



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

**COMMISSION TECHNIQUE**

**Point 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne**

**30.3 : Résultats pertinents émanant du volet Sécurité de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19**

**EFFORTS DE L'OACI VISANT À RENFORCER LA CRÉDIBILITÉ ET LA TRANSPARENCE DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION AU TITRE DE L'ANNEXE 13**

(Note présentée par le Canada et coparrainée par le Costa Rica, la République dominicaine, l'Union européenne et ses États membres<sup>1</sup>, les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup>, le Kenya, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, Oman, le Sénégal et EUROCONTROL)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note souligne l'importance de renforcer la crédibilité et la transparence des enquêtes sur les accidents d'aviation menées conformément à l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* dans le contexte de la destruction en vol d'un aéronef, et de veiller à ce que les travaux engagés par l'OACI pour traiter cette question constituent une priorité.

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

- a) réaffirmer que des recommandations de sécurité solides et crédibles, bénéficiant d'un niveau élevé d'application, font partie intégrante de la prévention des accidents et de la sécurité de l'aviation dans le monde et sont subordonnées à la mise en œuvre de l'Annexe 13 ;
- b) souligner l'importance d'examiner et, s'il y a lieu, d'adapter l'Annexe 13 et/ou les éléments indicatifs connexes pour aider l'État d'occurrence à atténuer les situations de conflit d'intérêts réel ou perçu dans le contexte de la destruction en vol d'un aéronef ;
- c) saluer les progrès appréciables et l'engagement des experts de l'OACI dans le traitement de cette question, ainsi que leur contribution à la sécurité de l'aviation civile dans le monde de ce point de vue ;
- d) demander à l'OACI de faire de ce travail mené par des experts une priorité, y compris pour le triennat 2023-2025.

*Objectifs stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sécurité.

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchèque.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, La Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2023-2025 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, si nécessaire.
<i>Références :</i>	Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i> Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (Doc 10160) – Point 5 de l'ordre du jour Rapport sur la sécurité de l'OACI Résultats de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Du 1 <sup>er</sup> janvier 2016 au 31 décembre 2018

## 1. INTRODUCTION

1.1 Des enquêtes sérieuses et crédibles sur les accidents d'aviation et des recommandations de sécurité bien suivies dans le monde font partie intégrante de la sécurité de l'aviation internationale et de la prévention des accidents, comme le souligne la résolution A36-10 de l'Assemblée. Les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* sont adaptées à l'objectif visé dans la majorité des cas et sont généralement bien conçues pour faciliter l'établissement de rapports finals et de recommandations de sécurité crédibles, lorsqu'elles sont pleinement mises en œuvre.

1.2 Malgré cela, l'Annexe 13 et les éléments indicatifs correspondants ne traitent pas pleinement des cas où un État est impliqué dans la destruction en vol d'un aéronef ou dans un acte illégal ayant probablement causé l'accident, plaçant ainsi l'État d'occurrence dans un conflit d'intérêts, qu'il soit réel ou perçu. S'il n'est pas examiné et, en tant que de besoin, atténué, ce conflit d'intérêts met en péril la crédibilité de l'enquête de sécurité et sa capacité de prévenir de futurs accidents. Dans ces rares cas, la mise en œuvre des éléments fondamentaux de l'Annexe 13 peut ne pas suffire à atténuer les problèmes liés aux conflits d'intérêts. Compte tenu du principe fondamental de la souveraineté des États membres de l'OACI et de la responsabilité qui incombe à l'État d'occurrence dans toute enquête sur un accident d'aviation sur son territoire, l'Annexe 13 doit être examinée et, si nécessaire, adaptée à ce contexte, afin d'aider l'État d'occurrence à atténuer le conflit d'intérêts dans lequel il se trouve.

1.3 Depuis leur création, les SARP de l'Annexe 13 ont été améliorées et adaptés en permanence grâce au travail diligent et compétent des experts de l'OACI. Reconnaissant que les situations de conflit d'intérêts dans le contexte de la destruction en vol d'un aéronef peuvent nuire à la crédibilité et à l'application des recommandations de sécurité de l'Annexe 13, l'OACI a créé un groupe d'experts chargé d'examiner les problèmes posés dans ce contexte spécifique et de trouver des moyens de les résoudre. À la Conférence de haut niveau de 2021 sur le COVID-19, le volet Sécurité a encouragé ce travail mené par des experts. L'achèvement de ce travail est crucial pour faire en sorte que l'Annexe 13 puisse continuer de faciliter l'établissement de rapports finals et de recommandations de sécurité crédibles, si une telle situation devait se reproduire.

## 2. ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION ET RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ CRÉDIBLES

2.1 Le seul objectif des enquêtes au titre de l'Annexe 13 est la prévention de futurs accidents et incidents. À cette fin, pour déterminer les causes sous-jacentes et formuler des recommandations de sécurité crédibles, l'Annexe 13 dispose généralement que ces enquêtes doivent notamment :

2.1.1 Être menées par des services d'enquête indépendants et compétents, demeurer totalement indépendantes des enquêtes judiciaires civiles ou pénales et éviter d'attribuer un blâme ou une responsabilité ;

2.1.2 Accéder librement à tous les renseignements utiles et indices, au moyen de mesures appropriées prises par l'État d'occurrence pour préserver l'intégrité desdits indices, d'arrangements institutionnels, de processus clairs et d'une coordination efficace avec les autorités judiciaires.

2.2 En tant que partie intégrante de l'indépendance du processus, les responsables de l'enquête doivent être libres d'adresser toute recommandation de sécurité pertinente à toute partie concernée, y compris l'État d'occurrence. En outre, pour préserver sa crédibilité et faire en sorte que les États membres de l'OACI prennent des mesures en temps utile pour prévenir de futurs accidents, l'enquête doit se dérouler sans délai et être aussi transparente que possible, tout en restant rigoureuse et en respectant les obligations de non-divulgateion.

### **3. CONFLITS D'INTÉRÊT APRÈS LA DESTRUCTION EN VOL D'UN AÉRONEF**

3.1 Bien que les SARP de l'Annexe 13 soient efficaces dans presque tous les scénarios, elles n'abordent pas pleinement les rares cas où un État, y compris l'État d'occurrence chargé de mener une enquête, peut être impliqué dans la destruction en vol d'un aéronef ou dans un autre acte illégal ayant probablement causé l'accident. Dans ce scénario, l'État d'occurrence est automatiquement placé dans une situation de conflit d'intérêts, réel ou perçu, qui nuit à la crédibilité de l'enquête sur l'accident d'aviation qu'il mènera. Cela s'explique par le fait que toute action de sa part peut être perçue comme une tentative de limiter la responsabilité ou d'attribuer un blâme si un autre État est impliqué, que ces actions soient ou non conçues comme telles.

3.2 Les situations de conflit d'intérêts dans le contexte de la destruction en vol d'un aéronef peuvent inciter l'État chargé de l'enquête ou ses services d'enquête sur les accidents à s'écarter de la souplesse prévue par les SARP de l'Annexe 13 ou à l'utiliser indûment, d'une manière qui nuit à la transparence et à la crédibilité de l'enquête. Si l'on rappelle les éléments fondamentaux de l'Annexe 13 présentés ci-dessus, il peut s'agir du non-respect des dispositions institutionnelles qui devraient normalement garantir l'indépendance des services d'enquête sur les accidents d'aviation, de la mauvaise manipulation ou de la conservation inadéquate des indices, des retards excessifs dans les processus d'enquête et du manque de transparence des procédures d'enquête.

3.3 En l'absence de SARP ou d'orientations claires pour atténuer ce conflit d'intérêts, même si l'État d'occurrence semble satisfaire aux SARP de l'Annexe 13, la crédibilité de ses recommandations de sécurité peut s'en trouver amoindrie, ce qui réduit considérablement leur application au niveau mondial. Cela entrave la capacité des SARP de l'Annexe 13 de prévenir de futurs accidents – son objectif principal.

3.4 La souveraineté des États membres de l'OACI constitue un principe fondamental de la Convention de Chicago. L'État d'occurrence joue un rôle central dans la mise en œuvre et la supervision des éléments fondamentaux de l'Annexe 13 mentionnés ci-dessus, notamment en garantissant la préservation des indices situés dans ce même État et la possibilité d'y accéder en temps utile. Dans le contexte de la destruction en vol d'un aéronef, il incombe à l'État d'occurrence de prendre les mesures appropriées pour atténuer ledit conflit d'intérêts. L'examen et, s'il y a lieu, l'adaptation de l'Annexe 13 pour aider l'État d'occurrence à gérer ce contexte particulier et les aspects liés au conflit d'intérêts pourraient contribuer à améliorer la transparence, la crédibilité et l'application des recommandations de sécurité et, en conséquence, l'efficacité des SARP de l'Annexe 13.

### ***Mise en œuvre de l'Annexe 13***

3.5 Si ce conflit d'intérêts réel ou perçu et l'absence de SARP ou d'orientations claires pour aider l'État d'occurrence à l'atténuer sont des préoccupations en soi, le problème est exacerbé lorsque l'État d'occurrence n'a pas pleinement mis en œuvre l'Annexe 13. Il s'agit notamment de la mise en œuvre des éléments fondamentaux de l'Annexe 13 mentionnés ci-dessus, tels que l'établissement de services d'enquête indépendants sur les accidents d'aviation et d'arrangements institutionnels appropriés entre les services d'enquête sur les accidents d'aviation et les autorités judiciaires, sans lesquels les conflits d'intérêts deviennent très difficiles à gérer.

3.6 Selon les dernières données du site web du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) (consultées le 28 juillet 2022), la moyenne mondiale de mise en œuvre effective de la section relative aux enquêtes sur les accidents est de 57 %, soit la plus faible de toutes les sections. En outre, le dernier rapport de l'USOAP (2016-2018) souligne à la fois « l'établissement d'un service d'enquête indépendant sur les accidents et de processus d'enquête » et « la garantie d'une coordination et d'une séparation adéquates entre l'enquête au titre de l'Annexe 13 et l'enquête judiciaire » comme des domaines problématiques récurrents. La mise en œuvre de ces deux éléments fondamentaux constitue le strict minimum pour atténuer les conflits d'intérêts dans le contexte de la destruction en vol d'un aéronef.

### ***Travaux d'experts de l'OACI***

3.7 Les *normes et pratiques recommandées concernant les enquêtes sur les accidents d'aviation* ont été adoptées à l'origine par le Conseil pour constituer l'Annexe 13 en 1951. Depuis lors, les experts de l'OACI n'ont cessé d'adapter les SARP et les orientations de l'Annexe 13 aux réalités actuelles de la sécurité de l'aviation civile dans le monde afin de préserver la pertinence et le bon fonctionnement des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

3.8 À la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 organisée par l'OACI en octobre 2021, le volet Sécurité a reconnu l'avantage d'un examen de l'Annexe 13 pour permettre une meilleure prise en compte des scénarios de conflits d'intérêt et a encouragé le renvoi de cette question au groupe d'experts compétent.

3.9 L'OACI a entamé des travaux de révision de l'Annexe 13 afin de renforcer la crédibilité et la transparence des enquêtes sur les accidents d'aviation dans le contexte de la destruction en vol d'un aéronef et d'examiner les moyens de combler les lacunes dans la gestion des conflits d'intérêts, réels ou perçus, dans ce contexte particulier. Les progrès réalisés jusqu'à présent par les experts de l'OACI, ainsi que leur engagement à traiter cette question, témoignent d'une forte volonté de contribuer à la sécurité de l'aviation civile dans le monde. Ce travail doit devenir une priorité pour que les experts de l'OACI puissent prendre des mesures opportunes afin de maintenir l'efficacité des SARP et des orientations de l'Annexe 13 pour promouvoir la diffusion de recommandations de sécurité crédibles.

## **4. CONCLUSION**

4.1 L'Annexe 13 a bien servi les États membres de l'OACI dans la majorité des cas et a permis de produire des rapports finals et des recommandations de sécurité crédibles, lorsque ses SARP sont mises en œuvre et suivies. Malgré cela, les SARP de l'Annexe 13 et les éléments indicatifs n'ont pas encore abordé les cas où un État peut être impliqué dans la destruction en vol d'un aéronef ou dans un acte illégal qui a probablement causé l'accident.

4.2 Les travaux récemment engagés par l'OACI pour examiner et, s'il y a lieu, adapter l'Annexe 13 et traiter ces questions sont de la plus haute importance pour améliorer la crédibilité et la transparence des enquêtes sur les accidents d'aviation dans ces circonstances et, par conséquent, pour faire en sorte que l'Annexe 13 puisse jouer efficacement son rôle dans la prévention des incidents et des accidents et dans la sécurité de l'aviation civile dans le monde.

4.3 En conséquence, l'Assemblée est invitée à : a) réaffirmer que la mise en œuvre de l'Annexe 13 et la formulation de recommandations de sécurité crédibles font partie intégrante de la prévention des accidents ; b) souligner l'importance d'examiner et, s'il y a lieu, d'adapter l'Annexe 13 et/ou les éléments indicatifs pour aider l'État d'occurrence à atténuer les situations de conflit d'intérêts dans le contexte de la destruction en vol d'un aéronef et de veiller à ce qu'elles soient traitées de manière adéquate ; c) saluer l'engagement pris par les experts de l'OACI d'examiner cette question et, en tant que de besoin, d'élaborer des SARP appropriées et/ou des éléments indicatifs connexes ; d) demander à l'OACI de faire de ce travail d'expert en cours une priorité, y compris pendant le triennat 2023-2025.

— FIN —