



## ASSEMBLÉE — 42<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

#### PUBLICATION DES RAPPORTS FINAUX D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS

[Note présentée par la Fédération internationale des victimes  
d'accidents aériens (ACVFFI)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Depuis 2015, la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) est informée de données préoccupantes transmises par les États membres sur des niveaux non satisfaisants de conformité en ce qui concerne la publication par les États contractants de rapports finaux sur des accidents d'aviation. La présente note de travail décrit les préoccupations grandissantes de l'ACVFFI et des principales parties intéressées du secteur de l'aviation à l'égard des retards et, dans certains cas, l'absence des rapports finaux, ce qui contrevient aux normes de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de l'OACI. Des statistiques probantes illustrent le niveau de non-conformité et mettent en évidence la nécessité de publier en temps opportun des rapports finaux complets pour les besoins de la sécurité opérationnelle, de la transparence institutionnelle et de la confiance du public. Les États membres sont instamment priés de s'acquitter de leurs obligations, d'attribuer les ressources nécessaires et de veiller à ce que les rapports préliminaires et finaux soient publiés dans les délais prescrits par l'Annexe 13.

**Suite à donner** : L'Assemblée est invitée à :

- prier instamment les États de publier des rapports préliminaires et finaux complets sur les accidents d'aviation afin de veiller à la sécurité opérationnelle, dans le respect des délais et des procédures fixés par l'Annexe 13 ;
- exhorter le Conseil à déterminer et à prendre des mesures adéquates pour aider les États à s'acquitter de leur obligation de mener des enquêtes approfondies et de publier leurs constatations afin d'améliorer la sécurité ;
- réaffirmer et souligner aux États membres que les rapports préliminaires ne doivent pas remplacer ou retarder indéfiniment la publication de rapports finaux sur les accidents d'aviation ;
- demander au Conseil de renforcer la surveillance des niveaux de conformité des États au moyen d'audits USOAP, afin de promouvoir des résultats qui contribuent à la sécurité opérationnelle.

|                                 |                                                                                                             |
|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Objectifs stratégiques</i> : | La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Rendre chaque vol sûr et sécurisé</i> . |
| <i>Incidences financières</i> : | Sans objet.                                                                                                 |

<sup>1</sup> Versions anglaise et espagnole fournies par l'ACVFFI.

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Références :</i> | Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i><br>Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i><br><a href="#">Document de position conjoint : Publication de rapports finaux</a> par l'ACI Europe, l'ECA, la FSF, l'IATA, l'ICCAIA, l'IFALPA et l'IFATCA |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le 10 février 2025, la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) a publié un document de position conjoint avec le Conseil international des aéroports (ACI) Europe, la Commission économique pour l'Afrique (ECA), la Fondation pour la sécurité des vols (FSF), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) afin de souligner des indicateurs préoccupants concernant la publication de rapports finaux à la suite d'accidents d'aviation. Ces rapports sont essentiels pour veiller à l'amélioration de la sécurité opérationnelle et prévenir de futurs accidents causés par des facteurs similaires.

1.2 L'article 26 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300, Convention de Chicago) établit l'obligation pour les États d'ouvrir une enquête sur les circonstances d'un accident ayant entraîné la mort, des lésions graves ou ayant révélé de graves défauts techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne.

1.3 L'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* à la Convention de Chicago appelle les États qui sont responsables d'ouvrir une enquête sur un accident : 1) à déposer, dans les 30 jours suivant l'accident, un rapport préliminaire auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ; 2) à rendre le rapport final public dès que possible, et si possible, dans un délai de 12 mois ; 3) si le rapport ne peut être rendu public dans les 12 mois, à émettre une déclaration intérimaire publique à chaque date anniversaire de l'accident, détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.

## 2. ANALYSE

2.1 Selon les statistiques fournies par l'IATA, entre 2018 et 2023, sur les 268 accidents mentionnés dans le rapport annuel sur la sécurité de l'IATA, seules 140 enquêtes ont été achevées, soit 52 %, et environ 48 % des enquêtes sont restées sans rapports finaux. De même, des données de la FSF pour la période 2018-2022 indiquent que, pour les accidents ou les incidents graves impliquant un aéronef de plus de 5 700 kg, 448 d'entre eux nécessitaient qu'un rapport final soit produit au titre de l'Annexe 13. Seuls 160 rapports finaux (36 %) ont été publiés.

2.2 La publication de rapports finaux permet de comprendre rapidement les événements qui ont conduit à l'accident. Les autorités de l'aviation et les parties prenantes du secteur peuvent ainsi déterminer et régler rapidement les problèmes de sécurité et mettre en place des mesures correctives et préventives pour éviter des incidents semblables. Les retards dans la publication de tels rapports empêchent les États, les exploitants et d'autres parties concernées de prévenir d'autres décès ou blessures, et de se conformer à l'objectif de l'article 26 de la Convention de Chicago.

### 3. CONCLUSION

3.1 Un engagement fort à l'égard de la transparence et de l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation nécessite que les États publient en temps voulu des rapports d'enquêtes complets et accessibles. Il est essentiel de renforcer cette norme et de la faire respecter pour asseoir la crédibilité du système de sécurité international, créer du savoir institutionnel et veiller au respect dû aux victimes et à leurs familles.

3.2 Il est important de rappeler l'engagement des États envers l'OACI et la Convention de Chicago de se conformer aux normes internationales, en particulier lorsqu'elles contribuent à la sécurité opérationnelle qui vise en fin de compte à protéger les vies et l'intégrité physique des usagers du système d'aviation civile.

3.3 Un engagement à l'égard de la transparence et de l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation nécessite que les États publient en temps voulu des rapports d'enquêtes complets et accessibles. La supervision du Conseil de l'OACI en faveur du renforcement de cette obligation est essentielle au maintien de la confiance à l'égard du cadre mondial de la sécurité de l'aviation et du respect des droits des victimes et de leurs familles.

3.4 Il faut aussi préciser aux États membres que les rapports préliminaires ne sont pas suffisants, puisqu'ils sont incomplets et ne permettent pas de déterminer ou d'analyser les failles systémiques qui ont pu conduire aux accidents en question. La publication d'un rapport préliminaire ne dispense pas les États membres de s'acquitter de l'obligation de publier un rapport final, conformément à l'Annexe 13.

3.5 Il est aussi nécessaire que l'OACI suive la performance des États et détermine les raisons pour lesquelles les rapports finaux ne sont pas publiés et prenne les initiatives voulues pour remédier à cette lacune.