



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

CONTRIBUTION DES MÉCANISMES DE COOPÉRATION AIG À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par l'Argentine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail contient une proposition relative à la manière dont les mécanismes de coopération AIG, établis comme solution temporaire, provisoire, pour tenir lieu de RAIO, peuvent être utiles pour remédier à un problème mondial ayant trait aux enquêtes sur les accidents et les incidents, en tirant avantage de l'indépendance dont bénéficient les organismes AIG en vertu du paragraphe 3.2 de l'Annexe 13 de l'OACI – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*.

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

- que la présente note soit communiquée au Conseil pour que les mécanismes de coopération soient reconnus en tant qu'organismes qualifiés pour la conduite d'enquêtes sur les accidents d'aviation et/ou la collaboration en la matière ;
- que la proposition visant à trouver un moyen de gérer et de fournir les ressources financières nécessaires aux mécanismes de coopération AIG et aux RAIO soit adressée au Conseil ;
- que la présente note soit, le cas échéant, transmise à la Section des enquêtes sur les accidents pour qu'elle examine les questions qui y sont soulevées et les propositions qui y sont présentées.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence financière pour l'OACI.
<i>Références :</i>	Annexe 13 de l'OACI Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i> Deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité, 2015 (HLSC 2015) Mécanismes de coopération AIG (par exemple, ARCM, ENCASIA et GRIAA)

¹ Version espagnole fournie par l'Argentine.

1. INTRODUCTION

1.1 Une enquête sur un accident vise, comme chacun le sait, à déterminer les causes et les facteurs contributifs qui, ensemble, ont donné lieu à l'accident et, le cas échéant, à faire les recommandations nécessaires pour améliorer la sécurité de l'aviation.

1.2 Pour pouvoir déterminer les causes réelles et les facteurs contributifs, une enquête doit être réalisée dans des conditions où l'organisme d'enquête jouit de l'indépendance et de l'impartialité nécessaire pour mener à bien ladite enquête et mettre en évidence toutes les lacunes en matière de sécurité dans le système qui ont rendu l'accident possible.

2. ANALYSE DU PROBLÈME

2.1 Pour pouvoir garantir l'indépendance des organismes AIG, qui devraient de préférence ne pas relever des autorités nationales de l'aviation civile, l'OACI a déjà établi, avec l'adoption de l'Amendement 16 de l'Annexe 13, l'obligation d'indépendance des organismes AIG. Cette notion est si importante qu'elle est aussi l'une des questions de protocole des audits USOAP. En conséquence, la plupart des États ne sont pas en mesure de respecter cette règle.

2.2 Pour être indépendants, les organismes AIG doivent :

Premièrement, passer par un long processus législatif ; en effet, il est nécessaire de modifier ou de promulguer des textes de loi fondamentaux régissant l'aviation qui établissent cette indépendance. C'est un processus difficile, qui s'étire habituellement sur des années, car les questions sont examinées au plus haut niveau des institutions et mobilisent les pouvoirs législatif, judiciaire et exécutif. En outre, le résultat de ce processus est incertain.

Deuxièmement, l'indépendance des organismes AIG exige que l'État établisse une nouvelle structure au sein de son appareil, ce qui nécessite un personnel hautement qualifié et, en toute logique, un budget dotant ladite structure des moyens de respecter les normes internationales et les pratiques recommandées énoncées dans l'Annexe 13 et dans des documents connexes. La plupart des États voient dans cette démarche une dépense plutôt qu'un investissement dans la sécurité de leur système aéronautique, et ce, sans tenir compte de la taille de leur système aéronautique, qui peut osciller entre des millions de vol et des centaines de milliers, et entre des centaines d'incidents sujets à enquête et des dizaines ou moins, selon l'Annexe 13.

2.3 Au vu de ces éléments, l'OACI a judicieusement élaboré le Doc 9946, qui traite de l'établissement des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), qui pourraient constituer une solution pour les États d'une région donnée, dont les systèmes aéronautiques peuvent grandement varier de même que le statut, les conditions et les ressources disponibles des organismes AIG.

2.4 Les RAIO doivent mener des enquêtes indépendantes et impartiales sur les accidents et les incidents conformément aux normes et aux pratiques recommandées, en collaboration avec les États dont l'organisme AIG n'est pas indépendant et qui peuvent déléguer tout ou partie de l'enquête.

2.5 À cet égard, l'expérience a montré jusqu'à présent que ce type d'organisme régional d'enquête n'a pas obtenu les résultats escomptés pour deux raisons simples :

- a) Ces organismes ont besoin d'une structure organisationnelle fonctionnelle, de personnel administratif et d'enquêteurs hautement qualifiés, ce qui suppose que chaque État participant fournisse des ressources pour le fonctionnement de l'organisme au lieu qu'il utilise ces ressources pour renforcer son propre organisme AIG ;
- b) Bien qu'un État puisse déléguer l'ensemble de l'enquête, il en demeure toujours responsable, ce qui requiert, au minimum, une équipe d'experts qui peuvent suivre l'enquête, analyser les conclusions et approuver l'enquête menée par un RAIO.

2.6 Ces dernières années, plusieurs initiatives ont été prises avec le soutien des bureaux régionaux pour corriger le manque d'efficacité en matière d'AIG dans les différentes régions. Pour plusieurs raisons, ces initiatives n'ont pas abouti à un RAIO, et elles ont tenu lieu de mécanismes de coopération en matière d'AIG dans le monde entier, par exemple ARCM en Amérique du Sud, GRIAA en Amérique centrale et ENCASIA en Europe, entre autres.

2.7 À titre d'exemple, la JIAAC est un des membres fondateurs de l'ARCM et a échangé des informations et des expériences avec différents mécanismes de coopération. L'un de ses objectifs est d'utiliser efficacement les différentes ressources nécessaires aux enquêtes sur les accidents, durant lesquelles chaque État met ses ressources matérielles et humaines à la disposition de tout État qui en fait la demande, conformément à l'initiative « Aucun pays laissé de côté ».

2.8 Ces différents types de mécanismes n'ont pas une structure organisationnelle qui implique des dépenses supplémentaires pour les États participants. Ils travaillent dans un cadre entièrement fondé sur la coopération, ce qui a occasionné de bons résultats, allant de l'harmonisation des procédures et des documents d'orientation, ce qui garantit de meilleures pratiques, à une meilleure application effective de ces procédures et éléments dans certains États membres.

3. **RÉSOLUTION DU PROBLÈME**

3.1 Compte tenu de ce qui précède et comme en témoigne l'expérience de l'ARCM et d'autres mécanismes de coopération, ces mécanismes peuvent utilement permettre de veiller à la réalisation d'enquêtes sur les accidents et les incidents qui soient conformes aux plus hautes normes et aux meilleures pratiques établies par l'OACI, en apportant un soutien sous la forme d'experts et d'éléments, etc., aux États qui sollicitent une assistance dans un contexte de coopération et dans un esprit de collaboration.

3.2 Par ailleurs, ces mécanismes peuvent aussi contribuer à améliorer la sécurité de l'aviation aux niveaux national, régional et mondial, en ce qu'ils garantissent l'indépendance et l'impartialité, et qu'ils veillent à ce que le processus d'enquête soit efficace dans le cas d'enquêtes demandées par l'une des parties impliquées.

De cette manière, en plus des RAIO, l'OACI peut compter sur ces *mécanismes de coopération* pour mettre en œuvre un plan complet d'amélioration en matière d'AIG dans tous les États qui en ont besoin.

4. CONCLUSION

4.1 Sur la base de l'analyse des informations contenues dans la présente note, il est proposé ce qui suit :

- les mécanismes de coopération devraient être reconnus par l'OACI comme des *organismes qualifiés* pour la conduite d'enquêtes sur les accidents et les incidents et/ou la collaboration en la matière ;
- les RAIO et ces mécanismes garantissent l'indépendance, l'impartialité et l'efficacité d'une enquête lorsque l'une des parties impliquées dans un accident en fait la demande, ce qui laisse aux États le temps d'asseoir l'indépendance de leur propre organisme d'enquête ;
- l'OACI devrait trouver un moyen approprié de financer ces mécanismes de coopération afin qu'ils puissent dûment fonctionner et se renforcer, en gardant à l'esprit que ces RAIO et ces mécanismes ne peuvent pas directement recevoir des fonds de l'industrie à cause des conflits d'intérêts.

5. SUITE À DONNER PROPOSÉE

5.1 L'Assemblée est invitée à noter le contenu de la présente note de travail et à formuler des observations à son sujet, et :

- ✓ à transmettre cette note au Conseil pour que les mécanismes de coopération soient reconnus en tant qu'*organismes qualifiés* pour la conduite d'enquêtes sur les accidents d'aviation et/ou la collaboration en la matière ;
- ✓ à adresser au Conseil la proposition visant à trouver un moyen de gérer et de fournir les ressources financières nécessaires aux mécanismes de coopération AIG et aux RAIO, étant donné que des conflits d'intérêts peuvent surgir s'ils reçoivent directement des fonds de l'industrie aux fins de leur fonctionnement et de leur développement ;
- ✓ à transmettre, le cas échéant, cette note de travail à la Section des enquêtes sur les accidents pour qu'elle examine les questions qui y sont soulevées et les propositions qui y sont présentées.