



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 22 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

DE LA QUESTION D'ADMETTRE LA POLITISATION DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

[Note présentée par le Comité aéronautique inter-États au nom de l'Arménie, du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kirghizistan, de l'Ouzbékistan et du Tadjikistan)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En ratifiant la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, chaque État membre de l'OACI « s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures (...) dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne »². Une telle collaboration est particulièrement importante pour la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, afin de veiller à la sécurité des aéronefs civils, quelle que soit leur origine nationale. En revanche, le refus d'une telle collaboration contredit l'esprit et la lettre de la Convention de Chicago et contrevient à la réalisation du principal objectif stratégique de l'OACI – la « sécurité de l'aviation ». L'expérience des dernières années révèle que, guidés uniquement par des motifs politiques, certains États de conception et États de construction d'aéronefs et d'équipement de bord refusent de fournir l'assistance nécessaire pour mener des enquêtes sur des accidents d'aviation, ce qui assurément nuit à la qualité de ces enquêtes (caractère exhaustif des recommandations qui sont développées pour améliorer la sécurité de l'aviation) et, en conséquence, à la possibilité de prévenir les accidents et incidents d'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) conformément aux objectifs de l'OACI énoncés à l'article 44 de la Convention de Chicago, exhorter les États membres de l'OACI à respecter scrupuleusement leurs engagements pour assurer la sécurité de l'aviation civile internationale, et à constater que les actions délibérées d'États membres de l'OACI qui portent atteinte à la sécurité de la navigation aérienne mondiale sont contraires aux règles d'adhésion à l'OACI ;
- b) conformément à l'article 54 de la Convention de Chicago, charger le Conseil de l'OACI d'examiner les cas connus de non-respect délibéré par les États membres de l'OACI de leurs obligations, en particulier en ce qui concerne la non-conformité avec les SARP de l'OACI pour des motifs politiques, et lancer un appel à ces États, au nom du Conseil de l'OACI, à mettre fin à leurs activités portant atteinte à la sécurité des vols de l'aviation civile internationale ;

¹Versions anglaise et russe fournies par le Comité aéronautique inter-États (CAI).

²Article 37 « Adoption de normes et procédures internationales » de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.

c) charger le Conseil de l'OACI, conformément à l'alinéa j) de l'article 54 de la Convention, de signaler régulièrement aux États membres de l'OACI « toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil ».	
<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>	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 Il ne fait aucun doute que les enquêtes sur les accidents d'aviation impliquant des aéronefs civils ont pour seul but d'améliorer la sécurité des aéronefs civils, quelle que soit leur identité nationale, à la lumière des conclusions et des recommandations qui en découlent.

1.2 L'objectivité des conclusions et l'exhaustivité des recommandations reposent essentiellement sur la collecte et l'analyse de tous les renseignements disponibles portant sur un accident d'aviation, et les résultats d'une enquête destinée à améliorer la sécurité de l'aviation appartiennent à l'ensemble de la communauté aéronautique mondiale et ne devraient pas être tributaires des préférences politiques des États.

1.3 Toutefois, certains États, qui sont les États de conception et/ou les États de construction d'aéronefs, de moteurs et de composants, ou qui disposent des informations nécessaires à l'enquête, guidés par la situation politique, ne remplissent pas leurs obligations et ne se conforment pas aux dispositions des SARP de l'OACI concernant l'assistance à fournir lors des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation menées par d'autres États membres de l'OACI.

2. ANALYSE

2.1 Les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI définissent explicitement la responsabilité et les obligations de l'État de conception et de l'État de construction, une fois reçue la notification d'un accident ou d'un incident d'aviation, en ce qui concerne la fourniture d'une assistance à l'État ou à l'organisme régional d'enquête sur les accidents qui mène l'enquête.

2.2 Le Comité aéronautique inter-États (CAI), en tant qu'organisation régionale d'enquête sur les accidents, a été confronté à plusieurs reprises ces dernières années au fait qu'un certain nombre d'États membres de l'OACI ne remplissent pas leurs obligations au titre des SARP de l'OACI, notamment en ne répondant pas aux notifications qui leur sont adressées ni aux demandes d'informations techniques à des fins d'enquête sur les accidents d'aviation.

2.3 Un certain nombre d'autres États répondent aux notifications et désignent des représentants autorisés pour participer à l'enquête, mais ne sont pas en mesure de fournir l'assistance nécessaire en raison des interdictions imposées par les autorités de ces États concernant la participation de

leurs concepteurs et constructeurs nationaux d'aéronefs et d'équipement de bord à l'enquête, ainsi que le transfert des informations requises pour l'enquête.

2.4 La pratique susmentionnée est incompatible avec l'esprit et la lettre de la Convention de Chicago, est inacceptable et entrave la réalisation de l'objectif principal de l'enquête – la prévention des accidents et incidents d'aviation à l'avenir.

2.5 Notre position sur cette question que le CAI a adressée au Président du Conseil de l'OACI en septembre 2023 a fait l'objet d'une réponse de la part de la Directrice de la navigation aérienne, indiquant notamment que « ... l'OACI encourage activement les États concernés à coopérer ouvertement avec l'État ou l'organisation qui mène l'enquête. Cette coopération comprend, entre autres, la désignation d'un représentant accrédité et la fourniture de tous les renseignements pertinents disponibles à l'appui de l'enquête, comme l'exige l'Annexe 13 à la Convention de Chicago ».

— FIN —