



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

CRÉATION D'UNE COMMISSION CHARGÉE DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS GRAVES EN AMÉRIQUE CENTRALE

(Note présentée par El Salvador)

SOMMAIRE

La présente note pose les bases de la création d'une commission régionale chargée des enquêtes sur les accidents et les incidents graves dans la Région Amérique centrale et analyse les avantages de cette commission pour la région.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 5.1.

1. INTRODUCTION

1.1 Dans le cadre de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation en Amérique centrale, l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA) a constitué un groupe d'experts ayant pour objectif d'élaborer des outils pour amener toutes les autorités de l'aviation civile en Amérique centrale à fonctionner suivant une norme minimale obligatoire commune dans le domaine des enquêtes et de la prévention des accidents. Lors de la première réunion du groupe d'experts, qui a eu lieu en août 2007, le représentant d'El Salvador a été élu président et une série d'initiatives pour aider la région ont été établies, dont les suivantes :

- a) l'élaboration d'un MRAC-13 (règlement de l'aviation civile) conforme à l'Annexe 13 de l'OACI ;
- b) l'élaboration d'un manuel de l'enquêteur, de procédures et de listes de contrôle ;
- c) l'évaluation du système de base de données relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents graves, qui sera mis en place dans la région et devra être compatible avec la base de données SGS ;
- d) l'évaluation de la possibilité de créer une équipe d'intervention rapide régionale pour aider les États dans les enquêtes sur les accidents et les incidents graves ; et

- e) le choix d'une personne de chaque État membre destinée à remplir les fonctions d'enquêteur désigné au sein de l'équipe d'intervention rapide ; un enquêteur désigné devait être nommé pour chaque pays.

1.2 Le directeur du groupe d'experts régional a été invité à prendre la parole au cours du séminaire COCESNA-ACSA tenu les 29 et 30 avril 2008 au Costa Rica. La présentation a porté sur la création proposée d'une commission régionale d'enquête sur les accidents ; la proposition a été soumise aux États membres de la COCESNA et aux participants au séminaire et serait présentée à la prochaine réunion enquêtes et prévention des accidents à l'échelon division de l'OACI.

1.3 Actuellement, aucun État de la région n'a d'organisme indépendant chargé d'enquêter sur les accidents et les incidents d'aviation. Au mieux, certains États ont des départements qui, lorsqu'un accident ou un incident d'aviation a lieu, s'occupent de l'enquête qui s'ensuit. Cependant, ces départements n'ont ni les ressources financières adéquates, ni le personnel pleinement formé nécessaire pour effectuer les tâches d'enquête. Par ailleurs, comme ces départements dépendent des structures organisationnelles de leurs autorités de l'aviation civile respectives, l'indépendance des enquêtes telle que prévue par l'OACI n'est pas garantie.

2. POINTS GÉNÉRAUX

2.1 L'aviation en Amérique centrale est aujourd'hui en expansion. Cela se reflète dans l'accroissement des opérations dans la région, qui résulte en un trafic passagers accru.

2.2 Les pays de la Région Amérique centrale sont des pays en développement dont les ressources sont limitées.

2.3 L'Amérique centrale est une région relativement petite par rapport à d'autres régions du monde.

2.4 À l'exception du Belize, tous les pays de la Région Amérique centrale partagent la même langue : l'espagnol.

2.5 Il existe des initiatives régionales pour l'intégration de l'Amérique centrale dans la sphère de l'aviation (Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale).

2.6 Lorsqu'un accident d'aviation se produit, l'attention du monde est attirée sur le pays où l'événement a eu lieu parce que l'État d'occurrence a la responsabilité de l'enquête correspondante. L'État d'occurrence détermine les causes probables de l'accident et recommande des mesures de sécurité pour prévenir d'autres accidents présentant des caractéristiques similaires.

2.7 Le 30 mai 2008, un accident concernant un Airbus A320 a eu lieu à l'aéroport de Tocontín, au Honduras. Des représentants du Honduras, d'El Salvador, du Costa Rica, du NTSB, de la FAA, du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), de l'Air Accident Investigation Unit (AAIU-Irlande), d'Airbus et de l'International Aero Engines (IAE) participent à l'enquête en cours. L'accident d'aviation grave le plus récent qui ait eu lieu en Amérique centrale était celui du vol TACA 390, le 30 mai 2008, et l'enquête correspondante, qui se déroule actuellement, a rencontré plusieurs difficultés, notamment les suivantes :

- a) le manque d'information des autorités de l'aviation civile quant au processus et au but d'une enquête de ce type ;
- b) le traitement inapproprié des renseignements relatifs à l'accident ;
- c) des problèmes avec la délégation chargée de la conduite de l'enquête ;
- d) le manque de ressources, p. ex. d'équipements et d'installations, pour mener à bien l'enquête ; et
- e) la politisation des causes possibles de l'accident.

2.8 Le 24 août 2008, au Guatemala, un Cessna Caravan a subi un accident dans lequel 11 personnes ont perdu la vie. L'enquête correspondante est aux prises avec les mêmes problèmes que ceux auxquels est confrontée l'enquête au Honduras en question ci-dessus.

2.9 Beaucoup d'États délèguent (conformément à l'Annexe 13) à leurs autorités de l'aviation civile respectives la responsabilité des enquêtes sur les accidents et les incidents graves. Cependant, cette pratique peut entraîner de possibles conflits d'intérêt, parce que les enquêteurs pourraient avoir à signaler aux autorités dont ils relèvent des carences en matière de supervision de la sécurité.

3. PROPOSITION

3.1 Nous proposons qu'un projet pilote soit exécuté en Amérique centrale, pour évaluer l'utilité d'une commission centraméricaine d'enquête sur les accidents et les incidents graves d'aviation, et pour concevoir et mettre sur pied cette commission. Cela implique la réalisation d'une analyse du contexte, l'élaboration d'une structure organisationnelle, la signature d'accords de coopération avec d'autres États et organisations aéronautiques internationales, ainsi que l'élaboration et la mise en place d'un cadre de réglementation conforme aux exigences de l'Annexe 13 de l'OACI et régissant tous les États membres de la COCESNA.

3.2 Il convient de signaler qu'avec la mise en œuvre de cette proposition, l'État d'occurrence *ne* délègue *pas* la responsabilité de l'enquête à une autre partie, puisqu'il fait partie de l'organisation régionale et que l'enquêteur désigné fait partie de l'État.

4. AVANTAGES

4.1 La mise sur pied d'une commission régionale chargée des enquêtes sur les accidents et incidents :

- a) garantirait l'indépendance des enquêtes ;
- b) garantirait que toutes les enquêtes sont menées conformément aux exigences de l'OACI ;
- c) garantirait l'affectation de ressources financières suffisantes à la réalisation des enquêtes ;

- d) comprendrait une formation garantissant que les membres de la commission maîtrisent les techniques d'enquête sur les accidents d'aviation ; et
- e) renforcerait l'image de la Région Amérique centrale.

5. SUITE PROPOSÉE

5.1 La réunion est invitée à :

- a) appuyer la réalisation de ce projet ; et
- b) l'OACI est invitée à désigner la Région Amérique centrale comme lieu d'exécution du projet pilote visant à évaluer l'utilité d'une commission centraméricaine chargée des enquêtes sur les accidents et les incidents graves d'aviation ainsi qu'à concevoir et mettre sur pied cette commission.

— FIN —