



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

#### CONFORMITÉ AVEC L'USOAP DE L'OACI ET DÉFIS POUR LES PETITS ÉTATS

[Note de travail présentée par Trinité-et-Tobago avec le soutien de la Jamaïque et des États membres de l'OACI qui sont également membres de l'Organisation des États des Caraïbes orientales (OECO)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note souligne les défis auxquels sont confrontés les petits États qui sont tenus de se conformer aux exigences de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation*, et le faible niveau de mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) qui en résulte. Actuellement, tous les États font l'objet d'audits selon les mêmes normes, indépendamment du degré de complexité de leur aviation, qu'ils conçoivent, construisent ou comptent simplement un certain nombre d'aéronefs dans leurs registres.

Trinité-et-Tobago considère que les conclusions des audits et le faible niveau de mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 13 trouvent leur origine dans l'Annexe et dans les éléments indicatifs que les États s'efforcent de respecter.

La présente note propose que l'OACI établisse un groupe d'experts ou un système chargé d'examiner les processus d'audit et/ou d'évaluation de la conformité d'un État aux SARP de l'Annexe 13 et aux éléments indicatifs figurant dans le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756), semblables à ceux de l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs* et du *Manuel de navigabilité* (Doc 9760) lorsque le rôle de la navigabilité est clair pour l'État de conception, de construction, d'exploitation et d'immatriculation.

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

- a) à reconnaître qu'il existe une réelle différence dans le niveau de mise en œuvre effective de l'Annexe 13, entre les États moins développés, les États dont l'industrie aéronautique est complexe et comprend la construction d'aéronefs et ceux qui ne disposent pas de capacités de construction ;
- b) à recommander au Conseil la création d'un groupe d'experts chargé d'envisager des moyens de mise en conformité autres que la délégation de la responsabilité des enquêtes sur les accidents et le RAIO ;
- c) que l'OACI examine la possibilité de réorganiser l'annexe 13 et le Doc 9756 de manière à ce qu'ils traitent différemment les États de conception et de fabrication, sous la forme d'un document distinct ou d'une subdivision ;
- d) que l'OACI élabore des protocoles d'audit qui permettent l'adoption de politiques et de procédures appropriées comme moyen de démontrer la conformité aux SARP autres que l'établissement de bureaux ;

e) à recommander l'établissement d'un processus d'amendement des manuels de procédures connexes.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail porte sur la conformité aux objectifs stratégiques de supervision de la sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Faible
<i>Références :</i>	Annexe 13 de l'OACI Annexe 8 de l'OACI Doc 9756 de l'OACI Le volume I du Doc 9760 de l'OACI fournit un niveau d'orientation pour l'organisation et les procédures, et le volume II est consacré à la certification de la conception et au maintien de la navigabilité.

## 1. INTRODUCTION

1.1 La présente note vise à présenter une solution de remplacement aux États qui éprouvent des difficultés à satisfaire aux exigences de l'Annexe 13 de l'OACI, de l'USOAP et de la méthode de surveillance continue.

1.2 Il est proposé de traiter les États dont l'environnement aéronautique est moins complexe conformément au système établi de longue date utilisé pour évaluer la conformité à l'Annexe 8 de l'OACI sur la navigabilité, c'est-à-dire qu'un État de conception et/ou de construction devra démontrer un niveau de compétence approprié, illustré par le cadre réglementaire, la formation et la qualification du personnel, etc.

1.3 Elle suggère en outre que l'élaboration et la mise en œuvre par les États membres des procédures applicables seront beaucoup plus efficaces, efficaces et productives et satisferont aux exigences de l'audit, contrairement à la démonstration de la capacité de mener des enquêtes complexes.

1.4 Il est en outre reconnu que le point 5.1 du chapitre 5 de l'annexe 13 prévoit la délégation de la totalité ou d'une partie de l'enquête. Cependant, cela ne constitue pas nécessairement une option pour de nombreux pays en raison de la complexité de la législation, de la responsabilité et des implications politiques, entre autres raisons.

1.5 Il est proposé que les États soient tenus de démontrer qu'ils disposent d'un système d'enquête sur les accidents **qui garantit l'indépendance de l'enquête.**

## 2. DISCUSSIONS

2.1 Au cours des 17 dernières années, Trinité-et-Tobago et d'autres États des Caraïbes se sont efforcés de répondre à la question des exigences de l'Annexe 13 relative aux enquêtes sur les accidents, y compris la nécessité de faire appel à un enquêteur indépendant.

2.2 Différents rapports d'audits effectués dans les États de la région des Caraïbes continuent de montrer que la conformité à l'Annexe 13 de l'OACI demeure relativement faible et reste un défi pour les petits États.

2.3 Afin de relever ce défi, l'une des recommandations examinées à maintes reprises au cours des cinq dernières années, y compris avec les représentants de l'AESA dans les Caraïbes et le Bureau NACC, a été la création d'un bureau régional d'enquête sur les accidents doté d'effectifs et de ressources adéquats, mais, pour différentes raisons, les difficultés persistent.

2.4 Trinité-et-Tobago considère que cette approche ne résoudra pas à elle seule les problèmes, car aucun bureau ne peut être doté de tout le personnel formé, qualifié et expérimenté 365 jours par an, 24 heures sur 24, pour être essentiellement prêt à agir. Obtenir les installations et les tenir à jour ne représentera qu'un des nombreux défis à relever.

2.5 La présente note suggère que les États devraient être tenus de **démontrer qu'ils disposent d'un système qui facilite l'indépendance de l'enquête, sans ingérence ni parti pris**, ce qui serait beaucoup plus efficace, efficace et productif et permettrait de satisfaire aux exigences de l'audit.

2.6 L'expérience dans les pays des Caraïbes montre qu'un nombre important d'inspecteurs ont suivi plusieurs heures de formation théorique aux enquêtes sur les accidents, mais ne sont pas qualifiés pour mener ces enquêtes car ils ne disposent d'aucune expérience pratique en milieu de travail. L'expérience pratique provient normalement des accidents et, dans la mesure où nous nous efforçons d'éliminer les accidents et les incidents graves, cette approche peut intrinsèquement être vouée à l'échec.

2.7 Les petits États insulaires semblables à Trinité-et-Tobago ne disposent actuellement pas d'une activité aérienne complexe permettant à l'État de disposer des ressources techniques, humaines et financières nécessaires pour mener efficacement des enquêtes sur des accidents

2.8 L'expérience acquise au fil des ans dans le traitement de plusieurs incidents d'aéronefs montre que ceux-ci peuvent être résolus de façon satisfaisante par le biais d'une collaboration avec les différents États de conception et de construction chaque fois qu'un incident a lieu. Cela s'est également avéré efficace en cas d'accident dans la région.

2.9 Afin de situer cet argument dans son contexte, parmi les aéronefs exploités dans les Caraïbes et à Trinité-et-Tobago figurent le Boeing 777, le Boeing 737, l'ATR 72, l'ATR 42, le Cessna Caravan, le Boeing 767, l'Embraer 190 ainsi que de multiples hélicoptères. Il est peu probable que l'AESA ou Boeing soient disposés à partager leurs systèmes de données de conception pour l'analyse de l'enregistreur de données de vol et de l'enregistreur de conversations afin que les États puissent procéder à une analyse significative des dernières heures ou minutes d'un vol.

2.10 Il convient de souligner qu'un audit qui vise à laisser entendre qu'un État dispose de toutes les installations et ressources nécessaires pour enquêter sur un accident ou un incident pour les différents types d'aéronefs exploités dans sa juridiction peut être trop optimiste.

### 3. ROPOSITION

3.1 La structure de ces audits de l'OACI devrait être réexaminée pour tenir compte de la complexité des opérations dans un État particulier dans les différentes régions du monde.

3.2 Il est proposé d'étendre les principes de l'Annexe 8 à l'Annexe 13 et d'établir des lignes directrices similaires à celles qui déterminent la structure du Doc 9760, dans lequel les responsabilités des États en matière de maintien de la navigabilité sont traitées différemment de celles qui concernent la conception et la construction des aéronefs.

3.3 Le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756), Partie 1, et le *Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents* (Doc 9962) devraient être amendés afin de se fonder sur les compétences de sorte que tous les États puissent faire l'objet d'un audit par rapport aux normes réalisables.

3.4 Il doit être clair qu'un État d'occurrence, qui est aussi un État assumant des responsabilités en matière de conception et de construction, sera tenu de répondre à un ensemble différent de questions de protocole, voire toutes, contrairement aux États qui ne disposent pas d'une industrie aéronautique complexe et n'exercent pas d'activités de conception ou de construction.

3.5 Les États peuvent être en mesure d'atteindre et de démontrer la conformité avec l'Annexe sur la base d'une Annexe 13 amendée et d'un manuel d'orientations sur les procédures pour les enquêtes sur les accidents.

#### 4. CONCLUSION

4.1 Tous les États veulent être en mesure de démontrer qu'ils disposent d'un système leur permettant de mener des enquêtes efficaces et indépendantes sur les accidents.

4.2 La capacité d'utiliser des ressources limitées en disposant de procédures appropriées qui reconnaissent la capacité des États de mobiliser à brève échéance des ressources techniques appropriées constitue une solution de remplacement efficace à la nécessité de disposer de cette ressource en personnel. Comme indiqué plus haut, la délégation de l'enquête sur les accidents exige également une législation et des procédures appropriées qui peuvent elles-mêmes s'avérer peu pratiques ou inapplicables.

4.3 Il est proposé que chaque État réponde à ce problème en appliquant les lois, règlements et procédures d'orientation connexes qui protègent l'indépendance de l'enquêteur en charge.