



## 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

#### ÉTABLISSEMENT DE GROUPES DE TRAVAIL RÉGIONAUX D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION (AIWG)

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit les avantages d'établir des groupes de travail régionaux d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation (AIWG) afin de renforcer les capacités d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation des États de la région grâce au partage d'informations, de connaissances et d'expériences.

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

- à prendre note du contenu de la présente note de travail; et
- à prendre note et à inviter instamment les États à prendre comme exemples la Stratégie des États de la Région Moyen-Orient (MID) ainsi que le modèle pratique du Mécanisme de coopération régionale pour les enquêtes sur les accidents (ARCM) de la Région Amérique du Sud

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique — <i>Sécurité</i>
<i>Incidences financières :</i>	Néant
<i>Références :</i>	Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation Doc 10004, Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde Doc 9946, Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents Rapports et notes de travail de l'Équipe de soutien à la sécurité (SST) MID

## 1. INTRODUCTION

1.1 Il incombe à l'État dans lequel un accident d'aviation est survenu de lancer une enquête sur les circonstances de l'accident, conformément à l'Article 26 de la Convention. Cette activité donne lieu à des améliorations significatives grâce à la formulation de recommandations de sécurité dont la mise en œuvre a donné lieu à des progrès dans la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation d'aéronefs, ainsi que dans d'autres disciplines de l'aéronautique telles que la navigation aérienne et les aérodromes.

1.2 Pour que le public garde confiance dans la sécurité de l'aviation commerciale, il importe que les accidents et incidents d'aviation fassent l'objet d'enquêtes appropriées pour en déterminer la cause probable et pour promulguer de façon appropriée les recommandations de sécurité qui en résultent.

1.3 En raison de la complexité des aéronefs modernes et de l'avancement technique qu'ils représentent, et compte tenu de l'environnement dans lequel ils sont exploités, la tenue d'une enquête efficace sur un accident ou incident d'aviation exige la participation d'experts spécialisés dans de nombreux domaines techniques et opérationnels, ainsi que l'accès à des installations spécialement équipées. Cela signifie que les États doivent établir et mettre en œuvre un plan de préparation qui sera déployé en cas d'accident ou d'incident. Un tel plan risque de ne pas être réalisable dans certains États, par manque de ressources ou de planification adéquate. D'autres États peuvent ne pas disposer d'expertise technique et opérationnelle spécialisée, ou de moyens appropriés pour mener une enquête.

## 2. ANALYSE

2.1 Le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) a constaté qu'un certain nombre d'États n'ont pas mis en place un système efficace d'enquête sur les accidents et incidents pour leurs activités aéronautiques. Une telle situation s'explique en général par l'absence de ressources, de législation et de réglementation appropriées, d'organisation, de système de formation, d'équipements, de politiques, de règlements et d'éléments indicatifs.

2.2 Cette situation ne peut pas être rectifiée par un État s'il ne dispose pas de ressources suffisantes. Les enquêtes menées seront inefficaces tout en consommant les ressources limitées de l'État et donneront des résultats qui ne sont pas pertinents à la cause véritable de l'accident ou de l'incident. Un tel dilemme risque d'empêcher l'industrie mondiale de l'aviation de tirer des leçons de sécurité utiles des enquêtes sur les accidents et incidents.

2.3 D'un autre côté, certains États peuvent disposer de moyens financiers pour acquérir les ressources (humaines et financières) nécessaires, ils appliquent les lois et les règlements appropriés et ils ont établi une structure organisationnelle, ils ont mis sur pied un système coûteux de formation d'enquêteurs, ils possèdent les équipements les plus modernes et ils ont la capacité d'établir des politiques, des procédures et des directives pour les enquêtes sur les accidents et incidents. Toutefois, le système d'aviation dans ces États peuvent ne pas connaître d'accident et leurs enquêteurs peuvent ne pas mener d'enquête pendant de longues périodes. Cette situation peut priver l'Autorité d'enquête sur les accidents (AIA) d'occasions de rafraîchir les connaissances et l'expérience de ses enquêteurs et le savoir-faire de l'organisation risque de disparaître avec le temps.

2.4 La coopération entre les États dans les enquêtes sur les accidents et incidents offrira une plateforme pour l'échange d'informations, de connaissances et d'expériences. Elle donnera aux États

l'occasion de mettre à jour leurs systèmes, de partager leurs ressources et d'établir un environnement positif dans lequel un État peut observer une enquête d'un autre État, ou y participer.

2.5 Cette plateforme peut être mise sur pied sous la forme d'un groupe composé notamment de représentants d'États qui se rencontreront périodiquement et maintiendront ouvert un réseau de communication pour discuter de questions d'enquête. La forme la plus pratique serait une plateforme régionale, qui pourrait s'appuyer sur une plateforme mondiale déjà établie, représentée par le Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP).

2.6 Comme exemple pratique de tels groupes de travail régionaux, la Région MID avait présenté une initiative qui avait été approuvée par la 7<sup>e</sup> réunion du Groupe régional de sécurité aérienne MID (RASG-MID/7) tenue au Caire, en Égypte, du 15 au 18 avril 2019, visant à établir un AIWG de la Région MID de l'OACI, qui sera chargé de promouvoir les stratégies, les politiques et les dispositions pertinentes aux AIA des États de la Région MID. Un mandat a également été soumis à la réunion, pour examen et approbation, décrivant l'objet de l'AIWG, sa composition, ses rôles et responsabilités.

2.7 L'AIWG de la Région MID de l'OACI a pour objet principal de renforcer l'efficacité des capacités d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation des États de la Région MID grâce au partage de connaissances et d'expérience; au soutien et à la facilitation de la coopération parmi les États de la Région MID pour gérer les activités du mécanisme régional de coopération AIG (ARCM); et en conséquence faciliter la réalisation d'enquêtes efficaces sur les accidents et incidents, telles que décrites dans l'Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, et à l'appui du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10004, GASP).

2.8 En général, un AIWG régional peut avoir comme exemples de tâches potentielles l'étude de méthodologies d'enquête, de nouveaux sujets d'enquête tels que les systèmes d'aéronef sans pilote (UAS) et la mobilité aérienne urbaine (UAM); il peut aussi encourager et appuyer l'établissement de normes, de règles et de règlements communs régissant les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, conformes aux dispositions de l'OACI.

2.9 Par ailleurs, un AIWG régional peut coopérer et coordonner avec tous les partenaires en vue d'une utilisation efficace des ressources AIG disponibles dans les États de la région, notamment l'expertise, les capacités de formation, l'équipement, le savoir-faire et les informations sur les enquêtes, les normes et les éléments indicatifs, etc.; il peut examiner les résultats des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation et les recommandations de sécurité formulées par les États régionaux, incluant l'identification des tendances possibles; établir une série de données régionales convenues et harmonisées sur les accidents et incidents, et utiliser cette base de données pour déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les mesures d'atténuation correspondantes; et examiner les initiatives et les sujets urgents ou importants pour l'AIGP ou tous autres forums internationaux établis par l'OACI et d'autres organisations.

2.10 Un AIWG peut inclure, outre les AIA des États, des représentants d'exploitants aériens, des fournisseurs de services de navigation aérienne et des constructeurs d'aéronefs, en plus des organisations professionnelles régionales, telles que l'Association du transport aérien international (IATA), les organisations régionales d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation (RAIO), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien (IFATCA), l'Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne (ISASI) et ses sections régionales.

2.11 L'AIWG peut se réunir périodiquement pour examiner des questions inscrites à son ordre du jour, il peut aussi utiliser des réseaux de téléconférence ou de vidéoconférence sur une base ad hoc pour examiner ou échanger des opinions sur toute question urgente liée aux enquêtes sur les accidents ou incidents.

2.12 Il importe que l'AIWG régional se range sous le cadre du RASG correspondant et qu'il promeuve les fonctions AIG. Cela permettra à l'AIWG de se concentrer sur ses tâches et d'accélérer le processus.

— FIN —