



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

ORGANISATIONS RÉGIONALES D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

(Note présentée par le Comité aéronautique inter-États)

SOMMAIRE

La présente note examine le rôle des organismes régionaux d'enquête internationale et les avantages qu'ils offrent, ainsi que la proposition d'amendement du Chapitre 5 de l'Annexe 13, visant à aider les États à moderniser leur législation nationale sur les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Au paragraphe 2.1.6 du *Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation*, Partie I — *Organisation et planification* (Doc 9756), il est recommandé aux États qu'ils encouragent les groupes régionaux dans le domaine de la sécurité aéronautique. Ces organismes régionaux pourraient s'occuper, entre autres, des questions liées aux enquêtes sur les accidents d'aviation, telles que la délégation d'autorité (partielle ou totale) pour les enquêtes, ou la coopération entre les États dans le cadre des enquêtes.

2. ANALYSE

2.1 Le Comité aéronautique inter-États (CAI) est une organisation internationale composé de douze États¹. Fort de l'autorité qui lui a été accordé par ses États membres au titre de l'Accord sur l'aviation civile et l'utilisation de l'espace aérien (accord international signé en décembre 1991 et enregistré auprès de l'OACI), le CAI mène, entre autres fonctions, des enquêtes sur des accidents d'aviation survenus dans les États contractants ou à des aéronefs appartenant à des États contractants ou fabriqués par ceux-ci, et formule des recommandations pour la prévention des accidents.

¹ République azerbaïdjanaise, République d'Arménie, République du Bélarus, Géorgie, République du Kazakhstan, République kirghize, République de Moldova, Fédération de Russie, République du Tadjikistan, Turkménistan, Ukraine, République d'Ouzbékistan.

2.2 Agissant au nom des États, le CAI a plus de 15 ans d'expérience d'enquêtes et de prévention des accidents d'aviation. Le Comité appuie l'OACI dans ses efforts de renforcement de l'interaction des États aux niveaux régional et sous-régional pour résoudre les problèmes de sécurité aérienne, en donnant suite aux conclusions et aux recommandations de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation, tenue du 20 au 22 mars 2006. Le CAI est d'avis que la création d'organismes régionaux et sous-régionaux, notamment d'organismes de prévention et d'enquête, présente un important potentiel dans l'apport d'assistance pratique aux États qui doivent s'acquitter de leurs devoirs et de leurs responsabilités conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), à ses Annexes et aux procédures et pratiques en vigueur relatives à la sécurité des vols. Le CAI a présenté des informations à ce sujet (A36-WP/56) à la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI.

2.3 La création d'organisations régionales telles que le CAI présente plusieurs avantages évidents pour tous les États, mais plus particulièrement pour les États qui ne disposent pas de ressources financières, technologiques et humaines considérables.

2.3.1 Les enquêtes sont organisées et menées selon des règles harmonisées qui sont pleinement conformes aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile de l'OACI, ainsi qu'à ses normes et pratiques recommandées.

2.3.2 Une telle organisation régionale devrait être, par nature, indépendante, puisqu'elle transcende non seulement le cadre des autorités de l'aviation civile d'un État particulier, mais aussi le cadre des autres autorités de cet État.

2.3.3 Les questions relevant de la sécurité aérienne exigent non seulement une spécialisation et des connaissances particulières, mais aussi un financement important, des ressources conjointes et l'expérience de spécialistes et d'experts. Il semblerait donc plus rationnel et plus efficace du point de vue des coûts de former et d'utiliser des enquêteurs professionnels et d'équiper des laboratoires techniques avec par exemple des dispositifs d'extraction de données FDR/CVR, dans le cadre d'une organisation régionale, en en répartissant les coûts, qui dépasseraient les capacités de financement d'un État quelconque.

2.3.4 Au fur et à mesure de la création d'organisations régionales, le nombre d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation augmentera naturellement, ce qui permettra de maintenir les compétences nécessaires des enquêteurs et de développer des aptitudes d'investigation pratiques.

2.3.5 Pour le moment, une enquête sur un accident d'aviation ne peut être réalisée par un seul État, puisqu'elle appelle la participation non seulement des États de conception, de construction, d'exploitation et d'immatriculation, mais aussi celle des États dont les ressortissants ont péri dans l'accident. Le caractère multinational de l'enquête est déterminé en grande partie par la migration généralisée des populations dans le monde, ainsi qu'au sein d'une région donnée. Il est plus facile d'éviter les conflits d'intérêt au sein d'organismes régionaux, parce que dans un grand nombre de cas, ces organismes peuvent représenter plusieurs États, facilitant ainsi l'interaction, l'échange d'information et la présentation des rapports.

2.3.6 Il est aussi bien plus facile de soumettre aux autorités responsables les recommandations découlant des enquêtes et de contrôler la suite qui leur est donnée, surtout lorsque un ou plusieurs des États contractants sont des États constructeurs.

2.3.7 La coopération internationale avec d'autres États et organisations serait également facilitée, puisqu'il n'est pas nécessaire pour chacun des États intéressés d'établir des protocoles d'accord ou d'appartenir à des organisations internationales, toutes ces procédures pouvant être suivies dans le cadre d'une organisation régionale. Il sera aussi plus facile pour les États d'influencer les décisions à l'échelle internationale ou régionale, grâce à une meilleure coordination avec d'autres États.

2.4 Il convient de noter que, en cas d'établissement de telles organisations régionales, les autorités de législation nationale envisageront aussi bien la possibilité de leur déléguer une autorité relative que les sources de financement de ces organisations. Il serait bien plus facile d'introduire des dispositions à cette fin dans la législation nationale, si les documents internationaux essentiels contiennent déjà des références et des recommandations à cet égard.

3. SUITE À DONNER

3.1 Il est proposé d'examiner les éléments présentés, de réitérer que l'OACI encourage les États à appuyer l'établissement de groupes et d'organisations régionaux, notamment des organismes d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation, et de présenter les propositions d'amendement de l'Annexe 13 figurant en appendice, concernant la possibilité de déléguer les enquêtes à des organisations internationales.

APPENDICE

PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'ANNEXE 13

...

CHAPTIRE 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 responsable de la conduite de l'enquête, mais il pourra déléguer, en totalité ou en partie, cette enquête à un autre État ou à une organisation internationale (inter-États), par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État d'occurrence facilitera l'enquête par tous les moyens.

5.1.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État d'occurrence ouvre une enquête sur les circonstances d'un incident grave. Cet État pourrait déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une telle enquête à un autre État ou à une organisation internationale (inter-États), par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État d'occurrence devrait faciliter l'enquête par tous les moyens.*

...

— FIN —