



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 29 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

#### COOPÉRATION RÉGIONALE DANS LES FONCTIONS D'AIG

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail contient une proposition visant à rendre plus pratique l'établissement de l'*Organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents* (RAIO) grâce à l'élaboration d'une feuille de route pour la mise en œuvre établissant trois niveaux de coopération allant d'accords ordinaires d'enquête à la structure officielle du RAIO en passant par un mécanisme organisé de coopération régionale pour les enquêtes sur les accidents et incidents en aviation. C'est l'État qui prend la décision du passage d'un niveau au suivant et des critères devraient être établis en vue d'une auto-évaluation pour l'aider à le faire.

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

1. à prendre acte de la présente note de travail ;
2. à demander à l'OACI, en ce qui concerne la prochaine édition du *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) :
  - a) d'envisager d'y inclure les niveaux structurés de coopération ;
  - b) d'y inclure suffisamment d'éléments indicatifs pour aider l'État à prendre la décision du passage d'un niveau de coopération à un autre dans le cadre d'une enquête ;
  - c) d'accorder une attention accrue dans ce manuel au RAIO de base. Cela pourrait être présenté en prenant comme exemples la stratégie des États de la Région MID et le modèle pratique du mécanisme régional de coopération AIG (ARCM) de la région Amérique du Sud.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Rapports et notes de travail de l'Équipe de soutien de la sécurité du MID (SST) Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 La résolution A36-10 de l'Assemblée *Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile* demande instamment aux États de coopérer avec l'OACI et les autres États en mesure de le faire à l'élaboration et à la mise en œuvre de mesures de prévention des accidents conçues pour intégrer les compétences et les ressources nécessaires en vue de réaliser un niveau de sécurité constamment élevé dans tout le secteur de l'aviation civile.

1.2 Le lancement d'une enquête sur un accident ou un incident en aviation ressort de la responsabilité de l'État conformément aux rôles indiqués dans l'Annexe 13 – *Enquête sur les accidents et incidents d'aviation*. Toutefois, la conduite de l'ensemble ou d'une partie de l'enquête peut être déléguée par accord et consentement mutuels à un autre État membre ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO).

1.3 Des lacunes dans les capacités d'enquête ont été relevées dans les constatations du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI, qui indiquent qu'un certain nombre d'États n'ont pas été en mesure de mettre en œuvre un système efficace d'enquête sur les accidents et incidents pour leurs activités aéronautiques. Cela est généralement associé à un manque de ressources (tant humaines que financières), et à l'absence de législation et de réglementations, d'organisme d'enquête, de système de formation, de matériel et de politiques, ainsi que de procédures et de lignes directives pour les enquêtes. La sophistication et la complexité croissantes des aéronefs modernes ajoutent encore au fardeau des enquêtes.

1.4 Afin de renforcer les capacités d'enquête, la résolution A37-15 de l'Assemblée a recommandé aux États contractants de coopérer dans les enquêtes sur les accidents d'aéronefs majeurs ou les accidents pour lesquels les enquêtes nécessitent des experts et des installations hautement spécialisés. Cela faisait suite à la réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division de 2008 au cours de laquelle plusieurs États ont souligné que le RAIO aiderait dans les régions où les États ne disposent pas individuellement de capacités d'enquête. Cette solution aiderait les États à mener des enquêtes efficaces, renforcerait la conformité avec les dispositions de l'Annexe 13 et contribuerait à consolider la sécurité de l'aviation.

1.5 L'idée de créer un RAIO a été examinée par les États de la Région MID et plusieurs ateliers et séminaires ont été organisés pour étudier la voie à suivre. Au départ, une stratégie et une feuille de route ont été élaborées pour ce projet et présentées pour discussion par l'Équipe de soutien de la sécurité du MID (SST), puis par le groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG-MID). Compte tenu des similitudes dans l'environnement d'opération de l'aviation et de la proximité géographique, le SST a inclus certains États de la région Afrique du Nord dans l'élaboration du projet. En conséquence, ses travaux dans la cadre de l'initiative du RAIO ont été étendus aux pays du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord (MENA). Le résultat final a été l'approbation de la stratégie par la DGCA-MID.

## 2. ANALYSE

2.1 L'une des principales références des travaux du SST est le *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (RAIO) (Doc 9946), qui fournit aux États des orientations pour faciliter la mise en place d'une coopération régionale en matière d'enquête sur les accidents. Ce manuel donne un exemple de structure organisationnelle et décrit les rôles des États dans l'organisation. Toutefois, les orientations suggéraient un changement de cap pour passer d'enquêtes relevant de la responsabilité d'un seul État, assisté d'autres États et d'organisations de l'industrie, à des

enquêtes exhaustives associant plusieurs États appuyées par des contributions financières de chaque État membre.

2.2 Dans le cadre de la stratégie du RAIO, le SST a établi une feuille de route pour la mise en œuvre comprenant les trois étapes ci-dessous, dans le cadre d'une approche progressive :

**Étape A.** Dans cette étape, la phase 1 a demandé aux États MENA d'informer le SST, à travers un questionnaire, de leurs capacités d'enquête en termes de locaux, de compétences des enquêteurs, d'équipements et d'appui d'organismes nationaux.

La phase 2 de cette étape consistait à établir une liste des enquêteurs, des équipements et des possibilités d'appui d'autres organismes. La phase 3 était l'organisation de réunions, de séminaires et d'ateliers pour examiner les problèmes liés aux activités d'AIG visant, entre autres, à améliorer la coordination régionale. Enfin, la phase 4 était d'envisager d'établir un programme de formation commun pour les enquêteurs des États membres, en tenant compte de la Circulaire 298 de l'OACI – Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation.

**Étape B.** Envisager de signer des accords entre États sur l'appui aux enquêtes, et créer un groupe de travail chargé de déterminer notamment les aspects juridiques, institutionnels et financiers, y compris la conduite des enquêtes, conformément à l'Annexe 13 de l'OACI, dans les systèmes d'enquête régionaux. La dernière phase de cette étape était la détermination des États à avancer à l'étape suivante.

**Étape C.** Établir un ou plusieurs systèmes d'enquête régionaux en tenant dûment compte du *Manuel des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* de l'OACI (Doc 9946).

2.3 Il a été convenu que l'état d'avancement de la mise en œuvre de l'approche progressive soit signalé au RASG approprié et que des calendriers soient convenus pour la mise en œuvre du programme, y compris les décisions finales relatives aux aspects juridiques, institutionnels et financiers liés à la création des RAIO. Dans le cadre de cette approche progressive du RAIO, les États devaient passer d'une étape à l'autre en bloc, et aucun État ne serait laissé de côté.

2.4 Les études et les réunions ultérieures ont indiqué que tenter de passer d'une étape à l'autre en bloc et d'établir une structure complète de RAIO à court terme présenterait certaines difficultés en raison de la diversité des capacités des différents États. En conséquence, la stratégie a été modifiée afin de restructurer la coopération en trois grands niveaux. En vertu de cette nouvelle stratégie, l'État doit être convaincu, pour passer d'un niveau à un autre, que le niveau précédent a pleinement répondu à ses attentes et qu'il peut désormais passer à un niveau supérieur.

2.5 La nouvelle stratégie a été améliorée par rapport à la précédente stratégie d'approche progressive dans laquelle les États devaient passer d'une étape à l'autre en bloc, ce qui pourrait entraver les progrès, car certains États moins motivés pouvaient retarder le mouvement. La nouvelle stratégie donne à un État des options pour choisir à quel niveau il souhaite rester et pendant combien de temps, ce qui n'empêcherait pas les autres États de passer au niveau suivant. Les trois niveaux de coopération définis sont les suivants :

**Niveau 1.** Coopération entre les États MENA dans le cadre de l'Annexe 13 et/ou accord bilatéral standard visant à faciliter la mise en commun, au cas par cas, des ressources, des formations, des connaissances, des informations, de la documentation et des capacités.

**Niveau 2.** Coopération entre les États MENA dans le cadre d'un mécanisme régional de coopération pour les enquêtes sur les accidents, similaire au mécanisme régional de coopération AIG (ARCM) de la région Amérique du Sud. Ce mécanisme est caractérisé par une portée bien définie et un ensemble de procédures et de mécanismes coordonnés, organisés et harmonisés pour la conduite d'enquêtes sur les accidents et les incidents graves, le partage d'expertise en matière d'enquête, d'outils et d'équipements, de bases de données et de connaissances, ainsi qu'un soutien technique aux établissements et laboratoires de chaque État. Un référentiel hébergé à titre volontaire par un État recensera toutes les capacités et activités d'enquête et ses ressources pourront être utilisées par les États. Le coût de tout service ou de toute capacité utilisés, sera supporté par l'État bénéficiaire, y compris en cas de délégation de la conduite d'une enquête à un autre État.

**Niveau 3.** Mise en place d'un RAIO avec un mandat, des rôles et des responsabilités bien définis, une organisation (ressources humaines), un mécanisme de financement, etc., et un processus décisionnel centralisé pour ses activités.

2.6 Dans le cadre de la nouvelle stratégie, les États MENA doivent prendre des mesures pour atteindre au moins le niveau 2. Des indicateurs de performance clés (KPI) ont été élaborés pour suivre la mise en œuvre de la feuille de route et veiller à ce que les objectifs convenus soient atteints. Cette stratégie offre la possibilité de décider de poursuivre le processus pour établir une structure complète de RAIO MENA ou de se contenter du niveau 2 de coopération. La décision sera prise le moment venu en fonction de la réalisation des cibles attendues des KPI. Des enquêtes peuvent servir de base d'évaluation pour le passage des États au niveau 2.

2.7 Avec cette nouvelle stratégie de coopération, l'État a la possibilité d'accéder au niveau qui convient le mieux à ses capacités et peut y rester jusqu'à ce qu'il soit prêt pour la coopération multilatérale. Toutefois, la mise en place d'un mécanisme de coopération moins cher et plus fiable, tel que celui du niveau 2, est une solution réalisable pour les États. Ce mécanisme leur offre une solide plateforme commune et permettra aux États MENA de bâtir une expérience commune avant que tous ou certains d'entre eux ne prennent la décision de créer un RAIO avec les engagements juridiques et financiers qui s'y rattachent.

2.8 Dans une perspective plus générale, le *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI donne aux États la possibilité de commencer par une structure de *RAIO de base* pouvant évoluer vers une organisation plus complexe (voir par. 3.10.1.3] : « Le rythme d'évolution peut dépendre du succès ou de l'échec des efforts consentis par les États pour respecter les objectifs définis pour le système régional proposé et de leur intérêt à satisfaire à la demande d'un processus décisionnel efficace, indispensable pour la mise en place et la gestion d'un système régional efficace et solide d'enquête sur les accidents et incidents. Dans un *RAIO de base*, le service national d'enquête sur les accidents et incidents conserve la pleine responsabilité des activités d'enquête au niveau national, tandis que le RAIO élabore et fournit des règles, politiques et procédures communes normalisées pour les enquêtes sur les accidents et incidents, assure la supervision de la mise en œuvre de ces exigences et fournit des conseils, des orientations et une assistance aux États membres. »

2.9 Ce document ne mentionne pas clairement la structure du *RAIO de base*. En outre, il ne donne pas aux États des orientations adéquates sur la manière de déterminer s'ils sont prêts à mettre en place une solution de RAIO. Il est important qu'une structure de coopération simple, similaire à l'ARCM au niveau 2 de la nouvelle stratégie de la Région MID, soit une phase qui précède la structure formelle du RAIO. Cette stratégie, avec ses caractéristiques qui donnent aux États la liberté d'avancer d'un niveau au suivant, et en particulier le niveau intermédiaire 2, leur permettra d'atteindre un niveau d'expérience et de

maturité au cours d'une période donnée, ce qui constituera une solide préparation pour une structure officielle de RAIO.

2.10 Il est donc recommandé que la stratégie de coopération régionale entre les États de la Région MID soit prise en considération dans le document 9946 et qu'on modifie ce document en y incluant suffisamment d'éléments indicatifs pour des niveaux structurés de coopération, appuyés par des exemples de feuilles de route et d'indicateurs de performance clés nécessaires afin d'aider non seulement les États de la région intéressés dans le processus décisionnel pour le passage d'un niveau à l'autre, mais également à déterminer si un État ou un groupe d'États de la région sont prêts ou non pour la mise en place d'une structure complète de RAIO.

— FIN —