



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

Montréal, 13 – 18 octobre 2008

Point 2 : Faits nouveaux dans le domaine des enquêtes et de la prévention

FAITS NOUVEAUX RÉCENTS DANS LE DOMAINE DES ENQUÊTES ET DE LA PRÉVENTION

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note traite des éléments indicatifs diffusés récemment en matière d'enquêtes sur des accidents, du nouveau memorandum d'entente type et des travaux récents du Groupe d'experts des enregistreurs de vol (FLIRECP).

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

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis la dernière réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon division, tenue en septembre 1999 (AIG/99), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a mené d'importants travaux pour préparer et modifier les documents ayant trait aux enquêtes d'accidents et à la prévention des accidents. L'OACI a également élaboré un protocole d'accord type pour aider les États à régler les modalités de leur entraide mutuelle en matière d'enquêtes sur les accidents et les incidents graves.

2. ANALYSE

2.1 *Dangers sur les lieux d'accidents d'aviation (Cir 315)*

2.1.1 Au cours de la réunion AIG/99, il a été convenu que l'OACI avait un rôle à jouer dans la création et l'actualisation d'un inventaire des dangers particuliers aux lieux d'accident d'aviation, et dans la diffusion d'éléments indicatifs connexes à l'intention des États. La réunion est également convenue qu'il fallait spécifier le type de formation que devraient recevoir les enquêteurs d'accidents pour leur permettre de se prémunir contre ces dangers. C'est pourquoi à l'issue de la réunion, la Commission de navigation aérienne a mis sur pied le Groupe d'étude sur les dangers des lieux d'accident (HASSG).

2.1.2 Le HASSG a élaboré des éléments indicatifs pertinents concernant les dangers sur les lieux d'accident et il a documenté les exigences en matière de formation pour le personnel de sauvetage et les enquêteurs d'accident. Ces textes vont être publiés dans la Circulaire sur les dangers des lieux d'accident d'aviation (Cir 315, à paraître). La circulaire, qui a d'abord été affichée en 2007 sur le site ICAO-NET, devrait être disponible en version papier au début de l'année prochaine.

2.2 ***Protocole d'accord (MoU)***

2.2.1 La réunion AIG/99 a demandé à l'OACI d'entreprendre une étude pour dégager des solutions de financement des enquêtes de grande envergure sur les accidents et de préparer à l'intention des États un accord bilatéral type en matière d'assistance pour les enquêtes sur les accidents d'aviation. Pour donner suite à cette recommandation, la Commission de navigation aérienne a créé le Groupe d'étude sur le financement des enquêtes sur les accidents (FAICSG).

2.2.2 Au cours des travaux du FAICSG, il a été estimé qu'un protocole d'accord type conviendrait davantage qu'un accord bilatéral, qui est considéré moins pratique et assujéti à toute sorte de formalités et de questions de protocole. Avec le concours du FAICSG, le Secrétariat a donc élaboré un protocole d'accord type pour aider les États à organiser l'entraide pour les enquêtes sur les accidents et les incidents graves. Le modèle de protocole a été affiché en 2007 sur le site ICAO-NET ; il fera partie de la prochaine édition du *Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756). Le protocole d'accord figure à l'Appendice B de la présente note.

2.3 ***Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756)***

2.3.1 La réunion à l'échelon division de 1992 (AIG/92) a recommandé à l'OACI d'entreprendre une révision complète du *Manuel d'investigations techniques sur les accidents d'aviation* (Doc 6920), avec le concours d'un groupe d'experts sur les enquêtes d'accidents d'aviation. Le Groupe d'étude des méthodes d'enquête sur les accidents (AIMSG) a été institué en 1994 avec pour tâche, entre autres, d'apporter son concours pour la révision du manuel. Comme suite aux observations exprimées à la réunion AIG/92, le manuel révisé et réintitulé comme indiqué au paragraphe précédent comporte quatre parties comme suit :

- Partie I – Organisation et planification
- Partie II – Procédures et listes de vérification
- Partie III – Investigations techniques
- Partie IV – Communication des résultats

2.3.2 L'état d'avancement des travaux pour chacune des parties est le suivant :

- a) la Partie I a été publiée en 2000 ;
- b) les Parties II et III ont été affichées cette année en version anglaise sur le site ICAO-NET ; elles devraient bientôt être disponibles sur papier ;
- c) la Partie IV a été publiée en 2003.

2.4 ***Manuel de prévention des accidents (Doc 9422)***

2.4.1 La première édition du manuel a été publiée en 1984 et n'a jamais fait l'objet d'amendements. Au cours de la réunion AIG/99, il a été envisagé de publier une seconde édition en 2001. Cependant, l'OACI a décidé de refondre en un seul manuel l'information qu'elle a produite en matière de gestion de la sécurité. En conséquence, le contenu du *Manuel de prévention des accidents* a été refondu dans le *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859), publié en 2006.

2.5 **Groupe d'experts des enregistreurs de vol (FLIRECP)**

2.5.1 Le Groupe d'experts des enregistreurs de vol a tenu deux réunions depuis la réunion AIG/99. La première (WG/WHL/1) a eu lieu à Montréal (Canada), en 2006, et la seconde (WG/WHL/2) à Beijing (Chine), en 2007. Au cours de ces réunions, le FLIRECP a formulé des recommandations d'amendement de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* visant les enregistreurs de vol. La proposition renferme de nouvelles dispositions ou des amendements aux dispositions portant sur les aspects suivants :

- a) augmentation de la durée d'enregistrement dans le poste de pilotage à deux heures ;
- b) remplacement des enregistreurs magnétiques par des enregistreurs à semi-conducteurs ;
- c) augmentation du nombre de paramètres à enregistrer ;
- d) dispositifs d'enregistrement vidéo dans le poste de pilotage ;
- e) enregistreurs de liaison de données ;
- f) enregistreurs combinés (FDR/CVR) ;
- g) alimentation électrique indépendante des enregistreurs ;
- h) augmentation des taux d'échantillonnage pour l'accélération et la position des commandes.

2.5.2 Le FLIRECP s'est également penché sur les question suivantes :

- a) recherche et récupération des enregistreurs ;
- b) augmentation de la survivabilité des supports d'enregistrement.

2.5.3 Le Secrétariat procède actuellement à une évaluation du coût des recommandations formulées par le groupe d'experts. Il est prévu que la Commission de navigation aérienne examine les travaux du FLIRECP en 2009. On s'attend à ce que la date d'application des amendements aux Annexes visées soit fixée à 2010.

3. **SUITE À DONNER**

3.1.1 La réunion est invitée à prendre note des faits nouveaux récents survenus à l'OACI dans le domaine des accidents et de la prévention et à donner son aval au protocole d'accord type dont il est question au paragraphe 2.2, en approuvant la recommandation figurant à l'Appendice A.

APPENDICE A

RECOMMANDATION DE LA RÉUNION

À la suite de la réunion à l'échelon division de 1999 (AIG/99) et avec le concours du Groupe d'étude sur le financement des enquêtes sur les accidents (FAICSG), le Secrétariat a élaboré un protocole d'accord type (MoU) pour aider les États à organiser l'assistance mutuelle en matière d'enquêtes sur les accidents et les incidents graves. La réunion à l'échelon division 2008 (AIG/08) approuve son utilisation par les États contractants.

APPENDICE B
PROTOCOLE D'ACCORD

PROTOCOLE D'ACCORD TYPE
RELATIF AUX
ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS
ET INCIDENTS GRAVES D'AVIATION

PROTOCOLE D'ACCORD

ENTRE

..... (*Organisme/Autorité*)

DE/DU

.....(*État*)

ET

..... (*Organisme/Autorité*)

DE/DU

.....(*État*)

CONCERNANT

LA COOPÉRATION ET L'ASSISTANCE

DANS LE DOMAINE DES

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS
ET LES INCIDENTS GRAVES D'AVIATION CIVILE

1. INTRODUCTION

1.1 Le présent protocole reflète l'accord entre(*organisme/autorité*), de/du(*État*), et(*organisme/autorité*), de/du(*État*), ci-après désignés « les parties » au présent protocole, en matière de coopération et d'assistance dans le domaine des enquêtes des accidents et des incidents graves d'aviation civile.

1.2(*État*) et(*État*) déclarent qu'ils sont tous deux parties à la *Convention sur l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et qu'ils sont en conséquence liés par les normes énoncées à l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* à la Convention de Chicago, relative aux enquêtes sur les accidents et les incidents graves.

Note.— Chaque État informe l'autre État des différences par rapport aux normes contenues dans l'Annexe 13 qu'il a notifiées ou qu'il entend notifier.

1.3 Chaque partie aux présentes est autorisée par son Gouvernement à agir à titre d'autorité nationale représentant, respectivement, ...(*État*) et(*État*), en matière d'enquêtes sur les accidents et les incidents graves d'aviation.

1.4 Le présent protocole d'accord fixe les dispositions procédurales de la coopération et de l'assistance entre les Parties, conformément à l'Annexe 13 à la Convention de Chicago.

2. DÉFINITIONS

2.1 Les termes et expressions utilisés dans le présent document ont le même sens que celui qui leur est attribué dans l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* à la Convention de Chicago.

3. OBJET DES ENQUÊTES

3.1 Les enquêtes sur les accidents et les incidents menées suivant l'Annexe 13 ont pour objet la prévention des accidents et des incidents. Les enquêtes ne visent pas à établir la responsabilité des accidents.

4. CODE DE CONDUITE

4.1 Le présent protocole d'accord vise à favoriser la coopération et l'assistance mutuelle entre les parties dans le cadre de l'application des dispositions de l'Annexe 13. Chaque partie s'efforce de surmonter les difficultés pouvant découler des différences de langue, de culture nationale, de systèmes législatifs et de situation géographique.

5. ÉCHANGE D'INFORMATION

5.1 Chaque partie met sur pied un groupe de travail formé de spécialistes qui aura pour tâche de planifier et de mettre en œuvre les échanges et la coopération techniques entre les parties en matière d'enquêtes sur les accidents et les incidents graves d'aviation. Ces échanges techniques doivent comprendre notamment des échanges de vues pour faciliter une meilleure compréhension de la capacité d'enquête des organisations de chaque partie, et pour mieux cerner la portée de l'assistance qui pourrait être fournie dans certaines circonstances.

5.2 Les échanges et la coopération entre les parties doivent également porter sur la formation adéquate des enquêteurs, notamment la participation à des cours de formation.

6. ASSISTANCE À L'ÉTAT D'OCCURRENCE

6.1 Lorsqu'une des parties, agissant à titre d'État d'occurrence, sollicite l'assistance technique de l'autre partie dans le cadre d'une enquête effectuée en vertu de l'Annexe 13, la réponse à cette demande d'assistance sera coordonnée entre les parties. Les deux parties œuvrent ensemble pour assurer la tenue d'une enquête en règle, dans le respect des procédures et de l'esprit de l'Annexe 13.

6.2 Une partie peut demander à connaître les progrès de l'enquête entreprise par l'autre partie ; cette dernière s'efforce dans toute la mesure du possible de lui fournir cette information. Conformément aux lois en vigueur dans chacune des parties, les renseignements fournis en réponse à une demande de ce type sont régis, à tout le moins, par les mêmes règles en matière de confidentialité qui lient la partie qui transmet l'information.

7. COORDINATION

7.1 La personne contact de (*organisme/autorité*) de/du (*État*) chargée de la mise en œuvre du présent protocole d'accord est :

..... (*Titre*)
..... (*Organisme/Autorité*)
..... (*Adresse*)

Tél. : (*Bureau*) (*Portable*)
Fax :
Courriel :

7.2 La personne contact de (*organisme/autorité*) de/du (*État*) chargée de la mise en œuvre du présent protocole d'accord est :

..... (*Titre*)
..... (*Organisme/Autorité*)
..... (*Adresse*)

Tél. : (*Bureau*) (*Portable*)
Fax :
Courriel :

8. DÉNONCIATION

8.1 Le présent protocole d'accord entre en vigueur à la date de sa signature par les parties et il demeure en vigueur à moins que l'une des parties décide d'y mettre fin ; en pareil cas, elle doit donner à l'autre partie un préavis écrit de trois mois.

Fait à le

dans les langues anglaise et

.....
(Titre)

(Organisme/Autorité)

(État)

.....
(Titre)

(Organisme/Autorité)

(État)

— FIN —