



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 32 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DES PETITS ÉTATS EN VUE D'UNE MISE EN ŒUVRE EFFICACE DES SARP DE L'OACI (ANNEXE 13) POUR LE DOMAINE D'AUDIT AIG

(Note présentée par le Guyana avec le soutien de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, du Chili, de la Colombie, de l'Équateur, d'El Salvador, du Guatemala, du Panama, du Paraguay, du Pérou, du Suriname, de l'Uruguay et du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail reconnaît l'intérêt d'un mécanisme comme le mécanisme régional de coopération AIG (ARCM) dans la Région Amérique du Sud et mesure la nécessité, pour les petits États, de posséder des systèmes conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* – de l'OACI. Cette note souligne également la nécessité de renforcer les capacités des petits États en vue d'améliorer leur niveau de mise en œuvre effective des SARP de l'OACI dans le domaine d'audit AIG.

À la suite de donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre note de l'information exposée dans la présente note ;
- demander à l'OACI d'élaborer un programme de travail destiné à aider les petits États à renforcer leurs capacités en vue d'améliorer la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 13 de l'OACI et la conformité à celles-ci. Le faible degré de conformité observé dans le domaine d'audit AIG indique qu'il est nécessaire de faire davantage dans ce domaine ;
- demander à l'OACI d'étudier les possibilités de mécanismes appropriés pour financer les activités des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) et des petits États relatives à la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI dans le domaine d'audit AIG.

<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>	Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i> Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'objectif d'une enquête sur un accident d'aviation est de déterminer les causes et les facteurs contributifs dont la conjugaison a abouti à l'accident et, le cas échéant, de formuler des recommandations visant à améliorer la sécurité de l'aviation et à prévenir la survenue d'événements de même nature à l'avenir.

1.2 Il est impératif que l'autorité nationale chargée des enquêtes sur les accidents d'aviation mène ses enquêtes dans la transparence, avec impartialité et sans interférence extérieure. Elle sera ainsi en mesure de déterminer les causes probables (facteurs de causalité) et les facteurs contributifs d'un accident. Lorsque l'autorité responsable des enquêtes jouit de l'indépendance et de l'impartialité nécessaires, elle doit, dans son enquête, examiner et mettre en évidence toutes les problématiques de sécurité du système qui ont contribué à l'accident ou ont permis qu'il se produise.

2. ANALYSE

2.1 Il demeure difficile, pour les petits États, de mettre à disposition toutes les ressources nécessaires au bon fonctionnement d'une autorité nationale d'enquête sur les accidents d'aviation. Et malheureusement, cet état de choses se traduit dans les résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), dans lequel le domaine d'audit AIG est l'un des domaines qui se classe le moins bien pour la mise en œuvre effective (EI) des capacités de supervision de la sécurité. La Région SAM est un exemple classique de cette situation en ce qui concerne le domaine AIG.

2.2 Les petits États sont incapables de se conformer aux SARP concernant le domaine AIG faute de ressources financières et humaines. Comme ils ne peuvent pas offrir de rémunération intéressante, il leur est souvent très difficile d'attirer des personnes qualifiées pour les former aux enquêtes sur les accidents.

2.3 Premièrement, l'indépendance a un coût et suppose une volonté intrinsèque. Les organismes AIG doivent d'abord suivre un long processus législatif, car il est nécessaire de modifier ou de promulguer des textes législatifs de base relatifs à l'aviation qui confèrent un caractère obligatoire à cette indépendance.

2.4 Deuxièmement, l'indépendance de l'organisme AIG implique que l'État institue un nouvel organisme qu'il devra doter d'un personnel hautement qualifié et, logiquement, d'un budget devant permettre à cet organisme de se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et des documents y afférents.

2.5 Troisièmement, la plupart des États considèrent cette démarche comme une dépense plutôt qu'un investissement dans la sécurité du système de l'aviation, surtout quand l'Autorité de l'aviation civile demeure dans une situation où elle a besoin d'aide financière.

2.6 Quatrièmement, les SARP de l'OACI ne prennent pas en compte la taille du système de l'aviation d'un pays, qui peut varier de quelques centaines de milliers de vols à plusieurs millions, et de quelques dizaines d'incidents ou moins justifiant une enquête aux termes de l'Annexe 13 à plusieurs centaines.

2.7 Face à certains des défis susmentionnés, il convient de saluer les efforts de l'OACI qui ont mené à la publication du *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et*

incidents (Doc 9946), lequel traite justement de l'établissement d'un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO). Le RAIO offre une solution aux États d'une région dont le système de l'aviation, la situation, les conditions et les ressources disponibles peuvent varier considérablement.

2.8 Dans la Région SAM, pour de petits États comme le Guyana, le mécanisme régional de coopération AIG (ARCM) constitue un atout précieux dans le dispositif d'aide à la conformité dans le domaine d'audit AIG.

2.9 Les RAIO peuvent être utiles pour veiller à ce que les enquêtes sur les accidents et incidents soient menées en conformité avec les normes les plus rigoureuses et les meilleures pratiques établies par l'OACI, en fournissant une assistance aux États qui en ont besoin, sous la forme de spécialistes et de matériel, dans un esprit de coopération.

2.10 Les RAIO peuvent être les garants de l'indépendance et de l'impartialité en veillant à l'efficacité du processus d'enquête dans les situations où une enquête est demandée par l'une des parties, améliorant ainsi la sécurité de l'aviation aux niveaux national, régional et mondial.

2.11 Il peut arriver qu'une solution émanant d'un RAIO rencontre des difficultés et ne produise pas les résultats escomptés, pour deux raisons simples :

- a) les RAIO doivent être dotés d'une organisation fonctionnant bien, du personnel administratif nécessaire et d'enquêteurs hautement qualifiés, ce qui suppose que tous les États participants doivent contribuer aux ressources nécessaires aux activités de l'organisme plutôt qu'utiliser ces ressources pour renforcer leur propre organisme AIG ;
- b) même si un État peut déléguer l'ensemble d'une enquête, il en demeure toujours responsable, ce qui nécessite au minimum une équipe de spécialistes capables de suivre la progression de l'enquête, d'en analyser les conclusions et de l'approuver quand elle est menée par le RAIO.

3. CONCLUSION

3.1 La présente note de travail reconnaît l'intérêt d'un mécanisme régional de coopération comme l'ARCM et la nécessité que les petits États disposent de systèmes en conformité avec les SARP de l'Annexe 13 de l'OACI.