



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

MISE EN PLACE D'UN CADRE JURIDIQUE POUR LE CLASSEMENT AU NIVEAU MONDIAL DES RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION

(Note présentée par la République islamique d'Iran)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La publication de rapports d'enquête sur les accidents d'aviation qui sont exempts d'erreurs, transparents et produits à temps est essentielle pour garantir la sécurité de l'aviation et pour prévenir d'autres accidents à l'avenir. Bien que l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* à la Convention de Chicago fournisse le cadre juridique international nécessaire à la conduite de ces enquêtes, il y a des différences importantes entre les pays en ce qui concerne la qualité, l'accessibilité et la conformité juridique des rapports d'enquête. Il n'existe actuellement aucun mécanisme mondial permettant d'évaluer ou de classer les performances des organismes d'enquête en fonction de leur observation des normes de l'Annexe 13. La présente note propose la création d'un cadre juridique pour le classement des rapports nationaux d'enquête sur les accidents d'aviation en fonction du droit international de l'aviation, des principes des droits de l'homme (tels que le droit à la vérité et l'accès à l'information) et des meilleures pratiques en matière de rapports d'accidents. La présente note de travail examine aussi les difficultés sur le plan juridique que présente la mise en œuvre d'un tel cadre et analyse le rôle que l'OACI et d'autres acteurs internationaux pourraient jouer.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- convenir de la nécessité de disposer d'un cadre juridique mondial pour le classement des rapports d'enquête sur les accidents d'aviation, afin de pousser les États membres à faire prévaloir les principes d'uniformité, de transparence et de responsabilité ;
- charger la Commission juridique d'élaborer des critères clairs et fondés sur les droits pour l'évaluation et le classement des rapports d'enquête, y compris des facteurs tels que le respect des délais, l'accessibilité au public et l'exactitude des faits ;
- encourager les États à adopter et à appliquer ces critères dans le cadre de leurs procédures d'enquête sur les accidents, pour veiller à ce que les rapports soient complets, produits à temps et rendus publics conformément à l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et aux obligations juridiques internationales en la matière.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *Chaque vol est sûr et sécurisé, La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements permettent de relever tous les défis et Aucun pays laissé de côté.*

<i>Incidences financières :</i>	Des dépenses modestes seraient à prévoir afin de financer le développement, le suivi et le renforcement des capacités associés à ce projet. Le financement peut être assuré par les fonds affectés au budget existant ou par des contributions volontaires. Les avantages à long terme en matière de sécurité l'emportent sur ces dépenses.
<i>Références :</i>	Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> à la Convention de Chicago Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les enquêtes sur les accidents d'aviation civile sont essentielles aux efforts déployés au niveau mondial pour renforcer la sécurité du transport aérien. Outre la détermination des causes techniques d'un incident, les organismes d'enquête sont chargés de produire des rapports complets qui servent à renseigner les institutions et viennent appuyer le principe de responsabilité et la transparence des institutions publiques. Le fondement juridique de cette obligation se trouve dans l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (la « Convention de Chicago », Doc 7300), qui définit les normes et pratiques recommandées (SARP) internationales relatives à la conduite et à la publication d'enquêtes sur les accidents d'aviation.

1.2 Malgré l'existence de ce cadre juridique commun, la qualité, l'accessibilité et la cohérence juridique des rapports d'enquête sur les accidents varient considérablement d'un pays à l'autre. Certains pays publient régulièrement des rapports bien documentés et en temps utile, tandis que d'autres retardent la publication des rapports, omettent des faits saillants ou ne disposent pas de l'indépendance institutionnelle requise par les normes internationales. Ces incohérences entravent non seulement les efforts d'amélioration de la sécurité au niveau mondial, mais peuvent également conduire à des violations des obligations internationales.

1.3 La présente note porte sur l'absence d'un mécanisme structuré d'évaluation et de classement des rapports d'enquête sur les accidents d'aviation. L'argument principal est qu'un tel système de classement, s'il s'appuie sur des critères juridiques clairs, pourrait renforcer le droit international, favoriser l'application du principe de responsabilité des gouvernements et améliorer les résultats en matière de sécurité au niveau mondial.

2. JUSTIFICATION DE LA MISE EN PLACE D'UN MÉCANISME DE CLASSEMENT AU NIVEAU MONDIAL

2.1 Malgré les obligations juridiques énoncées dans l'Annexe 13, il y a un écart important entre le plein respect des normes par les États et l'efficacité réelle des processus d'enquête sur les accidents menés par les États membres de l'OACI. Dans certains pays, les services d'enquête sur les accidents font preuve d'une grande transparence et publient des rapports détaillés qui servent de modèles au niveau international. Cependant, dans d'autres pays, la publication des rapports est retardée ou n'a pas lieu du tout, et les rapports eux-mêmes sont incomplets ou politisés.

2.2 Cette incohérence compromet les objectifs de l'Annexe 13 et érode la confiance dans les mécanismes de supervision destinés à l'aviation internationale. Plus important encore, un manque de transparence peut conduire à une violation des droits des victimes, de leurs familles et du grand public en

matière d'accès à la vérité et à l'information sur la sécurité. La mise en place d'un mécanisme pour le classement au niveau mondial des rapports d'enquête sur les accidents pourrait :

- a) avoir un effet dissuasif contre les manquements aux obligations et la négligence institutionnelle ;
- b) exercer une influence sur les pays pour qu'ils respectent ou améliorent leurs normes minimales ;
- c) fournir un outil permettant à l'OACI et aux organismes régionaux d'effectuer un suivi plus efficace et d'adapter leurs programmes de renforcement des capacités.

Bien entendu, un tel mécanisme doit relever d'un cadre juridique valide et légitime et ne doit pas devenir un outil politique ou un procédé de dénonciation publique.

3. PROPOSITION DE CRITÈRES JURIDIQUES ET D'INDICATEURS DE CLASSEMENT

3.1 Le cadre proposé pour le classement devrait être transparent, fondé sur les droits et ancré dans les obligations juridiques internationales, en particulier celles découlant de la Convention de Chicago, les principes généraux du droit international et les nouvelles normes liées au droit d'accès à l'information et aux droits des victimes.

Le tableau ci-dessous présente une première série de critères juridiques et d'indicateurs proposés :

Critères	Fondement juridique	Indicateurs	Note maximale
Délai de publication	Annexe 13, par. 6.6	Publication du rapport dans un délai de 12 mois	10
Mise à la disposition du public	Annexe 13, par. 6.8	Publication en ligne du rapport dans une langue officielle	10
Exactitude des faits	Annexe 13, chap. 6	Clarté de la chronologie, des données et des résultats	10
Indépendance institutionnelle	Annexe 13, par. 5.4	Existence d'un service indépendant d'enquête sur les accidents	10
Droits des victimes et de leurs familles	Droit non contraignant et droits de l'homme	Communication avec les familles, disponibilité publique du résumé	10
Profondeur technique du rapport	Doc 9756 de l'OACI	Analyse des enregistrements provenant des enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR) ou des enregistreurs de données de vol (FDR), facteurs humains, recommandations de sécurité	10
Responsabilité vis-à-vis de l'OACI	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)	Réponse de l'État aux suivis effectués par l'OACI	5

Transparence du processus	Droit international public	L'enquête a-t-elle été consignée, et est-elle impartiale et traçable ?	5
Note totale possible			70

Les pays seraient classés dans les catégories A à D en fonction de la note obtenue.

4. DIFFICULTÉS SUR LES PLANS JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

4.1 La mise en œuvre d'un mécanisme mondial de notation se heurte à d'importantes difficultés sur les plans juridique et institutionnel, comme indiqué ci-dessous.

a) Considérations relatives à la souveraineté

Selon l'article premier de la Convention de Chicago, *chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire*. Un système de notation pourrait être perçu par de nombreux gouvernements comme étant une ingérence dans les affaires intérieures ou l'exercice d'une pression politique, surtout dans les cas d'incidents très délicats ou hautement politisés.

b) Risque de politisation

En l'absence de garanties juridiques claires, un tel système pourrait être politisé ou utilisé de manière sélective, en particulier lorsqu'il s'agit d'une affaire délicate sur le plan géopolitique. La transparence, l'équité procédurale et la légitimité juridique sont essentielles pour atténuer ces risques.

c) Lacunes en matière de ressources et disparités institutionnelles

De nombreux pays en développement ne disposent pas des capacités financières et techniques nécessaires pour se conformer pleinement aux normes de l'Annexe 13. Un système qui ne tiendrait pas compte de ces disparités pourrait donner lieu à des sanctions injustes et exacerber les inégalités au niveau mondial.

5. SUITE À DONNER PROPOSÉE

5.1 Créer un groupe de travail consultatif juridique chargé d'examiner le fondement juridique et d'aligner le classement sur la mission de l'OACI. Créer une plateforme publique (sous la direction de l'OACI ou conjointement avec elle) pour la publication d'évaluations comparatives et de meilleures pratiques, dans le plein respect de la souveraineté des États et de l'équité procédurale. La coordination de telles actions peut renforcer la confiance mondiale dans la gouvernance de la sécurité de l'aviation et renforcer la crédibilité juridique de l'Annexe 13.

6. CONCLUSION

6.1 À une époque où la sécurité de l’aviation est à la fois mondialisée et fondée sur des droits, la qualité et la transparence des rapports d’enquête sur les accidents d’aviation ne sont plus de simples questions techniques. Il s’agit plutôt de questions juridiques intimement liées à la confiance du public. Malgré le cadre solide fourni par l’Annexe 13, les pays ne disposent pas des outils nécessaires pour évaluer et améliorer leurs performances dans ce domaine crucial.

6.2 La présente note fait valoir qu’il est possible de concevoir et de mettre en place un mécanisme de classement réaliste et fondé sur les droits. Un tel dispositif pourrait inciter au respect des normes, renforcer le pouvoir et les droits des victimes et des parties concernées et, à terme, améliorer les résultats en matière de sécurité au niveau mondial. Malgré les difficultés, notamment en matière de gouvernance, de capacité et d’autorité institutionnelle, leur gestion peut être facilitée par une conception transparente, des mesures de protection juridiques et une mise en œuvre concertée.

6.3 Un système de classement au niveau mondial des rapports d’accident ne doit pas être considéré comme un dispositif punitif, mais plutôt comme une occasion pour combler le fossé entre le droit et la pratique et pour élever la sécurité de l’aviation internationale au rang qu’elle mérite du point de vue du droit et de la justice.