



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION ENQUÊTES ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS (AIG)
À L'ÉCHELON DIVISION (2008)**

Montréal, 13 – 18 octobre 2008

Point 1 : Annexe 13

1.1 : Chapitre 1^{er} de l'Annexe 13

**PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS DES
DÉFINITIONS DE L'ANNEXE 13**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note propose d'apporter des modifications à certaines des définitions de l'Annexe 13, notamment en ce qui concerne les expressions accident, recommandation de sécurité et incident grave.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 En raison de l'évolution de l'aviation, certaines définitions de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* nécessitent une actualisation et d'autres des éclaircissements de façon à éviter d'éventuelles mauvaises interprétations qui auraient des incidences néfastes sur la sécurité.

2. ANALYSE

2.1 Définition du mot accident

2.1.1 La définition du mot accident a été amendée pour la dernière fois il y a environ vingt-neuf ans, à l'occasion de la réunion AIG à l'échelon division de 1979. Depuis lors, d'importants progrès technologiques sont survenus dans l'aviation qui nécessitent une réévaluation de la définition en question.

2.1.2 Les systèmes d'aéronef sans pilote (UAS) sont récemment entrés en exploitation et l'on pense que leur utilisation en aviation civile augmentera dans l'avenir proche. Étant donné qu'il s'agit d'aéronefs sans pilote ne transportant aucun passager, les UAS impliqués dans des accidents ne répondraient pas à la définition du mot accident qui figure actuellement dans l'Annexe 13. C'est pourquoi

il est proposé que la définition du mot accident soit élargie pour y inclure les UAS intervenant dans des accidents. De plus, à titre de modification corrélative, il est suggéré d'ajouter une note au paragraphe 5.1 de l'Annexe 13 en vue de déterminer quels UAS feraient l'objet d'enquêtes.

2.1.3 L'une des dispositions « d'exception » existantes concernant les cas qui peuvent être considérés comme des accidents se rapporte aux pannes ou aux dommages subis par les moteurs, lorsque le dommage est limité au moteur, à ses capots ou à ses accessoires. Aujourd'hui, de nombreux aéronefs commerciaux à turbomachine sont équipés de deux moteurs qui coûtent des millions de dollars. Les pannes de ces moteurs en vol peuvent être classées comme des incidents (à condition que la panne ou le dommage soit limité au moteur) et l'on ne peut enquêter sur ces cas, ou alors pas dans les mêmes détails que pour un accident. En conséquence, on ne tirerait pas toutes les leçons de sécurité que ces cas peuvent offrir et les avantages économiques corrélatifs seraient minimes. Pour s'assurer que ces cas fassent l'objet d'une enquête en bonne et due forme et que les systèmes de données existants concernant la sécurité ne subissent pas d'incidences néfastes en reclassant ces cas comme accidents, il est proposé que les pannes non maîtrisées de turbomachines soient considérées comme des incidents graves.

2.1.4 La définition du mot accident exclut entre autres les blessures mortelles ou graves subies par une personne lorsque celle-ci se les est infligées elle-même ou qu'elles lui ont été infligées par d'autres personnes. Ainsi, une attaque intentionnelle d'une personne sur une autre à bord d'un aéronef, avec blessure mortelle ou grave de cette dernière, ne serait pas classée comme un accident. Mais ce type d'exception ne s'applique pas aux dommages subis par des aéronefs par suite d'une action délibérée (par exemple les actes illicites tels que les sabotages, le terrorisme, les actes de guerre, etc.).

2.1.4.1 Des délibérations similaires ont eu lieu à la dernière réunion AIG à l'échelon division, en 1999, et il a été convenu de ne pas changer la définition. À cet égard, il a été noté que les cas où il y a intervention illicite devraient continuer de faire l'objet d'enquêtes étant donné que l'on en tirerait des indications sur de possibles failles dans le système aéronautique, par exemple dans les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. De plus, au début d'une enquête, il se pourrait que l'on ne sache pas s'il y a eu intervention illicite.

2.1.4.2 Aujourd'hui, les dispositions de sûreté de l'aviation dans les États ont beaucoup progressé à la suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, de même que les mesures dérivées du Programme universel OACI d'audits de la sûreté (USOAP), lancé en 2002.

2.1.4.3 Nonobstant ce qui précède, lors de l'élaboration de la présente note, le Secrétariat a conduit de nouvelles consultations avec certains organes chargés d'enquêter sur des accidents, et l'on a estimé que les enquêtes sur la sécurité pour les cas liés à la sûreté devraient continuer d'être réalisées étant donné les avantages qu'elles pourraient présenter pour la sécurité. Il est donc proposé que la définition du mot accident demeure inchangée, de ce point de vue.

2.1.5 Un État a indiqué qu'il faut des preuves pour enquêter sur un événement et que, dans le cas d'un aéronef manquant, il n'y aurait pas de preuves concrètes de ce qui s'est réellement produit. Le fait de déclarer un aéronef manquant comme un accident exigerait de prendre, conformément aux dispositions de l'Annexe 13, une série de mesures qui ne pourraient être réalisées. Au cas où il serait mis fin aux recherches officielles sans que l'on ait retrouvé l'épave, l'événement serait plutôt classé comme « non déterminé » plutôt que comme accident. Le Secrétariat estime toutefois que la Note 2 faisant suite à la définition du mot accident traite adéquatement ce type de cas car l'aéronef serait considéré comme étant manquant seulement lorsqu'il est mis fin aux recherches officielles sans que l'épave ait été trouvée, ce qui indiquerait que fort probablement il y a eu accident.

2.1.5.1 Il est de plus rappelé que le paragraphe 5.13 de l'Annexe 13 prévoit la réouverture d'une enquête lorsque de nouveaux éléments significatifs sont apportés.

2.1.5.2 Se fondant sur ce qui précède, il est proposé que la Note 2 faisant suite à la définition du mot accident soit complétée pour tenir compte des préoccupations exprimées par l'État en question.

2.2 Définition de l'expression représentant accrédité

2.2.1 Un État a suggéré d'amender la définition de l'expression représentant accrédité qui figure dans l'Annexe 13 pour qu'elle soit plus précise et qu'il soit exigé que la personne en question appartienne à un organisme indépendant d'enquête sur les accidents, s'il en existe un dans l'État considéré.

2.2.2 Sachant que nombre d'États ne disposent pas d'organismes indépendants de ce type ni d'organismes permanents, le Secrétariat est d'avis que la définition existante de l'expression représentant accrédité s'est révélée utile pour les États. Il est donc suggéré que cette définition ne soit pas modifiée.

2.3 Définition de l'expression recommandation de sécurité

2.3.1 Les recommandations de sécurité résultant d'enquêtes sur des accidents et des incidents ont pour objet d'éviter des accidents ou des incidents. Il y a eu certains cas où des membres d'équipage, des contrôleurs de la circulation aérienne, etc. ont été accusés ou condamnés pour activité criminelle en relation avec des accidents d'aéronefs.

2.3.2 À la suite d'une enquête, des États autres que l'État qui a réalisé l'enquête peuvent juger nécessaire que l'on publie des recommandations de sécurité. À titre d'illustration, l'État de construction (lorsqu'il ne s'agit pas de l'État qui a réalisé l'enquête) peut avoir besoin de publier une recommandation de sécurité à l'intention du constructeur d'aéronefs. D'autres États (par exemple l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant) peuvent aussi avoir besoin de publier des recommandations de sécurité à l'interne.

2.3.3 Afin de clarifier plus encore l'objectif des recommandations de sécurité et d'éviter qu'elles ne soient utilisées à d'autres fins que celles de prévenir les accidents ou les incidents, et aussi pour permettre aux autres États de publier des recommandations de sécurité, il est suggéré que la définition en question soit étoffée.

2.4 Définition des expressions incident et incident grave

2.4.1 Certains États ont estimé qu'il n'était pas indiqué clairement si l'expression « utilisation d'un aéronef » employée dans la définition en question devrait être limitée aux mêmes circonstances que pour un accident, à savoir un événement « qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues ».

2.4.2 Par ailleurs, d'autres États ont estimé que la définition du mot incident leur permettrait de classer et d'enquêter sur les cas qui sortent des limites de la définition du mot accident et qui pourraient fournir des leçons utiles en vue de la prévention des accidents.

2.4.3 Le Secrétariat est toutefois d'avis que la définition de l'expression incident grave devrait être alignée sur celle du mot accident, compte tenu du fait que la différence entre un accident et un incident grave tient seulement au résultat.

2.4.4 En conséquence, il est proposé que la définition de l'expression incident grave soit amendée pour s'aligner sur les circonstances prévues pour un accident.

3. SUITE À DONNER

3.1 La réunion est invitée à examiner les amendements proposés en appendice, consistant :

- a) à amender la définition du mot accident en ce qui concerne les systèmes d'aéronef sans pilote et les aéronefs manquants ;
- b) à étoffer la définition de l'expression recommandation de sécurité ;
- c) à amender la définition de l'expression incident grave ;
- d) à ajouter une note au paragraphe 5.1 concernant les enquêtes relatives à des systèmes d'aéronef sans pilote ;
- e) à amender la liste des exemples d'incidents graves qui figure dans le Supplément C à l'Annexe 13 pour y inclure les « pannes de turbomachines non maîtrisées ».

APPENDICE

PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'ANNEXE 13

...

CHAPITRE 1^{er}. DÉFINITIONS

...

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef en vue d'un vol, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

...

- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

...

Note 2.— Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée. Si l'épave est retrouvée ultérieurement, il conviendrait d'envisager de rouvrir l'enquête, comme il est prévu au paragraphe 5.13.

Note 3.— Un événement lié à l'utilisation d'un système d'aéronef sans pilote en vue d'un vol survient entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est éteint. Le type de système d'aéronef sans pilote qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au paragraphe 5.1.

...

Recommandation de sécurité. Proposition formulée par le ~~un~~ service d'enquête sur les accidents de l'État qui a mené l'enquête, sur la base de renseignements résultant de ladite enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents, et ne créant en aucun cas une présomption de blâme ou de responsabilité pour un accident ou un incident.

...

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire, lié à l'utilisation d'un aéronef en vue d'un vol qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues.

...

CHAPITRE 5. ENQUÊTE**RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET
DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE**

...

État d'occurrence

5.1 L'État d'occurrence ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident et sera en outre responsable de la conduite de l'enquête, mais il pourra déléguer, en totalité ou en partie, cette conduite à un autre État, par accord et consentement mutuels. De toute façon, l'État d'occurrence facilitera l'enquête par tous les moyens.

...

Note 3.— Dans le cas d'une enquête concernant un système d'aéronef sans pilote, seuls les aéronefs ayant une approbation de conception et/ou d'exploitation doivent être pris en compte.

...

SUPPLÉMENT C. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

...

2. Les incidents énumérés sont des exemples typiques d'incidents susceptibles d'être des incidents graves. Cette liste n'est pas exhaustive et n'est donnée qu'à titre indicatif en rapport avec la définition de l'expression «incident grave».

...

Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteurs, y compris les pannes de turbomachines non maîtrisées, non classées comme accident.

...

— FIN —