



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

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

#### RECONNAISSANCE ET RENFORCEMENT DU CADRE D'ACTION POUR LES MÉCANISMES DE COOPÉRATION EN MATIÈRE D'ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS QUI CONTRIBUENT DE MANIÈRE FONCTIONNELLE AU RESPECT PAR LES ÉTATS DES OBLIGATIONS AU TITRE DE L'ANNEXE 13

[Note présentée par les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)]<sup>2</sup>

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail souligne la nécessité actuelle de renforcer le cadre d'action des mécanismes de coopération en matière d'enquêtes sur les accidents auxquels appartiennent les États de certaines régions.

Ces mécanismes jouent depuis ces dernières années un rôle fondamental dans les systèmes d'enquête des États ; toutefois, compte tenu du mode actuel d'établissement des organismes régionaux stipulé dans le *Doc 9946, Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO)*, il importe de renforcer leur cadre en ce qui concerne leur mode de création, leur portée potentielle, leurs fonctions et la manière dont ils peuvent être intégrés aux activités des États au vu de la nécessité d'éviter les chevauchements et pour faire en sorte que tous les États participants mettent en commun et optimisent les ressources afin de disposer de systèmes d'enquête viables pour le renforcement de la sécurité du transport aérien.

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

- a) prendre note des informations présentées ;
- b) envisager de transmettre la proposition au Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIG) pour discussion et, le cas échéant, d'incorporer dans le Doc 9946 un cadre réglementaire de référence pour les mécanismes de coopération AIG (ICM) comme suit :
  - 1) Un cadre réglementaire qui reconnaît et renforce le cadre d'action pour les mécanismes de coopération en matière d'enquêtes sur les accidents, dans lequel ils peuvent, le cas échéant, constituer une commission d'enquête ad hoc afin de :
    - i) déléguer en intégralité ou en partie une enquête au mécanisme de coopération AIG ;

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par la COCESNA.

<sup>2</sup> Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

	<p>ii) demander au mécanisme de coopération en matière d'enquêtes sur les accidents de participer à une enquête en tant que garant de l'impartialité et de la qualité de celle-ci, l'État étant en charge ;</p> <p>iii) travailler de manière intégrée avec les États dans les activités opérationnelles du système d'enquête, en s'appuyant sur les ressources régionales et en réduisant les chevauchements, comme moyen permettant aux États de s'entraider en vue du respect des dispositions de l'Annexe 13.</p>
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques de sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Activités de coordination entre États.
<i>Références :</i>	<p>Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i></p> <p>Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i></p> <p>Questions de protocole 2020 - AIG</p>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le processus d'enquête sur les accidents est une fonction essentielle des États, car il peut permettre d'identifier les facteurs qui y contribuent ainsi que les défaillances possibles du système aéronautique, et de recommander des mesures préventives pour éviter la répétition des accidents, comme indiqué dans le *Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859)*. Toutefois, les enquêtes sur les accidents et les recommandations de sécurité mises en œuvre influent sur la confiance internationale dans le secteur de l'aviation, perçue comme mature et capable de se développer en permanence pour réduire le nombre d'accidents et simultanément le nombre de morts, ce qui constitue l'objectif primordial.

1.2 Toutefois, il ressort des constatations des audits de supervision de la sécurité menés dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI que plusieurs États n'ont pas été en mesure d'établir un système efficace pour enquêter sur les accidents et incidents survenus sur leur territoire. Ces constatations se rapportaient généralement au manque de ressources (humaines et financières) et plus particulièrement aux difficultés rencontrées pour modifier les lois et réglementations aéronautiques pertinentes qui contiennent les dispositions nécessaires en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents, un organisme d'enquête sur les accidents et incidents et un système de formation.

1.3 Ces difficultés ont conduit de nombreux États à identifier de nouvelles formes de regroupement pour partager les capacités et conduire les enquêtes sur les accidents, ce qui a débouché sur les mécanismes de coopération en matière d'enquêtes (ICM) en tant que moyen d'appuyer les États de manière souple et efficace.

## 2. ANALYSE DE LA SITUATION

2.1 De tels groupes (ICM-GRIAA, ARCM, ENCASIA, entre autres) sont nés spontanément dans diverses régions parmi les États conscients du fait que la mise en commun des ressources techniques, humaines et financières et l'échange de données d'expérience entre enquêteurs constituent les meilleurs moyens de disposer d'un système d'enquête fonctionnel et de respecter ainsi les dispositions de l'Annexe 13, en partageant l'esprit des RAIO. Toutefois, la mise en place effective de RAIO est également un défi pour les États, compte tenu des difficultés rencontrées pour modifier les lois relatives à l'aviation, et du processus que cela met en jeu dans les États.

2.2 Plusieurs années après leur création, l'expérience a montré que ces mécanismes ont été efficaces ce qui concerne non seulement la formation des enquêteurs, l'échange d'informations et de données d'expérience relatives aux enquêtes sur les accidents, et l'harmonisation de la documentation, des systèmes de gestion, des éléments indicatifs, etc., mais aussi le soutien technique dans certains aspects des enquêtes à la demande d'autres États participant au mécanisme. En outre, ces mécanismes sont un outil précieux pour les bureaux régionaux de l'OACI, car ils permettent des efforts conjoints qui contribuent à la réalisation des objectifs de sécurité de la région.

2.3 Conscients du fait que les enquêtes relèvent toujours de la responsabilité de l'État, l'une des principales raisons pour lesquelles les États aux moyens limités ont adhéré à ces initiatives était de déléguer en intégralité ou en partie les enquêtes aux mécanismes de coopération AIG ou de s'assurer l'appui de spécialistes régionaux lorsque l'État ne souhaite pas déléguer. Ces raisons sont en harmonie avec la mise en commun des ressources des mécanismes évoquée ci-dessus, et permettent de soutenir les systèmes d'enquête. Toutefois, les États n'ont pas pu réaliser ces objectifs car le Doc 9946 (le Manuel sur les RAIO) n'établit pas de cadre de référence pour les mécanismes de coopération AIG (ICM), et ces organismes ne

pouvaient donc pas répondre pleinement aux demandes de leurs États membres ni participer à des activités d'enquête et à des interventions dans le cadre de certains événements relevant de l'Annexe 13.

2.4 Étant donné que les mécanismes de coopération ont un caractère opérationnel, il a été progressivement déterminé qu'ils pourraient utiliser leurs capacités directement en réponse à l'intégration des mécanismes ICM dans les systèmes d'enquête des États, dans le sens de la mise en commun et de l'optimisation des ressources disponibles, certaines faisant partie des capacités requises pour le rôle de centre régional pour les notifications, les premières interventions en cas d'accident, le stockage et l'échange des données relatives aux accidents, la gestion du renforcement des capacités régionales pour les enquêteurs, la communication d'informations à ceux-ci (documentation OACI, bulletins, PQ, etc.), les propositions de règlements et de procédures, la préparation des États avant les audits CMA et, surtout, pour coordonner et organiser les accords de collaboration en tant que région avec d'autres ICM ou d'autres États en particulier.

2.5 Par ailleurs, les États pourraient prendre l'initiative de constituer des groupes de travail, dans le cadre des mécanismes ICM, pour étudier la viabilité du système d'enquête dans la région, le mode de fonctionnement des notifications d'un événement relevant de l'Annexe 13, les caractéristiques communes des accidents dans la région, les types d'événements, les recommandations de sécurité et la conduite des procédures, entre autres sujets importants.

2.6 L'intégration des mécanismes ICM aux systèmes d'enquête des États peut avoir des avantages compte tenu de la complexité actuelle de la séparation des autorités chargées des enquêtes sur les accidents des autorités de l'aviation civile, étant donné que les mécanismes de coopération pourraient participer en tant qu'observateurs à la demande de l'État menant l'enquête, à des fins qui contribuent à l'assurance que le processus d'enquête est mené conformément aux normes d'enquête et d'impartialité, étant donné que certains États ne disposent pas actuellement d'autorité indépendante.

2.7 De même, des États ont été confrontés à des difficultés pour démontrer dans les audits que leurs systèmes d'enquête pouvaient accomplir leurs tâches avec l'aide de ces formes de mécanismes régionaux de coopération en matière d'enquêtes (ICM). Il est donc nécessaire de renforcer le cadre d'action de ces mécanismes, ce qui débouchera sur la reconnaissance de ces formes « naissantes » de coopération entre États, la précision de leurs fonctions et, surtout, la fourniture d'un appui dans les audits, car ces mécanismes fonctionnent bien dans l'esprit des RAIO mais ne peuvent pas être fondés en tant que RAIO, en raison de la complexité juridique et organisationnelle que cela comporte.

### 3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu des difficultés actuelles en matière d'AIG, les États ont déterminé de nouvelles formes de regroupement pour contribuer au renforcement des systèmes d'enquête sur les accidents, ce qui a conduit à l'émergence d'un mécanisme de coopération.

3.2 Pour les États aux ressources limitées, l'adhésion à un mécanisme de coopération AIG n'entraîne pas de coût supplémentaire car les mécanismes ICM fonctionnent sur la base du soutien volontaire de tous les États qui assistent et soutiennent ainsi les États dans le besoin.

3.3 Le soutien et l'assistance peuvent être encore améliorés si les mécanismes disposent d'un cadre de référence réglementaire, tel que le cadre RAIO défini dans le Doc 9946, en vertu duquel les États membres et l'État dans lequel survient un événement peuvent :

- a) déléguer en intégralité ou en partie une enquête au mécanisme de coopération AIG ;
- b) demander et autoriser la participation de ce mécanisme à une enquête en tant que garant de l'impartialité et de la qualité de celle-ci ;
- c) travailler de manière intégrée avec les États dans les activités opérationnelles du système d'enquête, en s'appuyant sur les ressources régionales et en réduisant les chevauchements.

— FIN —