



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal, 13 – 18 octobre 2008

- Point 1 : Annexe 13**
1.2 : Chapitre 5 de l'Annexe 13

ENQUÊTES SUR DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS GRAVES

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note examine la question des enquêtes sur des accidents en rapport avec les ressources pertinentes affectées à cette fin, ainsi que la nécessité d'enquêter sur tous les incidents graves en vue d'obtenir plus de renseignements concernant la sécurité.

La suite à donner par la réunion est indiquée au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Le paragraphe 5.1 de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* demande aux États d'ouvrir une enquête sur les circonstances des accidents. Certains États affectent d'importantes ressources en vue d'enquêter sur tous les accidents, mais les enquêtes sur les incidents graves sont essentiellement une pratique recommandée dans l'Annexe 13.

2. ANALYSE

2.1 Enquêtes sur les accidents

2.1.1 Étant donné qu'elles constituent une norme inscrite de longue date dans l'Annexe 13, les enquêtes sur les accidents ont une valeur indiscutable pour éviter que ceux-ci ne se répètent, et elles ont permis de réaliser d'importants progrès en matière de sécurité. Il y a consensus au sein de l'industrie aéronautique sur la nécessité et l'utilité de ces enquêtes et sur le fait que le public dans son ensemble est en droit de savoir pourquoi un accident est survenu et n'a pu être évité.

2.1.2 D'un autre côté, on sait bien que de nombreux accidents impliquant des aéronefs légers sont des répétitions d'événements passés et que les facteurs intervenant sont les mêmes que pour les accidents précédents. C'est pourquoi les avantages et les leçons tirés de ces enquêtes peuvent ne pas toujours justifier les ressources qui y sont affectées et qui pourraient être utilisées pour d'autres types d'enquêtes, par exemple des enquêtes sur des incidents graves de vols commerciaux.

2.1.3 On estime qu'un type d'enquête consistant à établir les faits suffirait dans de nombreux cas d'accidents faisant intervenir un aéronef léger sans qu'il y ait eu de blessures mortelles. Pour y parvenir, il est proposé d'ajouter des éléments à la dernière partie de la section 5.4 de l'Annexe 13. Le texte proposé vise à accorder aux services d'enquête sur les accidents une certaine latitude pour régler l'étendue de l'enquête en fonction des leçons que l'on s'attend à en tirer du point de vue de la sécurité.

2.2 Enquêtes sur des incidents graves

2.2.1 Sauf lorsqu'on ne peut établir de façon sûre qu'un incident grave est survenu sur le territoire d'un État quelconque, l'enquête pertinente constitue une pratique recommandée de l'Annexe 13. Cependant, les incidents graves sont définis comme des incidents dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire. En fait, la différence entre un incident grave et un accident tient seulement aux résultats. Dans la perspective de la prévention des accidents, un incident grave devrait recevoir la même attention qu'un accident.

2.2.2 Il est rappelé que le Conseil de l'Union européenne, qui représente 27 États, a adopté la directive 94/56/CE, du 21 novembre 1994, dont l'article 4 stipule entre autres que les incidents graves feront l'objet d'une enquête.

2.2.3 Afin de disposer d'une approche plus proactive en matière de prévention des accidents, il est proposé que les États soient chargés d'enquêter sur les incidents graves en portant la pratique recommandée 5.1.1 de l'Annexe 13 au rang de norme. À cette fin, on estime que les enquêtes sur des incidents graves présenteraient le plus d'avantages pour la sécurité s'il s'agit d'aéronefs effectuant des vols commerciaux. Il est donc de plus proposé que le paragraphe 5.1.1 porté au rang de norme établisse une masse maximale de plus de 2 250 kg, ce qui orienterait les enquêtes vers les aéronefs de plus grande dimension.

2.2.4 Il est reconnu que parfois un incident grave se produit dans ou au-dessus d'un État qui par ailleurs n'a rien à voir avec le vol, que ce soit du point de vue de l'exploitation ou des normes de navigabilité. Dans de tels cas, il serait plus pratique pour l'État de confier l'enquête sur un incident grave par exemple à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant. À cet égard, il est proposé d'ajouter une note au paragraphe 5.1.1.

3. SUITE À DONNER

- 3.1 La réunion est invitée à examiner les amendements indiqués en appendice, qui prévoient :
- a) de porter au rang de norme les enquêtes sur les incidents graves concernant les aéronefs d'une masse de plus de 2 250 kg ;
 - b) d'ajouter une note au paragraphe 5.1.1 ;
 - c) d'élargir le paragraphe 5.4 pour permettre aux services d'enquête sur les accidents de régler l'étendue des enquêtes en fonction des leçons que l'on s'attend à en tirer du point de vue de la sécurité.

APPENDICE

PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'ANNEXE 13

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

...

État d'occurrence

...

5.1.1 ~~Recommandation.~~ — ~~Il est recommandé que l'~~L'État d'occurrence ~~ouvre~~ ouvrira une enquête sur les circonstances d'un incident grave lorsque l'aéronef a une masse maximale de plus de 2 250 kg. Cet État pourrait déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une telle enquête à un autre État, par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État d'occurrence devrait faciliter l'enquête par tous les moyens.

...

Note 3.— Dans le cas des incidents graves, l'État d'occurrence peut envisager de confier l'enquête à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, en particulier dans les cas où il pourrait être utile ou plus pratique que l'un de ces États réalise l'enquête.

...

Généralités

5.4 Le service d'enquête sur les accidents doit pouvoir mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions de la présente Annexe. L'enquête comprendra normalement :

- a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements disponibles sur l'accident ou l'incident en question ;
- b) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- c) si possible, la détermination des causes ;
- d) l'établissement du rapport final.

Lorsque ce sera possible, il faudra inspecter les lieux de l'accident, examiner l'épave et noter les déclarations des témoins.

L'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour sa réalisation seront déterminées par le service d'enquête sur les accidents, en fonction des leçons que celui-ci s'attend à en tirer pour améliorer la sécurité.

...