



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal, 13 – 18 octobre 2008

Point 6 : Coopération régionale dans les enquêtes sur les accidents et les incidents

COOPÉRATION RÉGIONALE DANS LES ENQUÊTES

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note examine la question de la coopération régionale en matière d'enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation, par la mise en place de systèmes régionaux d'enquêtes.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Lorsqu'un État d'occurrence n'a pas les ressources nécessaires pour mener une enquête sur un accident grave, d'autres États intéressés (par exemple l'État de conception et l'État de construction) peuvent lui prêter main-forte en lui offrant leur soutien. Cependant, de nombreux États n'ont pas non plus la capacité de faire enquête sur les accidents qui ne sont pas de grande envergure et sur les incidents graves. Pour bon nombre de ces États, la mise en place d'une organisation régionale d'enquêtes sur les accidents d'aviation ou la constitution d'un bassin d'enquêteurs qualifiés serait probablement le seul moyen qui leur permette de créer un système efficace d'enquêtes et de prévention.

2. ANALYSE

2.1 La *Convention relative à l'aviation civile internationale* confie à chaque État la responsabilité de veiller à la sécurité de l'aviation. Ainsi, il revient à chaque État d'assurer la navigabilité des aéronefs, de veiller au déroulement sûr et efficace des activités aériennes, de délivrer les licences et certificats au personnel, d'organiser le débit sûr du trafic dans son espace aérien, de fournir des infrastructures aéroportuaires adéquates et de mener les enquêtes nécessaires sur les accidents et incidents d'aviation. Lors de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile, en novembre 1997, l'OACI a présenté les résultats des évaluations de la supervision de la sécurité qui faisaient ressortir qu'un nombre important d'États contractants ont du mal à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP), à recruter du personnel qualifié et à s'acquitter, en général, de leurs obligations relatives à la

supervision de la sécurité. Étant donné que les SARP sont conçues, entre autres choses, pour assurer un niveau minimal de sécurité dans l'aviation civile internationale, le fait de ne pas les mettre en œuvre constitue une menace pour la sécurité des activités aéronautiques.

2.2 L'OACI est depuis longtemps consciente des difficultés qu'éprouvent certains États contractants à mettre en œuvre les SARP, et elle a donc tenté de les aider. Les audits de supervision de la sécurité réalisés dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ont mis en évidence l'ampleur des carences qui empêchent ces États de remplir leurs obligations en matière de supervision de la sécurité. Dans bien des cas, ces carences découlent de l'insuffisance des ressources allouées à l'organisme national chargé de l'aviation civile. Ces États ne sont donc pas en mesure de se conformer pleinement aux exigences nationales et internationales relatives à la sécurité des activités des aéronefs civils.

2.3 S'agissant des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, on constate notamment un manque dans les domaines suivants : systèmes pour la formation des enquêteurs, équipements permettant de mener les enquêtes et procédures, méthodes et lignes directrices concernant l'exécution des enquêtes. Les résultats d'audits et d'autres éléments d'information ont amené l'OACI à conclure qu'elle devait offrir une aide supplémentaire aux États contractants pour mettre en place des systèmes régionaux de supervision de la sécurité, et qu'il fallait leur fournir aussi des orientations pour pallier les carences constatées.

2.4 En 2006, l'OACI a publié le *Manuel de supervision de la sécurité*, qui comprend la Partie B — *Mise en place et gestion d'un système régional de supervision de la sécurité* (Doc 9734). Le manuel fournit des orientations sur la mise en place et la gestion d'un organisme régional de supervision de la sécurité (RSOO) et énonce les fonctions et responsabilités qui incombent aux États contractants de l'OACI dans la mise en place et la gestion d'un système régional de supervision de la sécurité. Ce document, qui s'adresse aux cadres supérieurs des gouvernements puisqu'il porte sur les obligations des États en tant que signataires de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), contient des renseignements et des indications sur la mise en place et la gestion d'un RSOO destiné à aider les États contractants à s'acquitter de la totalité ou d'une partie de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité.

2.5 Dans de nombreux domaines de coopération régionale, les États peuvent réaliser des économies d'échelle favorisant une plus grande efficacité grâce au partage et à la mise en commun des ressources humaines et financières. Les États participants renforceront aussi leur capacité de produire des règlements harmonisés adaptés à leur environnement et conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP). Sur le plan international, l'existence et le bon fonctionnement d'organismes internationaux sont une preuve de solidarité régionale et augmentent l'engagement des États dans les activités aéronautiques régionales ou sous-régionales.

2.6 Pour ce qui est des enquêtes sur les accidents et les incidents, l'élargissement depuis 2005 du programme d'audits USOAP à tous les aspects liés à la sécurité a fourni d'autres constatations à l'OACI et illustré l'ampleur des difficultés sur lesquelles butent la plupart des États contractants. Les constatations se rapportant à l'absence de lois et de règlements appropriés, à l'organisation déficiente des enquêtes, aux manques de formation des enquêteurs et d'équipements permettant de mener les enquêtes, ainsi qu'à l'absence de politiques, de procédures et de lignes directrices en matière d'enquêtes.

2.7 Le Doc 9734 — Partie B n’aborde pas spécifiquement les enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation réalisées à l’échelle régionale. Le manuel contient des indications sur la façon de mettre en place et de gérer un système régional de supervision de la sécurité à l’intérieur d’une région ou d’une sous-région, à l’intention des États qui souhaitent s’acquitter de leurs obligations de supervision de la sécurité par ce moyen. L’efficacité d’un système régional de supervision de la sécurité, tout comme celle d’un système national de supervision de la sécurité, dépend beaucoup de la mise en œuvre efficace des huit éléments cruciaux d’un système de supervision de la sécurité (dont six s’appliquent aux questions traitées dans l’Annexe 13). Il y a lieu de tenir compte de la nécessité de veiller à ce que la mise en place d’un système régional d’enquêtes sur les accidents et incidents ne porte pas atteinte à l’indépendance du processus d’enquête ; c’est là une question qui n’est pas abordée en détail dans le Doc 9734 — Partie B.

3. SUITE À DONNER

3.1 La réunion est invitée à approuver la recommandation, qui figure dans l’appendice, relative à la mise en place de systèmes régionaux d’enquêtes sur les accidents et les incidents.

APPENDICE

RECOMMANDATION DE LA RÉUNION

La Réunion AIG à l'échelon division de 2008 recommande à l'OACI d'élaborer des orientations à l'intention des États sur la façon de mettre en place et de gérer un système régional d'enquêtes sur les accidents et les incidents. Ces orientations seront mises à la disposition des États dans un document AIG approprié.

—FIN—