



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

RESPECT DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES DE L'ANNEXE 13 À LA CONVENTION DE CHICAGO

(Note présentée par la Jordanie, au nom des États membres de l'Organisation arabe de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note met en lumière les difficultés associées à la traduction et aux notions ayant une portée réglementaire dans l'élaboration de certains éléments indicatifs, afin de favoriser une application précise des dispositions de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago et d'éviter les interprétations ou une application erronées, pour atteindre le niveau le plus élevé possible de conformité à ces dispositions.

La note porte aussi sur les difficultés actuelles de la mise en œuvre des nouvelles dispositions de l'Annexe 13 concernant l'indépendance des enquêtes internationales sur les accidents d'aviation, selon lesquelles le processus d'enquête doit s'insérer dans une structure internationale réaliste qui est proportionnelle à la taille et à la complexité du secteur de l'aviation des États membres. Il conviendrait donc de recentrer les éléments indicatifs y relatifs afin que l'accent soit mis sur l'atteinte du niveau d'indépendance le plus élevé possible dans les enquêtes internationales sur les accidents d'aviation, au lieu de supposer qu'il y a uniformité entre les organisations et de ne pas s'assurer de l'indépendance du processus d'enquête.

La note aborde deux sujets principaux qui affectent l'application des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago, à savoir :

1. l'exactitude de la traduction des termes techniques dans la version arabe de l'Annexe et les difficultés en matière d'application des dispositions de l'Annexe et de prise en compte des termes pertinents dans la législation nationale en raison des problèmes de compréhension résultant de l'inexactitude de la traduction ;
2. l'indépendance des services d'enquête sur les accidents, tout en sachant qu'il existe des différences entre les divers modèles d'organisation adoptés par les États membres.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) effectuer une révision complète de la traduction en arabe de l'Annexe 13, en coordination avec l'Organisation arabe de l'aviation civile, pour s'assurer de la cohérence des termes juridiques afin de garantir une application adéquate ;

¹ Version arabe fournie par l'Organisation arabe de l'aviation civile.

² Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

	b) revoir les éléments indicatifs publiés par l'OACI, afin qu'ils fassent ressortir la nécessité d'étayer toute conclusion par des données et des exemples probants avant qu'elle ne soit communiquée aux États membres ; c) proposer l'adoption d'une formule modulable pour l'indépendance des services d'enquête sur les accidents de l'aviation civile, qui tienne compte des différences entre les structures gouvernementales et institutionnelles, et permette aux États de choisir la structure la plus appropriée pour leur secteur de l'aviation, en vue de garantir l'indépendance du processus d'enquête.
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques suivants : <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> et <i>La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements s'attaquent à tous les défis</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention relative à l'aviation civile internationale (la « Convention de Chicago ») vise à réglementer l'aviation civile mondiale et à assurer son développement sûr et ordonné. Les Annexes à la Convention constituent des outils essentiels à cette fin, car elles contiennent des normes et des pratiques recommandées (SARP) qui visent à renforcer la sécurité, la sûreté, l'efficacité de la navigation aérienne, la facilitation du transport aérien et la protection de l'environnement en harmonisant les pratiques techniques et opérationnelles des États membres.

1.2 Selon le paragraphe 3.2 de l'Annexe 13, « Les États établiront un service d'enquête sur les accidents qui soit indépendant des autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête. » L'objectif de garantir l'indépendance du service chargé d'enquêter sur les accidents de l'aviation civile est d'empêcher toute ingérence intentionnelle dans les procédures d'enquête et d'assurer l'indépendance objective et l'efficacité de l'enquête.

1.3 Les manuels de l'OACI sont destinés à fournir des informations détaillées et pratiques pour aider les États membres et les prestataires de services d'aviation à appliquer d'une manière efficace et organisée les SARP énoncées dans les Annexes à la Convention de Chicago.

2. L'EXEMPLE JORDANIEN EN MATIÈRE DE MODIFICATION DE LA LÉGISLATION DE BASE NATIONALE

2.1 En 2024, la Jordanie a entrepris de modifier la loi sur l'aviation civile n° 41 de 2007 et ses amendements, conformément aux dispositions internationales en matière d'enquêtes sur les accidents de l'aviation civile, qui figurent dans l'Annexe 13 à la Convention de Chicago. C'est à ce moment que les difficultés liées à la traduction arabe de l'Annexe sont ressorties, car il s'est avéré que le terme « incidents » dans la version arabe est invariablement utilisé pour rendre les différentes notions abordées dans la version anglaise de l'Annexe 13, à savoir les *incidents*, les *occurrences* et les *événements*, des termes qui ont tous un sens bien distinct.

2.2 En outre, le chapitre 5 de l'Annexe 13 porte sur la responsabilité relative à l'ouverture et à la conduite d'une enquête uniquement en cas « d'accidents ou d'incidents graves », ce qui est conforme aux dispositions de l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, qui prévoit la collecte, l'analyse et la gestion des données de sécurité et leur utilisation dans la gestion de la sécurité au niveau national. L'objectif serait d'assurer le suivi et l'analyse des occurrences dans le secteur de l'aviation et de s'appuyer sur les résultats qui en découleront pour renforcer les initiatives en matière de sécurité et atteindre les objectifs des plans et programmes nationaux de sécurité.

2.3 Cependant, la traduction arabe de l'Annexe 13 ne fait aucune distinction entre les termes « incidents » et « occurrences », les deux étant rendus par « occurrences » dans les titres et le corps du texte. Cela rend le texte de l'Annexe 13 ambigu puisqu'on invoque la nécessité de mener une enquête internationale si une « occurrence » est repérée, même si elle ne peut être qualifiée d'« incident grave ».

2.4 Cette confusion sur le plan terminologique a compliqué le processus d'élaboration de la législation de base de l'État et l'a amené à envisager la possibilité d'élargir le champ d'application des obligations techniques et juridiques d'une manière qui n'était pas du tout prévue par le texte original de l'Annexe 13.

2.5 En outre, le paragraphe 2.1.11 du chapitre 2 de la deuxième édition, publiée en 2015, du document Doc 9756, *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, partie I, *Organisation et planification* (Amendement n° 1), précise ce qui suit : « Dans certains États, il y a des exemples de situations d'influence indue et de conflits d'intérêts qui ont donné lieu à des changements législatifs et à l'établissement d'un service d'enquête sur les accidents qui est indépendant sur les plans de la structure, de l'organisation et de l'exploitation du Ministère des transports et d'autres autorités de l'aviation civile de l'État (p. ex., Canada, États-Unis, Nouvelle-Zélande). Dans ces États, certains résultats d'enquête ont relevé certaines lacunes dans l'efficacité des fonctions de supervision de la sécurité des autorités de l'aviation civile, et des pressions indues ont été exercées sur les services d'enquête. Ces situations ont donné lieu à des amendements législatifs visant à assurer l'indépendance du service d'enquête sur les accidents. »

2.6 Dans le texte ci-dessus, on suppose que les autorités de l'aviation civile de ces États n'ont pas été en mesure d'assurer l'indépendance totale des enquêtes sur les accidents de l'aviation civile, en raison de pressions indues et de conflits d'intérêts, ce qui a conduit à l'adoption d'amendements législatifs visant à assurer l'indépendance des services d'enquête sur les accidents. Le problème réside dans le fait que le document ne fournit pas suffisamment de faits concrets, de références ou d'explications pour clarifier les « pressions » auxquelles on fait référence. Malgré les différences de nature institutionnelle ou de gouvernance législative entre les États, le texte n'offre pas d'informations utiles et ne peut être appliqué, d'un point de vue pratique ou juridique, à d'autres États membres.

2.7 Dans la plupart des États membres, l'enquêteur mandaté est rémunéré par une entité gouvernementale financièrement indépendante, telle que le ministère des finances ou son équivalent, ce qui renforce le principe de neutralité et d'indépendance. En revanche, dans d'autres pays, l'enquêteur est rémunéré par la partie qui a causé l'incident ou la partie qui fait l'objet de l'enquête (le plus souvent le fournisseur de services), ce qui soulève des inquiétudes quant à un conflit d'intérêts potentiel ou à un manque de véritable indépendance. Cet exemple, qui reflète les façons de faire de certains États où les systèmes financier et réglementaire sont séparés, est le point d'origine à partir duquel on a supposé que le manque d'indépendance des enquêtes se faisait sentir dans tous les États membres, alors que la majorité d'entre eux adoptent des modèles plus neutres et indépendants, surtout en ce qui concerne le système financier.