



NOTE DE TRAVAIL

RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN) AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 4 : État actuel de la sécurité de l'aviation et des activités connexes dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) (Comité sur la sécurité)

COOPÉRATION RÉGIONALE POUR LES ENQUÊTES

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note décrit une démarche par laquelle les États de la Région AFI pourraient mettre en commun leurs ressources pour la conduite d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en établissant des organismes régionaux d'enquête.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Les États qui ne disposent pas des ressources requises pour mener des enquêtes sur des accidents importants peuvent souvent compter sur d'autres États intéressés (tels que l'État de conception et de construction) qui peuvent assister et appuyer l'État d'occurrence. Par contre, de nombreux États qui ne disposent pas non plus des capacités nécessaires pour enquêter sur des accidents ou des incidents graves ne trouvent pas toujours un appui auprès d'autres États intéressés. Pour ces États, l'existence d'un organisme régional d'enquête sur les accidents, ou la création d'une réserve régionale d'enquêteurs professionnels, pourrait être la meilleure solution permettant l'établissement d'un système d'enquêtes efficace sur les accidents et incidents d'aviation.

2. ANALYSE

2.1 La Convention relative à l'aviation civile internationale attribue aux différents États la responsabilité d'assurer la sécurité aérienne. Chaque État est responsable du maintien de la navigabilité des aéronefs, de la sûreté et de la sécurité des vols, de l'octroi de licences et/ou de certificats du personnel ; de la sécurité de la circulation aérienne dans son espace aérien, de la suffisance de l'infrastructure aéroportuaire, et des enquêtes adéquates sur les accidents et incidents d'aviation.

2.2 L'OACI est consciente depuis longtemps des difficultés que connaissent certains États contractants dans l'application de ses normes et des pratiques recommandées (SARP) et elle a essayé de les aider à cet égard. Les audits menés dans ces États, dans le cadre du Programme universel

OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), ont mis en évidence l'ampleur des carences constatées dans l'exécution des fonctions de supervision de la sécurité. Dans de nombreux cas, les carences résultaient de l'insuffisance des ressources affectées à l'autorité nationale d'aviation civile. Ceci explique que ces États ne sont pas en mesure de s'acquitter complètement de leurs obligations nationales et internationales en matière de sécurité aérienne civile.

2.3 On se rappellera que, dans le cadre de son Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP), l'OACI a mis sur pied un programme d'assistance visant à aider les États à acquérir les compétences requises pour assurer la supervision de la sécurité, en créant et en établissant des organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO). Ces organismes permettront aux États de s'acquitter de leurs obligations internationales en joignant leurs forces et en mettant en commun des ressources qu'il leur serait impossible d'acquérir autrement. Il est estimé qu'une telle coopération pourrait être élargie pour inclure l'établissement d'organismes régionaux d'enquête sur les accidents (RAIA), ce qui permettrait aux États de s'acquitter de leurs obligations internationales en ce qui concerne la prévention et les enquêtes sur les accidents.

2.4 Dans le domaine particulier des enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation, on a constaté, entre autres, l'absence de systèmes de formation d'enquêteurs, l'absence d'équipements pour la conduite d'enquêtes et l'absence de procédures, de processus et de directives pour des enquêtes sur les accidents. Les résultats des audits et d'autres sources d'information ont convaincu l'OACI qu'elle devrait aider davantage les États contractants dans l'établissement d'organismes régionaux de supervision de la sécurité, et leur fournir des lignes directrices correspondantes pour éliminer les carences constatées.

2.5 La norme 5.1 de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* stipule que « 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. » Par ailleurs, la Pratique recommandée 5.1.1 indique qu'« 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, par accord et consentement mutuels. »

2.6 En 2006, l'OACI a publié 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 – Partie B). Ce manuel contient des orientations sur l'établissement d'un système régional de supervision de la sécurité (RSOO) et décrit les fonctions et les responsabilités des États contractants de l'OACI dans la mise en place et la gestion d'un tel système. Par contre, la Partie B ne traite pas spécifiquement d'enquêtes régionales sur les accidents et incidents d'aviation.

2.7 Dans de nombreux domaines de coopération régionale, les États peuvent profiter de l'économie d'échelle réalisée pour accroître leur efficacité, grâce au partage et à la mise en commun des ressources financières et humaines. Les États participants peuvent aussi accroître leur capacité d'établir des règlements harmonisés adaptés à leurs propres conditions et conformes aux SARP. Sur le plan international, la présence d'organismes régionaux fonctionnant efficacement est une démonstration de solidarité régionale, qui renforce la participation des différents États aux activités aéronautiques de la région ou de la sous-région.

2.8 Lors de la récente Réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division tenue en octobre 2008, la question de la coopération régionale dans les enquêtes sur les accidents et incidents graves a été examinée. La réunion a été invitée à recommander que l'OACI élabore, à l'intention des États, des orientations sur la façon d'établir et de gérer un système régional d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation.

3. CONCLUSION

3.1 La réunion devrait appuyer l'établissement de RAIA, en tenant compte des recommandations de la Réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division d'octobre 2008.

3.2 L'établissement de tels organismes exige un amendement de l'Annexe 13 pour permettre à l'État d'occurrence de déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une enquête d'accident à un RAIA. Sur cette base, la réunion est invitée à adopter la recommandation ci-après :

Recommandation 4/x — Établissement d'organismes régionaux d'enquête sur les accidents

Il est recommandé que la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne (RAN) Afrique-océan Indien (AFI) recommande l'établissement d'organismes régionaux d'enquête sur les accidents, ainsi que la création et l'établissement d'organismes régionaux de supervision de la sécurité.

4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

4.1 La réunion est invitée :

- a) à prendre acte du contenu de la présente note ;
- b) à approuver le projet de recommandation figurant au paragraphe 3.2 ci-dessus.