



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 46 : Autres questions à examiner par la Commission technique

PRÉSENTATION D'OBSERVATIONS EN ANNEXE AU RAPPORT FINAL D'ENQUÊTE SUR UN ACCIDENT ET MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Quand un projet de rapport final d'enquête sur un accident d'aviation est terminé, l'État qui a mené l'enquête envoie un exemplaire aux États et à l'exploitant concernés pour qu'ils puissent faire leurs observations à son sujet. Si l'État qui a mené l'enquête reçoit des observations des parties concernées, il modifiera le projet de rapport final ou, s'il n'accepte pas les observations, joindra ces dernières en annexe au rapport. La présentation des observations en annexe au rapport final peut être interprétée comme un signe de désaccord important entre l'État qui a mené l'enquête et les autres parties concernées. Si les raisons de ce désaccord concernent les aspects techniques des résultats de l'enquête, en particulier la sécurité, le seul fait d'annexer les observations inacceptables au rapport final n'est pas la meilleure solution dans l'intérêt de la sécurité. Les points de sécurité faisant l'objet d'un désaccord ne devraient pas demeurer dans l'enquête.

De plus, une fois un rapport final rendu public, dans les situations où les autres parties concernées n'appliquent pas, sans motif valable, les mesures préventives proposées dans les recommandations de sécurité, l'État qui a mené l'enquête ne peut pas prendre de mesures à l'encontre de ces parties, faute de procédure internationalement convenue à ce sujet. Les recommandations de sécurité deviennent alors inutiles. Les recommandations de sécurité devraient être prises au sérieux et mises en œuvre.

Pour améliorer la sécurité de l'aviation en tirant parti des enseignements issus des enquêtes sur les accidents, il faut étudier et élaborer dans les meilleurs délais de nouveaux mécanismes pour résoudre les problèmes exposés ci-dessus.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à examiner les questions présentées ci-après ;
- b) à convenir que l'OACI devrait élaborer dans les meilleurs délais de nouveaux mécanismes pour résoudre les problèmes liés aux désaccords concernant le rapport final et à la mise en œuvre des recommandations de sécurité.

Objectifs

stratégiques :

La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques E et F, en proposant aux États de nouveaux mécanismes visant à résoudre les désaccords au sujet des rapports d'enquête sur les accidents et à encourager la mise en œuvre des recommandations de sécurité.

<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les résultats d'une enquête sur un accident d'aviation, y compris la conclusion, devraient correspondre à la réalité et être objectifs, et les recommandations de sécurité qui en font partie devraient amplement suffire à éviter que l'accident ne se reproduise et, en conséquence, être prises au sérieux et mises en œuvre par toutes les parties concernées. Le rapport final doit être impartial et sans présomption.

1.2 À cette fin, le § 6.3, dans la section RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* à la Convention de Chicago, dispose que l'État qui a mené l'enquête doit envoyer un exemplaire du projet de rapport final à l'État qui a ouvert l'enquête, à l'État d'immatriculation, à l'État de l'exploitant, à l'État de conception, à l'État de construction et à tous les États qui ont participé à l'enquête en les invitant à présenter aussitôt que possible toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justification à l'appui.

1.3 Le même paragraphe prescrit aussi que si l'État qui a mené l'enquête reçoit des observations dans les 60 jours de la date de la lettre d'accompagnement, il doit amender le projet de rapport final de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou, si l'État qui a formulé les observations le souhaite, présenter ces observations en annexe au rapport. Si l'État qui a mené l'enquête ne reçoit pas d'observations dans les 60 jours qui suivent la date de la première lettre d'accompagnement, il doit rendre public le rapport final conformément aux dispositions du § 6.4 de l'Annexe 13, sauf si les États intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.

1.4 La Note 2 de ce paragraphe indique que les observations à joindre en annexe au rapport final doivent se limiter à certains aspects techniques précis du rapport final qui ne sont pas d'ordre rédactionnel et sur lesquels un accord n'a pu être réalisé.

1.5 Aux paragraphes 6.3.1 et 6.3.2 de l'Annexe 13, il est recommandé que l'État qui a mené l'enquête envoie une copie du projet de rapport final à l'exploitant par l'intermédiaire de l'État de l'exploitant, et que, par l'entremise de l'État de conception et de l'État de construction, il envoie aussi une copie aux organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef, afin de leur permettre de présenter leurs observations.

1.6 Le § 6.10 de l'Annexe 13, dans la section RESPONSABILITÉ D'UN ÉTAT QUI REÇOIT OU ÉMET DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ, indique qu'un État qui reçoit des recommandations de sécurité doit informer l'État qui a présenté les propositions des mesures préventives qu'il a prises ou qu'il envisage de prendre, ou des raisons pour lesquelles il n'en prendra pas, dans les 90 jours de la date de la correspondance d'accompagnement.

2. ANALYSE

2.1 Présentation d'observations en annexe au rapport final

2.1.1 En dépit de tous les efforts déployés par l'État qui mène l'enquête pour que celle-ci donne les meilleurs résultats, lors de la coordination du projet de rapport final prévue par l'Annexe 13, il est possible que l'État qui mène l'enquête, d'une part, et, d'autre part, les États d'immatriculation, de l'exploitant, de conception et de construction, les autres États qui ont participé à l'enquête, l'exploitant et les organismes responsables de la conception de type et de l'assemblage final de l'aéronef ne puissent s'entendre sur les renseignements factuels, les résultats de l'analyse, les conclusions ou les recommandations de sécurité envisagées.

2.1.2 Si les points soulevés dans les observations sont simples et d'importance mineure, ils peuvent être facilement réglés par coordination mutuelle entre les parties intéressées. Cependant, si la coordination échoue et que l'on ne parvient pas à un accord sur les observations de nature grave, la seule solution consiste à annexer au rapport final les observations des autres parties, conformément aux dispositions de l'Annexe 13.

2.1.3 Cela dit, dans certains cas, l'existence d'un désaccord sur le projet de rapport final entre les parties concernées et, comme conséquence de ce désaccord, la présentation des observations en annexe au rapport peuvent être interprétées de diverses manières. Dans un cas, ce peut être la qualité des résultats de l'enquête, en particulier les conclusions et/ou les recommandations de sécurité envisagées, qui est médiocre au point d'être inacceptable dans l'intérêt de la sécurité. Ce genre de problème peut découler de l'affectation d'un nombre insuffisant d'enquêteurs qualifiés, de l'emploi de techniques non arrivées à maturité, de procédures d'enquête inappropriées, d'un préjugé, d'un manque d'expérience, etc. Dans un autre, il peut s'agir de questions non techniques, par exemple des motifs politiques ou les intérêts des parties concernées.

2.1.4 Quand la cause du désaccord est liée aux aspects techniques des résultats de l'enquête, en particulier la sécurité, la situation devrait être examinée attentivement non seulement par les parties concernées mais aussi par l'ensemble de la communauté aéronautique internationale, parce qu'une enquête de mauvaise qualité ne peut pas définir et déterminer les causes exactes d'un accident ni donner lieu à des recommandations de sécurité appropriées.

2.1.5 Dans le cas évoqué au § 2.1.4 ci-dessus, la seule mesure à prendre en application de l'Annexe 13, à savoir la présentation en annexe au rapport final des observations des autres parties concernées, ne serait pas la meilleure solution pour éviter que l'accident ne se reproduise. Fondamentalement, il ne devrait pas y avoir de désaccord sur le plan technique, au moins, entre l'État qui a mené l'enquête et les autres parties concernées.

2.1.6 Par contre, si le désaccord est lié à d'autres questions, comme des motifs politiques ou les intérêts des autres parties concernées, la présentation en annexe au rapport final des observations de ces parties serait une solution appropriée.

2.2 Mise en œuvre des recommandations de sécurité

2.2.1 En ce qui a trait aux recommandations de sécurité, une fois le rapport final rendu public, dans les situations où les autres États, l'exploitant ou l'organisme responsable de la conception de type ou de l'assemblage final de l'aéronef concernés n'appliquent pas, sans motif valable, les mesures préventives proposées dans les recommandations de sécurité, l'État qui a mené l'enquête ne peut pas prendre de

mesures à l'encontre de ces parties, faute de procédure internationalement convenue à ce sujet. Les recommandations de sécurité deviennent alors inutiles, ce qui est à l'évidence contraire au but de l'émission de telles recommandations, qui est d'empêcher que l'accident ne se reproduise grâce à l'application de mesures préventives.

3. CONCLUSION

3.1 Comme l'indiquent les § 2.1.4 et 2.1.5, les dispositions actuelles de l'Annexe 13 qui portent sur la seule présentation en annexe au rapport final des observations non acceptées des autres États, de l'exploitant ou des organismes responsables de la conception de type et de l'assemblage final de l'aéronef sont insuffisantes dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation. Les points de nature technique qui font l'objet d'un désaccord, en particulier concernant la sécurité, ne devraient pas demeurer dans l'enquête.

3.2 Comme le laisse entendre le § 2.2.1 ci-dessus, si les recommandations de sécurité ne sont pas mises en œuvre ou le sont partiellement par les parties concernées, et ce sans motif valable, l'État qui a mené l'enquête ne dispose d'aucune solution pour en imposer l'application. Pour la sécurité de l'aviation, il faut que les recommandations de sécurité soit rigoureusement mises en œuvre.

3.3 Pour améliorer la sécurité de l'aviation en tirant parti des enseignements issus des enquêtes sur les accidents, il faut, sous les auspices de l'OACI, étudier et élaborer dans les meilleurs délais de nouveaux mécanismes visant à résoudre les problèmes évoqués aux § 3.1 et 3.2 ci-dessus.