



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,
DÉCISION D'ENQUÊTER ET ORDRE DE PRIORITÉ DES ENQUÊTES**

(Note présentée par l'Australie)

SOMMAIRE

La présente note appuie le fait que l'on porte la pratique recommandée 5.1.1 au rang de norme. Toutefois, il devrait y avoir des éléments indicatifs plus précis sur les événements touchant la sécurité qui doivent être investigués en tant qu'incident grave. Il est soutenu que la définition d'incident grave et les éléments indicatifs s'y rapportant devraient être modifiés. Un système permettant de prioriser les ressources destinées aux enquêtes est donné à titre d'exemple.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Il est proposé dans la note AIG/08-WP/3 de porter la pratique recommandée 5.1.1 au rang de norme, mais en limitant l'exigence de mener enquête sur les incidents graves aux aéronefs ayant une masse maximale de plus de 2 250 kg. Il est également proposé de modifier la norme 5.4 qui permet à l'autorité responsable des investigations techniques (AIA) d'ouvrir une enquête se bornant à établir les faits lorsque les résultats d'une enquête de grande portée seraient limités, notamment dans le cas des accidents d'aéronefs légers qui sont des répétitions d'événements qui se sont déjà produits. L'Australie appuie ces propositions.

1.2 La proposition figurant dans la note WP/3 de porter la pratique recommandée 5.1.1 au rang de norme soulève également la question de savoir si la définition d'incident grave ainsi que les éléments indicatifs fournis dans le Supplément C sont suffisamment complets pour permettre aux États de se conformer à la nouvelle norme proposée, et si le Supplément C englobe tous les incidents graves pertinents dont l'enquête présenterait un grand intérêt du point de vue de la sécurité.

1.3 L’Australie emploie depuis de nombreuses années un système qui lui permet de prioriser les enquêtes sur les accidents et incidents graves, afin d’utiliser au mieux les ressources limitées destinées aux investigations. Il est proposé d’inclure ce système dans un nouveau supplément pour offrir aux États une orientation sur la façon de prioriser les activités d’investigation.

2. ANALYSE

2.1 Enquêtes sur les accidents et les incidents graves

2.1.1 L’Australie est d’accord avec le principe fondamental voulant que tous les accidents et incidents graves fassent obligatoirement l’objet d’une enquête, comme un tout. Cependant, étant donné que les normes constituent des exigences minimales auxquelles tous les États doivent se conformer malgré les différences quant aux moyens institutionnels et financiers, il y a lieu de préciser l’étendue et l’importance des enquêtes.

2.1.2 L’Australie est d’avis que la priorité, en termes de réglementation et d’enquête, doit être accordée en premier lieu aux passagers payants qui empruntent les vols de transport public régulier et les vols affrétés. On ne peut s’attendre à ce que ces passagers soient au courant des risques auxquels ils sont exposés lorsqu’ils prennent l’avion, ou qu’ils puissent les maîtriser. L’Australie a créé une hiérarchie fondée sur le risque où l’attention des autorités de réglementation et les ressources pour mener des enquêtes vont en premier lieu aux passagers payants, qui ont des attentes élevées concernant la sécurité. À l’inverse, s’il s’agit d’une activité aérienne comportant un risque relativement élevé — divertissement personnel, aviation sportive et vols d’aéronefs expérimentaux —, mais qui est exécutée de façon volontaire, la priorité pour les autorités est moins élevée.

2.2 Enquêtes exhaustives et investigations destinées à établir les faits

2.2.1 L’Australie appuie sans réserves la proposition figurant dans la note WP/3 de modifier la norme 5.4. Si l’intérêt d’une enquête détaillée est limité, voire nul, du point de vue de la sécurité, une investigation se limitant à établir les faits peut suffire. Toutefois, il faudrait également modifier la norme 5.4 a) pour qu’elle se lise comme suit : « la collecte, l’enregistrement et l’analyse de tous les renseignements pertinents disponibles », autrement aucune enquête ne pourrait être conforme à la norme disponible. Compte tenu de la note WP/8, la norme 5.4 c) devrait énoncer : « si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ».

2.3 Priorités de l’Australie en matière d’enquêtes sur les accidents et les incidents graves

2.3.1 La politique de l’Australie relative aux ressources allouées aux investigations a pour fondement de donner la priorité et d’allouer les ressources aux événements qui présentent le plus grand intérêt du point de vue de la sécurité, et elle établit donc une pondération selon le type de vols. Les ressources d’enquête sont allouées selon l’ordre de priorité suivant :

1. Accidents visés à l’article 26 (automatique) ;
2. Transport de passagers — gros aéronefs ;
3. Transport de passagers — petits aéronefs :

a) transport public régulier et vols affrétés sur de petits aéronefs ;

b) travail aérien humanitaire ;

4. Vols récréatifs commerciaux (c.-à-d. payants, comme un baptême de l'air) ;

5. Vols d'instruction ;

6. Travail aérien avec des passagers (p. ex. des journalistes, des géologues effectuant des levées, etc.) ;

7. Autres types de travail aérien :

a) travail aérien sans passagers (p. ex., travaux agricoles, transport de fret) ;

b) entreprises offrant des vols de transport privé/personnel ;

8. Vols récréatifs personnels, aviation sportive, aéronefs expérimentaux, à haut risque.

2.3.2 La réunion AIG devrait envisager d'élaborer un nouveau supplément pour aider les États à prioriser les ressources d'investigation. L'Australie recommande à la réunion AIG de se servir du système décrit ci-dessus comme point de départ.

2.4 Définition de l'expression « incident grave »

2.4.1 Le changement de rang proposé pour la pratique 5.1.1 présuppose que la définition de l'expression « incident grave » est suffisamment précise pour permettre aux États d'identifier avec assurance les événements qui tombent dans cette catégorie et qui doivent, par conséquent, faire l'objet d'une enquête. Le Supplément C offre des exemples, à titre d'éléments indicatifs, permettant d'identifier les incidents graves. L'emploi de l'expression « a failli [se produire] » et les exemples donnés n'offrent pas l'aide nécessaire pour identifier un incident grave. Par exemple, comment traiter les événements suivants : « quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement » et « impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse », lorsque l'aéronef touché est muni de systèmes TCAS et EGPWS modernes ? En outre, l'Australie a enquêté sur plusieurs occurrences de rupture de séparation, y compris des incidents touchant des vols du transport public régulier, où les procédures du fournisseur de services de circulation aérienne et/ou celles de l'exploitation des vols comportaient des carences en matière de sécurité. Les enquêtes sur ces incidents ont permis de prendre des mesures importantes pour améliorer la sécurité, quoique ces incidents ne cadrent pas avec la définition d'accident grave, ou ils ne sont pas reflétés dans les exemples fournis dans le Supplément C.

2.4.2 Bien que la définition d'incident grave est axée sur le résultat, les événements signalés dans le Supplément C s'intéressent essentiellement à une hausse marquée du risque pour l'aéronef et/ou son équipage et/ou passagers. La question centrale est : « y a-t-il eu un risque important d'accident ? » L'identification du risque et sa réduction au minimum sont au cœur même de la théorie des systèmes de gestion de la sécurité. Pour assurer la cohérence, la définition de l'expression « incident grave » et les éléments indicatifs devraient également utiliser la terminologie de la gestion des risques. Au moment où on s'apprête à porter l'investigation des incidents graves au rang de norme, il devrait y avoir une liste de référence plus complète des incidents graves devant obligatoirement faire l'objet d'une enquête. Il y aurait aussi lieu d'envisager d'amender périodiquement cette liste car, avec le progrès de la technologie, les événements figurant sur la liste devront peut-être être réévalués, et il faudra peut-être en ajouter de nouveaux.

3. SUITE À DONNER

3.1 La réunion est invitée à :

3.1.1 Examiner la proposition de l’Australie de modifier la norme 5.4 a) afin qu’elle se lise comme suit :

a) la collecte, l’enregistrement et l’analyse de tous les renseignements pertinents disponibles sur l’accident ou l’incident en question ;

3.1.2 Examiner la proposition de l’Australie de modifier la norme 5.4 c) afin qu’elle se lise comme suit :

c) si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs.

3.1.3 Examiner la possibilité de modifier la définition de l’expression « incident grave » afin de refléter les principes de la gestion du risque, pour qu’elle se lise ainsi :

Incident grave. Incident où il y a eu un risque élevé qu’un accident se produise.

3.1.4 Examiner la possibilité d’actualiser le Supplément C afin d’offrir une liste de référence des événements constituant un incident grave au sens de l’Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation*. Il sera également indiqué que la liste en question fera l’objet d’une révision périodique.

3.1.5 Examiner la politique de l’Australie lui permettant de prioriser les ressources destinées aux enquêtes, qui est décrite dans la présente note, et l’utiliser à titre d’éléments indicatifs d’un nouveau supplément à l’Annexe 13.

— FIN —