) la signature d'un protocole d'entente avec les États et les organisations AIG ;
- j) quatre cours sur les enquêtes sur les accidents auxquels ont participé 55 spécialistes :
  - cours de base (2) ; à l'Institut de formation aéronautique d'Amérique centrale (ICCAE) ;
  - cours sur les enquêtes sur les accidents d'aéronef, à l'Institut de sécurité de la Californie du Sud (SCSI) ;
  - cours sur les enquêtes sur les accidents de turbine au gaz, SCSI ;
  - cours avancé sur les enquêtes sur les accidents, au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST).

3.4 À l'échelle internationale, l'activité déployée a été intense et productive, mettant en lumière l'interrelation étroite de travail avec le Bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) dont le directeur régional et son équipe AIG ont accordé tout leur soutien et leur intérêt à la réalisation de ce projet, comme le prouvent les activités menées entre les réunions et les événements, qui ont favorisé le renforcement et l'intensification de l'activité AIG dans la région, ainsi que la formation du RAIO d'Amérique centrale. Tout autant remarquables et opportuns ont été le travail et le soutien dans ce contexte du Conseil exécutif de la COCESNA, auquel nous adressons notre reconnaissance et nos félicitations.

3.5 Un protocole d'entente a été signé entre le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) et les États d'Amérique centrale, relatif à la coopération liée aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

3.6 Par l'entremise du GRIAA, a été encouragée la participation de tous les spécialistes AIG de la Région Amérique centrale à la deuxième réunion des organismes de mise en œuvre des enquêtes sur les accidents et incidents (RAIO) pour la Région CAR, et un atelier sur les enquêtes et la prévention des accidents (AIG) a été encouragé (RAIO/CAR/02). Dans le cadre de cette réunion, une rencontre a eu lieu avec l'ARCM (mécanisme régional de coopération AIG) aux fins de la signature d'un protocole d'entente relatif à la coopération AIG. De même, il a été nécessaire de mettre en place une gestion du projet pour actualiser la planification du Plan national de sécurité (PNS) vis-à-vis de la planification, l'élaboration et les directives de contrôle correspondantes pour la mise en œuvre du PNS, requises par l'Annexe 19.

4. **Troisième phase** : établir l'Organisme régional d'enquêtes sur les accidents et incidents (RAIO) dans la Région Amérique centrale.

4.1 L'expérience accumulée durant toutes ces années nous a amenés à vérifier que l'option la plus logique et commode pour créer une agence régionale d'enquêtes sur les accidents est d'appliquer ce qui est stipulé dans le Doc 9946 qui fournit des orientations claires sur l'établissement et la gestion d'un organisme régional d'enquêtes sur les accidents et incidents (RAIO), ce qui cadre également avec les obligations des États, individuellement et collectivement. Conformément aux objectifs soulignés dans le Doc 9946, il est prévu d'atteindre les objectifs suivants :

- conclure des accords conformément aux exigences de l'OACI au plus haut niveau de chaque gouvernement ;
- formuler une planification bien définie qui envisage les obligations et exigences de stricte conformité ;
- les États membres de la COCESNA détermineront les ressources nécessaires à l'établissement du RAIO, calculant ainsi le niveau de financement requis pour le soutenir et le mettre en œuvre ;
- renforcer le cadre institutionnel qui appuiera le RAIO d'Amérique centrale.

4.2 L'État du Nicaragua, au regard de ses ressources limitées, est parvenu à un niveau effectif de mise en œuvre des normes de l'OACI, étant donné qu'il est présentement dans le groupe des États de niveau 1.

4.3 L'Autorité de l'aviation civile et son engagement ont joué un rôle clé pour donner la priorité nécessaire à la création d'une équipe de mise en œuvre et un département spécifique pour mener à bien le programme national de sécurité opérationnelle.

4.4 L'interaction constante avec les fournisseurs de services et les exploitants aériens a élevé le niveau de sensibilisation, ce qui nous a permis de renforcer la collecte et le système d'analyse des données de sécurité afin d'enregistrer les données historiques et identifier les indicateurs à forte incidence qui généreront les recommandations appropriées en matière de sécurité.

4.5 L'État du Nicaragua, avec sa modeste expérience, souhaite partager avec tous les États que, pour la mise en œuvre du PNS, il n'y a pas de petit ou de grand État car nous devons tous satisfaire aux mêmes normes. Cela exige d'être en mesure de concevoir un programme national de sécurité qui s'adapte à nos caractéristiques propres avec les ressources que nous avons à notre disposition.

## 5. CONCLUSION

5.1 Les États de la Région Amérique centrale, sur la base de leur propre expérience et d'autres initiatives du même ordre, estiment que le moyen le plus approprié et viable d'atteindre la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) établies par l'OACI dans l'Annexe 13 et les documents connexes, est de constituer un Organisme régional d'enquêtes sur les accidents et incidents (RAIO), qui permettra de renforcer les capacités AIG, contribuant ainsi effectivement à l'amélioration de la sécurité dans la Région Amérique centrale.

5.2 La création d'un organisme régional d'enquêtes sur les accidents et incidents nécessitera sans aucun doute le soutien maximal de l'OACI afin de sensibiliser les gouvernements participants et les presser de signer l'Accord de constitution.

5.3 Une source stable de financement est vitale pour créer un organisme régional d'enquêtes sur les accidents et incidents durable à long terme.

5.4 L'établissement d'un RAIO dans les pays d'Amérique centrale vise les objectifs fixés par l'OACI et par conséquent le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

5.5 Les conditions sont favorables pour œuvrer dans un environnement collaboratif, et c'est là une excellente occasion pour les niveaux d'application effective (EI) correspondant à l'AIG d'être substantiellement améliorés à court terme.

— FIN —