



AIG/08-WP/79
16/10/08

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

Montréal, 13 – 18 octobre 2008

RAPPORT SUR LE POINT 1.1 DE L'ORDRE DU JOUR

Le 18 octobre 2008, la Plénière a approuvé le rapport sur le point 1.1 de l'ordre du jour.

Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après en avoir retiré la page de couverture.

Point 1 : Annexe 13
1.1 : Chapitre 1^{er} de l'Annexe 13

1.1.1 INTRODUCTION

1.1.1.1 La réunion examine diverses propositions visant à amender des définitions figurant dans le Chapitre 1^{er} de l'Annexe 13.

1.1.2 DÉFINITION D'« ACCIDENT »

1.1.2.1 La réunion examine l'utilisation des systèmes aériens sans pilote (UAS) et l'augmentation prévue de cette utilisation en aviation civile. Elle convient que les accidents concernant des UAS devraient faire l'objet d'enquêtes dans le cadre de l'Annexe 13 et que les dispositions pertinentes de cette Annexe devraient être modifiées pour tenir compte des UAS. Le libellé de la définition du terme « accident » est modifié en conséquence, et une Note 3 est ajoutée à cette définition. Une Note 3 est également ajoutée au paragraphe 5.1 de l'Annexe 13.

1.1.2.2 Une préoccupation a été soulevée au sujet de la situation qui est créée lorsqu'un aéronef disparaît et qu'on ne peut pas le retrouver. La réunion note qu'un accident de ce genre devrait faire l'objet d'une enquête sur la base des renseignements disponibles, quels qu'ils soient, et rappelle que le paragraphe 5.13 prévoit la réouverture d'une enquête lorsque de nouveaux éléments significatifs sont apportés, par exemple lorsque l'on retrouve l'aéronef plus tard. Elle convient d'insérer une référence au paragraphe 5.13 dans la Note 2 à la définition d'« accident ».

1.1.2.3 La réunion formule la recommandation suivante :

RSPP | Recommandation 1.1/1 — Prise en compte des systèmes aériens sans pilote (UAS)

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef en vue d'un vol, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

...

Note 2.— Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée. Si l'épave est retrouvée ultérieurement, il conviendrait d'envisager de rouvrir l'enquête, comme il est prévu au paragraphe 5.13.

Note 3.— Un événement lié à l'utilisation d'un système aérien sans pilote en vue d'un vol, qui survient entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est éteint. Le type de système aérien sans pilote qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au paragraphe 5.1.

Recommandation 1.1/1 (suite)

...

CHAPITRE 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 en outre responsable de la conduite de l'enquête, mais il pourra déléguer, en totalité ou en partie, cette conduite à un autre État, par accord et consentement mutuels. De toute façon, l'État d'occurrence facilitera l'enquête par tous les moyens.

...

Note 3.— Dans le cas d'une enquête concernant un système aérien sans pilote, seuls les aéronefs ayant une approbation de conception et/ou d'exploitation doivent être pris en compte.

...

1.1.2.4 La réunion examine ensuite une proposition visant à préciser les critères de classification des dommages causés aux aéronefs, qui figurent dans la définition du terme « accident », afin d'aider les États à classer les événements comme des accidents ou des incidents graves. Elle convient en principe de la proposition. Au cours de l'examen détaillé des éléments proposés qui fait suite, elle convient des modifications du membre de phrase « dommages ou une rupture structurelle » figurant dans la définition du terme « accident », comme il est indiqué dans la recommandation ci-dessous.

RSPP

**Recommandation 1.1/2 — Amendement de la partie de la définition du
terme « accident » qui concerne les dommages
causés à l'aéronef*****Accident.***

...

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et

Recommandation 1.1/2 (suite)

- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités ~~au~~ à un seul moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, de dommages superficiels au train d'atterrissage, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, de dommages aux pare-brise, ~~ou~~ de petites entailles ou perforations du revêtement; ou de dommages mineurs causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome).

...

1.1.2.5 De plus, la réunion reconnaît qu'il est parfois difficile de déterminer si un événement doit être classé comme un accident, un incident grave ou un incident. Elle convient donc en principe de la partie de la proposition qui contient des notes d'utilisation détaillées et des exemples destinés à aider les États à identifier les dommages à un aéronef dans le cadre de leur classification en accidents, incidents graves et incidents. Elle note qu'il sera peut-être nécessaire d'apporter des modifications d'ordre rédactionnel au texte proposé avant de l'inclure dans l'Annexe 13 sous forme d'éléments indicatifs dans un nouveau Supplément X (pages vertes). La réunion formule la recommandation suivante relative à un nouveau Supplément X de l'Annexe 13 :

RSPP

Recommandation 1.1/3 — Nouveau Supplément X — Éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs

Insérer dans l'Annexe 13 un nouveau Supplément X s'inspirant du texte suivant :

ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS

1. Si un moteur se détache d'un aéronef, l'événement est classé comme un accident, même si les dommages se limitent au moteur.
2. Une perte de capots de moteur (soufflante ou partie chaude) ou d'éléments d'inverseur qui ne cause pas d'autres dommages à l'aéronef n'est pas considérée comme un accident.
3. Les cas d'éjection d'aubes de compresseur ou de turbine ou d'autres éléments internes de moteur par la tuyère du moteur ne sont pas considérés comme des accidents.

Recommandation 1.1/3 (suite)

4. L'écrasement ou la perte du radome ne sont pas considérés comme des accidents, à moins qu'ils ne causent des dommages importants à d'autres structures ou systèmes.
5. Les cas d'absence de volet, de bec ou d'un autre élément hypersustentateur, d'aillette marginale, etc., dans lesquels l'aéronef est autorisé à voler au titre de la LME ou de la LEC ne sont pas considérés comme des accidents.
6. Rentrée d'une jambe de train d'atterrissage ou atterrissage sur le ventre se traduisant seulement par des marques d'abrasion sur le revêtement. Si on peut sans danger autoriser l'appareil à effectuer un autre vol après des réparations mineures ou temporaires et que, par la suite, l'aéronef fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente, l'événement ne sera pas classé comme un accident.
7. Si les dommages causent une dépressurisation de l'appareil ou empêchent sa pressurisation, l'événement est classé comme un accident.
8. Un événement nécessitant la dépose d'éléments pour inspection, comme la dépose préventive d'une jambe de train d'atterrissage à la suite d'une sortie de piste à basse vitesse, n'est pas considéré comme un accident même s'il entraîne beaucoup de travail, sauf si l'on constate des dommages importants.
9. Les événements entraînant une évacuation d'urgence ne sont pas considérés comme des accidents, sauf si une personne est grièvement blessée ou si l'aéronef subit des dommages assez importants.

Note 1.— Dans le cas de dommages causés à un aéronef qui altèrent sa résistance structurelle, ses performances ou ses caractéristiques de vol, l'aéronef peut avoir atterri en sécurité, mais il ne peut pas effectuer un autre secteur de vol en sécurité sans d'abord faire l'objet de réparations.

Note 2.— Si on peut sans danger autoriser l'appareil à effectuer un autre vol après des réparations mineures, p. ex. une réparation temporaire suite à un contact de la queue avec le sol, et que, par la suite, l'aéronef fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente, l'événement ne sera pas classé comme un accident. De même, si l'aéronef peut être autorisé à voler au titre de la liste minimale d'équipements (LME) ou de la liste d'écarts de configuration (LEC), les éléments en cause étant déposés, absents ou hors de fonctionnement, la réparation ne sera pas jugée majeure et, par conséquent, l'événement ne sera pas classé comme un accident.

Note 3.— Le coût des réparations ou la perte estimative, tels qu'indiqués par les compagnies d'assurance, peuvent donner une indication des dommages subis, mais ils ne devraient pas être utilisés comme seul guide pour déterminer si les dommages justifient de classer l'événement comme un accident. De même,

Recommandation 1.1/3 (suite)

un événement peut être considéré comme une « perte de coque » parce l'aéronef n'est pas économique à réparer, sans pour autant avoir subi des dommages tels que l'événement peut être classé comme un accident.

1.1.3 NOUVELLE DÉFINITION : « ACCIDENT GRAVE »

1.1.3.1 Il est proposé d'introduire une définition d'« accident grave », mais la proposition ne reçoit pas d'appui.

1.1.4 DÉFINITION D'« INCIDENT GRAVE »

1.1.4.1 La réunion examine une proposition visant à ajouter à la définition d'« incident grave » une période de limitation (*limiting time-frame*) identique à celle qui est prévue dans la définition d'« accident ». Elle convient d'utiliser le même texte que celui qui figure dans cette définition, à savoir : « lié à l'utilisation d'un aéronef en vue d'un vol qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues. »

1.1.4.2 La réunion examine aussi une proposition consistant à modifier la définition d'« incident grave » de façon qu'elle indique « Incident durant lequel le risque d'accident était élevé », pour qu'elle cadre avec la terminologie de la gestion des risques et les principes des systèmes de gestion de la sécurité. La proposition reçoit un certain appui, et des points de vue sont exprimés en faveur du maintien des définitions actuelles. Il est aussi émis l'avis que la proposition représente essentiellement une modification de forme et qu'à ce titre, il ne faudrait peut-être pas la changer. Après débat, la réunion convient de modifier la première partie de la définition de façon qu'elle indique « Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu un risque élevé d'accident ».

1.1.4.3 La réunion formule la recommandation suivante :

RSPP | Recommandation 1.1/4 — Amendement de la définition d'« incident »

...

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire qu'il y a eu un risque élevé d'accident, lié à l'utilisation d'un aéronef en vue d'un vol qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues.

...

1.1.5 SUPPLÉMENT C À L'ANNEXE 13 — LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

1.1.5.1 La réunion examine une proposition concernant le Supplément C à l'Annexe 13 — Liste d'exemples d'incidents graves. La proposition visant à inclure une référence spécifique aux « pannes de turbomachines non maîtrisées » est acceptée.

1.1.5.2 La réunion formule la recommandation suivante :

RSPP	Recommandation 1.1/5 — Amendement du Supplément C à l'Annexe 13 SUPPLÉMENT C. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES ... 2. Les incidents énumérés sont des exemples typiques d'incidents susceptibles d'être des incidents graves. Cette liste n'est pas exhaustive et n'est donnée qu'à titre indicatif en rapport avec la définition de l'expression « incident grave ». ... Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteurs, y compris les pannes de turbomachines non maîtrisées, non classées comme accident. ...
------	--

1.1.6 DÉFINITION D'« ENREGISTREUR DE BORD »

1.1.6.1 La réunion convient de reporter l'examen d'un amendement de la définition de l'expression « enregistreur de bord » à l'examen du point 1.7 de l'ordre du jour.

1.1.7 DÉFINITION DE « RECOMMANDATION DE SÉCURITÉ »

1.1.7.1 La réunion examine ensuite la définition de l'expression « recommandation de sécurité ». Il est convenu d'une proposition consistant à aligner la définition sur l'objectif d'une enquête (ne pas attribuer de blâme ou de responsabilité) en ajoutant qu'une recommandation de sécurité ne crée en aucun cas une présomption de blâme ou de responsabilité pour un accident ou un incident.

1.1.7.2 Deux propositions et plusieurs suggestions d'amendement de la définition sont faites, visant à indiquer qu'une recommandation de sécurité peut aussi découler de plusieurs autres sources, telles que des études sur la sécurité. La réunion examine aussi la question de savoir si les recommandations de sécurité pourraient être formulées par d'autres entités ou organismes que le service qui réalise les enquêtes sur les accidents et les incidents dans le cadre de l'Annexe 13. La réunion note que la définition de l'expression « recommandation de sécurité » doit être prise dans le contexte de l'Annexe 13. On ne peut raisonnablement s'attendre à ce que l'Annexe 13 tienne compte des mesures de sécurité proposées ou lancées par d'autres services et résultant d'autres activités concernant la sécurité que les enquêtes réalisées dans le cadre de l'Annexe 13. Après délibération, la réunion convient d'inclure dans la définition les mots qui figurent actuellement dans le paragraphe 8.8 de l'Annexe 13 : « Les

recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité », étant entendu que ces études sur la sécurité sont fondées sur des enquêtes et réalisées par le service chargé des enquêtes dans le cadre de l'Annexe 13.

1.1.7.3 La réunion formule la recommandation suivante :

**RSPP | Recommandation 1.1/6 — Amendement de la définition de l'expression
« recommandation de sécurité »**

...

Recommandation de sécurité. Proposition formulée par le **un** service d'enquête sur les accidents ~~de l'État qui a mené l'enquête~~, sur la base de renseignements résultant ~~de ladite~~ d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents, et ne créant en aucun cas une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou l'incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.

...

1.1.7.4 Suite à l'approbation de la recommandation ci-dessus, il y a encore des divergences de vues sur la question de savoir si l'émission de recommandations de sécurité est la prérogative exclusive de l'État qui mène l'enquête. La réunion finit par décider que les États qui participent à une enquête peuvent eux aussi formuler des recommandations de sécurité, étant entendu que l'émission de telles recommandations devrait être coordonnée avec l'État qui mène l'enquête. Il est convenu que ce dernier point fera l'objet d'une note au paragraphe 6.8 de l'Annexe 13. En conséquence, la réunion formule la recommandation suivante :

RSPP | Recommandation 1.1/7 — Ajout d'une note au paragraphe 6.8

...

6.8 ...

Note.— La priorité pour l'émission de recommandations de sécurité découlant d'une enquête sur un accident ou un incident devrait être donnée à l'État qui mène l'enquête. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité, d'autres États participant à l'enquête peuvent émettre des recommandations de sécurité après coordination avec l'État qui mène l'enquête.

1.1.8 DÉFINITION DE L'EXPRESSION « REPRÉSENTANT ACCRÉDITÉ »

1.1.8.1 Puis la réunion examine une proposition visant à amender la définition de l'expression « représentant accrédité » en insérant un texte indiquant que le représentant accrédité désigné vient normalement du service d'enquête sur les accidents. Un certain nombre de modifications de la proposition sont aussi examinées. Des vues sont de plus exprimées à l'appui du maintien de la définition existante. La

réunion convient d'insérer une deuxième phrase après la définition actuelle, qui se lirait : « Lorsque l'État a établi un service d'enquête sur les accidents, le représentant accrédité désigné proviendra normalement de ce service. »

1.1.8.2 La réunion formule la recommandation suivante :

RSPP | **Recommandation 1.1/8 — Amendement de la définition de l'expression
« représentant accrédité »**

. . .

Représentant accrédité. Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. Lorsque l'État a établi un service d'enquête sur les accidents, le représentant accrédité désigné proviendra normalement de ce service.

. . .
