



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

POUR PLUS DE SÉCURITÉ : AMÉLIORER LA PUBLICATION ET LES MÉCANISMES DE RAPPORT D'ENQUÊTE D'ACCIDENT

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (ICCAIA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La publication en temps opportun des rapports finaux des enquêtes sur les accidents d'aéronefs est une exigence fondamentale en vertu de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de l'OACI.

La quatorzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI (AN-Conf/14) a reconnu le risque encouru par le système mondial d'aviation lorsque les leçons de sécurité apprises grâce aux enquêtes sur les accidents ne sont pas appliquées en temps opportun. De 2018 à 2023, selon le Rapport annuel sur la sécurité de l'IATA, sur 269 accidents classifiés par le Groupe de travail de l'IATA sur la classification des accidents (ACTF), 57 pour cent ont fait l'objet d'un rapport final.

L'Assemblée est invitée à :

- a) presser l'OACI de promouvoir une meilleure conformité à l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* en demandant à tous les États de mettre en œuvre ses dispositions, y compris la stricte adhésion aux calendriers qui y sont établis, pour assurer la publication obligatoire en temps opportun de rapports finaux exhaustifs et de haute qualité ;
- b) presser l'OACI d'encourager activement les États qui n'ont pas la capacité de mener des enquêtes d'accidents d'aéronefs d'améliorer leur propre expertise ou, quand les ressources sont limitées, d'obtenir du soutien au moyen de partenariats avec des organisations régionales de sécurité, afin de respecter leurs obligations en vertu de l'Annexe 13 ;
- c) demander que l'OACI exige systématiquement des autorités nationales responsables des enquêtes qu'elles développent et maintiennent les compétences au moyen d'un programme de formation consacré aux enquêtes d'accidents ;
- d) presser les États de créer des agences d'enquête pleinement indépendantes, structurellement et fonctionnellement séparées des autorités de réglementation, des exploitants et des autorités politiques ;

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.
25-2406

e) recommander que l'OACI fournisse un soutien ciblé aux États qui présentent des déficiences dans la mise en œuvre de la sécurité, et en particulier ceux identifiés grâce au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) comme ayant des lacunes en matière d'enquêtes d'accidents et d'incidents ; f) demander à l'OACI d'examiner l'efficacité des programmes des organisations régionales d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO) et, au besoin, de prendre les mesures nécessaires pour soutenir les États ayant des ressources insuffisantes dans la création de leur propre autorité indépendante d'enquêtes d'accidents.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Il ne devrait pas y avoir d'incidences financières importantes pour l'OACI, puisque les travaux peuvent être menés par les organes de travail existants.
<i>Références :</i>	Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> de la Convention sur l'aviation civile internationale.

1. INTRODUCTION

1.1 La publication en temps opportun de rapports finaux après des enquêtes d'accident d'aviation est une exigence fondamentale en vertu de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de l'OACI. Le cadre établit des exigences à court, moyen et long terme relativement au processus d'enquête d'accident. Il établit aussi des exigences concernant l'indépendance des autorités responsables des enquêtes d'accidents.

1.2 La quatorzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI (AN-Conf/14) a reconnu le risque encouru par le système mondial d'aviation lorsque les leçons de sécurité apprises grâce aux enquêtes ne sont pas appliquées en temps opportun.

1.3 De 2018 à 2023, les données de l'Association du transport aérien international (IATA) sur les accidents et les rapports finaux d'enquêtes d'accidents, présentées dans le Rapport annuel de l'IATA sur la sécurité, démontrent que sur 269 accidents classifiés par le Groupe de travail sur la classification des accidents (ACTF), seulement 57 pour cent ont fait l'objet d'un rapport final. Ce chiffre illustre les problèmes importants de capacité et l'observance non uniforme des obligations de l'Annexe 13 de l'OACI. L'IATA est déterminée à régler ce problème et va intensifier ses efforts au moyen d'une feuille de route exhaustive visant à améliorer la qualité et le taux d'achèvement des rapports finaux d'enquêtes. La Conférence AN-Conf/14 a aussi réitéré l'urgence que les États signalent les accidents et mènent des enquêtes en temps opportun.

2. ANALYSE

2.1 La sécurité est la priorité absolue de l'IATA. Les principaux objectifs du plan de travail de l'IATA sont de promouvoir l'importance des enquêtes d'accidents, améliorer l'efficacité des capacités d'enquête, faire valoir la nécessité de publier en temps opportun des rapports d'enquêtes d'accidents, et établir un dépôt de recommandations sur la sécurité découlant des rapports d'enquêtes d'accidents.

2.2 À défaut de publier en temps opportun des rapports d'enquêtes d'accidents exhaustifs, on empêche les exploitants, les équipementiers, les agences de réglementation, les fournisseurs d'infrastructures et d'autres intervenants concernés d'accéder à de l'information critique qui pourrait aider

à prévenir d'autres accidents et améliorer la sécurité de l'aviation. Les retards dans la publication de ces rapports peuvent empêcher la détection des problèmes de sécurité, nuire aux actions correctives rapides, et ultimement compromettre la sécurité de l'aviation. L'IATA plaide pour la publication rapide de rapports d'enquêtes d'accidents de haute qualité, approfondis et complets, et qui offrent une description détaillée de l'accident. Ces rapports devraient identifier les facteurs contributifs et présenter des recommandations réalisables pour prévenir des cas semblables à l'avenir.

2.3 De plus, des enquêtes et des rapports d'accidents complets permettent aux survivants et aux familles des victimes de comprendre les faits entourant l'accident. Par contre, des enquêtes et des rapports incomplets peuvent saper la confiance du public dans la sécurité de l'aviation.

2.3.1 Idéalement, une version en langue anglaise des rapports finaux devrait toujours être publiée. En tant que langue internationale de l'aviation, l'anglais facilite le partage de l'information vitale, améliore la compréhension des enjeux parmi les professionnels de l'aviation des autres pays, et assure la dissémination et la mise en œuvre plus rapide des recommandations de sécurité.

2.4 Le dépôt de recommandations de sécurité est un outil valable pour la prévention des accidents et des incidents. Il joue un rôle pour :

2.4.1 identifier les problèmes de sécurité systémiques – lorsque plusieurs enquêtes aboutissent à des recommandations similaires, cela indique une déficience de sécurité récurrente ;

2.4.2 accorder plus de poids et d'urgence aux actions planétaires – cela encourage toutes les parties prenantes à être proactives quand les preuves suggèrent qu'un problème n'est pas isolé ;

2.4.3 faciliter des améliorations harmonisées en matière de sécurité – cela soutient le développement d'améliorations de sécurité standardisées et renforce les efforts de surveillance de la conformité ;

2.4.4 améliorer l'efficacité des enquêtes – en rendant les rapports d'enquêtes plus valables, ciblés et percutants ;

2.4.5 créer une boucle de rétroaction – en encourageant toutes les parties prenantes à atténuer les risques connus et à prendre des mesures proactives de prévention des accidents.

2.5 Rappelons à nouveau que les enquêtes d'accidents d'aéronefs et les recommandations qui en découlent sont essentielles à la sécurité de l'aviation, et l'objectif principal est de prévenir des occurrences futures. Les enquêtes d'accidents sont la pierre angulaire de la sécurité de l'aviation mondiale, soutenue par une réglementation et des procédures robustes, et par des enquêteurs compétents. La formation est cruciale pour le développement et le maintien de ces compétences. L'IATA encourage l'OACI à faire en sorte que les autorités nationales responsables des enquêtes maintiennent leur compétence au moyen de cours de formation consacrés aux enquêtes d'accidents.

2.6 Tout comme les rapports finaux, les comptes rendus préliminaires doivent aussi être publiés en temps opportun après l'accident ou l'incident pour assurer une diffusion rapide des renseignements factuels dès les premières phases du processus. Cela aide à prévenir l'interprétation erronée, la spéculation et la diffusion de fausse information. La publication rapide est cruciale pour faire connaître et souligner les enjeux de sécurité identifiés dans les premières constatations de l'enquête, ce qui permet aux autorités de prendre rapidement de mesures correctives et préventives.

2.7 Les médias sociaux sont devenus de plus en plus une plateforme de discussion et de surveillance, servant des objectifs variés, comme la promotion des causes sociales, le partage des nouvelles et l'établissement de liens entre les communautés à l'échelle mondiale. Les accidents affectant le transport aérien commercial attirent souvent une grande attention de la part des médias, ce qui mène à un discours public rapide et soutenu. Étant donné la nature envahissante des médias sociaux et la diffusion rapide de l'information, il est essentiel de publier rapidement un compte rendu préliminaire contenant les faits pouvant alimenter une communication précise et responsable au sujet de l'événement.

2.8 Il est essentiel de protéger l'identité de toutes les personnes impliquées dans un incident sérieux ou un accident afin de réduire le stress, prévenir le harcèlement et sauvegarder leur bien-être.

2.9 Malgré les exigences énoncées dans l'Annexe 13 de l'OACI, il subsiste un niveau inacceptable de non-conformité aux obligations découlant de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* de Chicago (Doc 7300), ce qui cause d'importants retards dans la publication des rapports, voire leur absence complète.

2.10 Cela est appuyé par les résultats des audits de supervision de la sécurité, menés dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), qui révèlent que plusieurs États ont de la difficulté à établir des systèmes efficaces d'enquête sur les accidents et les incidents. Ces problèmes sont principalement attribuables aux facteurs suivants :

2.10.1 ressources et expertise techniques inadéquates, ou financement insuffisant pour mener des enquêtes requises par l'Annexe 13 en temps opportun ;

2.10.2 compétence des enquêteurs, ce qui met l'accent sur le fait que tous les enquêteurs d'accidents aériens devraient être actifs, à jour, avec des compétences actualisées, comme une formation en techniques avancées d'analyse de données.

2.11 Pour les États qui n'ont pas les ressources nécessaires aux enquêtes, la mise sur pied d'une Organisation régionale d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO) constitue une approche pratique pour mener une enquête complète et livrer un rapport final. L'IATA encourage fortement l'OACI à évaluer l'efficacité du programme RAIO par les organisations régionales de surveillance de la sécurité (RSOO) et le programme d'évaluation des organisations régionales d'enquête sur les accidents et les incidents (RRAP).

2.12 De plus, l'OACI est invitée à prendre les mesures nécessaires pour encourager les États ayant des ressources insuffisantes pour établir leurs propres autorités indépendantes responsables des enquêtes d'accidents à participer activement à une RAIO.

2.13 Certaines agences ou autorités responsables des enquêtes relèvent du ministre des Transports, du ministre de la Justice ou de l'autorité de l'aviation civile, ce qui peut mener à des conflits d'intérêts.

2.14 Lorsque l'agence responsable des enquêtes d'accidents d'un État n'est pas indépendante de l'autorité de l'aviation de l'État, comme l'exige l'OACI, cela peut compromettre la crédibilité de l'enquête ainsi que le rapport final, les constatations et l'adoption des recommandations qui en découlent.

3. CONCLUSION

3.1 Le processus d'enquête d'accident est l'un des plus importants outils d'apprentissage pour faire évoluer les normes de sécurité de l'aviation mondiale. Toutefois, pour apprendre d'un accident, l'industrie aérienne a besoin de rapports d'accidents indépendants, complets, accessibles en temps opportun. Les États devraient respecter les exigences énoncées à l'Annexe 13 de l'OACI et publier des rapports finaux approfondis des enquêtes d'accident conformément aux recommandations et dans le respect des délais prescrits par l'Annexe, pour assurer l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation.

— FIN —