



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal, 13 – 18 octobre 2008

Point 7 : Correction des carences relevées lors des audits OACI

CARENCES DANS LE DOMAINE AIG RELEVÉES LORS DES AUDITS DE L'OACI

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note donne un résumé des carences constatées dans le domaine des enquêtes sur les accidents et les incidents lors des audits USOAP de l'OACI, en vue de permettre un examen de mesures correctrices appropriées.

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

1. INTRODUCTION

1.1 L'objectif du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est de promouvoir la sécurité de l'aviation dans le monde au moyen d'audits réguliers des États contractants visant à déterminer la capacité de chacun en matière de supervision de la sécurité et l'état d'application des normes et pratiques recommandées (SARP), procédures et éléments indicatifs connexes de l'OACI ainsi que des pratiques de sécurité.

1.2 La présente note donne un résumé des carences qui ont été constatées dans le domaine des enquêtes sur les accidents et les incidents lors des audits de 80 États effectués dans le cadre de l'USOAP de l'OACI (au mois de décembre 2007).

2. ANALYSE

2.1 Lois et règlements

2.1.1 Les dispositions des lois et règlements sont parfois insuffisantes pour assurer l'exécution effective et appropriée des enquêtes sur les accidents et les incidents graves et/ou l'application des SARP énoncées dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*.

2.1.2 En particulier, les dispositions sont insuffisantes ou inappropriées en ce qui concerne :

- a) la conduite des enquêtes sur les incidents graves ;
- b) l'indépendance du processus d'enquête et sa séparation des fonctions administratives et judiciaires qui peuvent attribuer un blâme ou une responsabilité ;
- c) la notification immédiate de tous les accidents et incidents graves aux autorités nationales compétentes ;
- d) l'attribution des pouvoirs nécessaires aux enquêteurs ;
- e) la protection et la garde de l'aéronef et de tous les éléments de preuve pertinents ;
- f) la non-divulgence des éléments énumérés au § 5.12 de l'Annexe 13 ;
- g) la participation de représentants accrédités provenant des États concernés.

2.1.3 Dans certains cas, les dispositions des lois et règlements d'un État ne sont pas suffisantes pour assurer la conformité à l'Annexe 13 parce qu'elles ne s'appliquent pas aux autorités judiciaires, qui peuvent alors utiliser des éléments issus des enquêtes sans se préoccuper des incidences négatives, qui sont indiquées au § 5.12 de l'Annexe.

2.2 **Organisation et dotation en personnel du service d'enquête, et organisation et dotation en personnel dans les États sans organisme d'enquête permanent**

2.2.1 Sur le plan de l'organisation, les États se classent dans les groupes suivants :

Groupe 1 : États qui ont créé un organisme d'enquête permanent distinct de l'autorité de l'aviation civile (AAC) ;

Groupe 2 : États qui ont établi un service permanent au sein de l'AAC pour s'occuper des enquêtes sur les accidents et les incidents ;

Groupe 3 : États qui n'ont pas établi d'organisme d'enquête permanent, à l'intérieur ou à l'extérieur de l'AAC, pour s'occuper des enquêtes sur les accidents et les incidents.

2.2.2 D'ordinaire, les aspects relatifs à l'organisation sont davantage un problème dans les États des groupes 2 et 3. Les préoccupations courantes dans le cas de ces États sont liées à des conflits d'intérêt et à la difficulté d'obtenir des experts techniques pour toute la durée du processus d'enquête.

2.2.3 Un certain nombre d'États n'ont pas la capacité ou les moyens de mettre en place leur propre système d'enquête et manquent d'indications sur la façon de coopérer avec d'autres États (p. ex. pour créer un service sous-régional d'enquête sur les accidents et les incidents).

2.2.4 Au sujet de la formation des enquêteurs, malgré l'existence d'une circulaire de l'OACI portant expressément sur ce sujet [*Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation* (Cir 298)], plusieurs États n'ont pas encore formellement établi de systèmes de formation (y compris une politique, des programmes et des plans périodiques à ce sujet) et/ou ne se sont pas assurés que la formation dispensée à leurs experts techniques répond à leurs besoins particuliers.

2.2.5 D'autres préoccupations concernent le financement des enquêtes et la disponibilité d'équipement et de moyens de transport et de communication appropriés.

2.3 **Procédures de notification**

2.3.1 Quelques États, en particulier dans le Groupe 3, n'ont pas de personnel ou d'organisme chargé de recevoir, transmettre et traiter les notifications d'accident et d'incident.

2.3.2 Dans certains États, le système de notification interne est déficient, un nombre non négligeable de cas n'étant pas signalés aux autorités nationales de l'aviation. Plus particulièrement, on peut penser que plusieurs incidents graves ne sont pas immédiatement notifiés à l'autorité nationale de l'aviation et, partant, qu'ils ne font pas l'objet d'une enquête, approfondie ou autre.

2.3.3 De plus, plusieurs États n'ont pas indiqué à l'OACI de numéro de téléphone d'un contact permettant aux autres États de les joindre 24 heures sur 24 pour signaler un accident ou un incident grave les concernant.

2.3.4 Dans de nombreux États, les procédures de notification ne sont pas formalisées.

2.4 **Procédures d'enquête**

2.4.1 Dans chaque État, les éléments produits par l'OACI dans le domaine AIG doivent être complétés selon les besoins par des procédures, processus, lignes directrices, listes de contrôle et autres indications spécifiques adaptés au système particulier mis en place par l'État pour les enquêtes sur les accidents et incidents relevant de sa responsabilité, ainsi que pour la participation aux enquêtes menées par d'autres États.

2.4.2 Cependant, un certain nombre d'États n'ont pas encore produit de tels procédures, processus ou autres indications relatifs à l'exécution des enquêtes et à la participation aux enquêtes d'autres États. Dans quelques cas, des procédures ont été établies, mais elles ne sont pas mises en œuvre, ou mises en œuvre de façon cohérente.

2.5 **Rapports finaux, recommandations de sécurité et ADREP**

2.5.1 Même dans les cas où des procédures ont été établies, le non-respect des dispositions de l'OACI concernant les rapports finaux, les recommandations de sécurité et les comptes rendus ADREP est chose courante. Plusieurs rapports finaux n'ont pas été achevés ou publiés. Parfois, les rapports sont finalisés sans consultation des autres États concernés.

2.6 **Systèmes de compte rendu, bases de données et systèmes de prévention des accidents**

2.6.1 De plus en plus d'États utilisent le logiciel du Centre européen de coordination des systèmes de comptes rendus d'incidents en navigation aérienne (ECCAIRS) dans le cadre du système ADREP pour tenir une base de données d'accidents et d'incidents. Les principales préoccupations à ce sujet concernent :

- a) un système de compte rendu obligatoire qui n'est pas pleinement mis en œuvre, de nombreux cas n'étant pas dûment notifiés ;
- b) l'absence de système de compte rendu volontaire (à l'échelon de l'État) ;

- c) l'absence d'analyse des données de sécurité par les autorités nationales de l'aviation.

2.7 **Coopération en vue de l'établissement de groupes d'enquête régionaux**

2.7.1 Les Résolutions A36-2 (*Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité*) et A36-3 (*Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement [ISD] — Sécurité*) de l'Assemblée appuient les organismes régionaux de supervision de la sécurité créés tels qu'ils sont décrits dans le *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie B — *Mise en place et gestion d'un système régional de supervision de la sécurité* (Doc 9734). Il s'agit d'un exemple de façon d'établir un groupe d'enquête sur les accidents et incidents. La création de tels organismes a par la suite été appuyée par le *Symposium CE-OACI sur les organismes régionaux*, qui a eu lieu à Montréal les 10 et 11 avril 2008.

2.7.2 Le Secrétariat signale que la note de travail AIG/08-WP/19 donne des renseignements sur la coopération régionale dans le cadre des enquêtes. À ce sujet, la réunion est invitée à recommander que l'OACI élabore des orientations sur ce sujet à l'intention des États.

3. **SUITE À DONNER PROPOSÉE**

3.1 La réunion est invitée à approuver la recommandation figurant en appendice, concernant la correction des carences relevant de l'Annexe 13 qui ont été constatées lors des audits de l'USOAP.

APPENDICE

RECOMMANDATION DE LA RÉUNION

La réunion AIG à l'échelon division de 2008 recommande que l'OACI réalise une étude en vue de classer par ordre de priorité les carences relevant de l'Annexe 13 qui ont été relevées lors des audits de l'USOAP et de les résoudre de la manière la plus efficace possible.

— FIN —