



AIG/08-WP/79
17/10/08

RÉUNION ENQUÊTES ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS (AIG) À L'ÉCHELON DIVISION (2008)

RAPPORT

Montréal, 13 – 18 octobre 2008

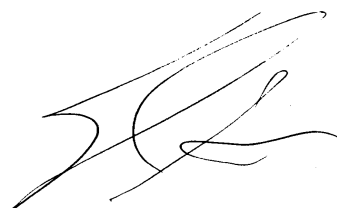
LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Président de la Réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG)
à l'échelon division (2008) (AIG/08)

au

Président de la Commission de navigation aérienne

J'ai l'honneur de présenter ci-joint le rapport de la huitième Réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division (2008) (AIG/08), tenue à Montréal du 13 au 18 octobre 2008.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping loops and strokes, likely representing the name N. Stoss.

N. Stoss
Président

Montréal, le 18 octobre 2008

TABLE DES MATIÈRES

Page

LA RÉUNION

1. Durée
2. Participation
3. Bureau
4. Secrétariat
5. Adoption de l'ordre du jour
6. Organisation des travaux
7. Allocution d'ouverture du Secrétaire général
8. Allocution du Président de la Commission de navigation aérienne

LISTE DES REPRÉSENTANTS

ORDRE DU JOUR

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

- Point 1 : Annexe 13
- 1.1 : Chapitre 1^{er} de l'Annexe 13
 - 1.2 : Chapitre 5 de l'Annexe 13
 - 1.2.1 : Enquêtes sur les accidents et les incidents graves
 - 1.2.2 : Indépendance de l'enquête
 - 1.2.3 : Utilisation des renseignements provenant des enregistreurs de données de vol (FDR)
 - 1.2.4 : Participation des États aux enquêtes
 - 1.3 : Chapitre 7 de l'Annexe 13
 - 1.4 : Modèle de présentation du rapport final figurant dans l'Annexe 13
 - 1.5 : Notification des accidents et des incidents graves
 - 1.6 : Rapport final
 - 1.6.1 : Recommandations de sécurité
 - 1.6.2 : Suite à donner aux recommandations de sécurité
 - 1.6.3 : Diffusion des rapports finals
 - 1.7 : Supplément E à l'Annexe 13
- Point 2 : Faits nouveaux dans le domaine des enquêtes et de la prévention
- Point 3 : Coopération entre États en matière d'enquêtes
- Point 4 : Gestion et représentation des données sur la sécurité

- Point 5 : Conduite des enquêtes
- Point 6 : Coopération régionale dans les enquêtes sur les accidents et les incidents
- Point 7 : Correction des carences relevées lors des audits OACI

LISTE DES RECOMMANDATIONS¹

RSPP	1.1/1	Prise en compte des systèmes aériens sans pilote (UAS)
RSPP	1.1/2	Amendement de la partie de la définition du terme « accident » qui concerne les dommages causés à l'aéronef
RSPP	1.1/3	Nouveau Supplément X — Éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs
RSPP	1.1/4	Amendement de la définition d'« incident »
RSPP	1.1/5	Amendement du Supplément C à l'Annexe 13
RSPP	1.1/6	Amendement de la définition de l'expression « recommandation de sécurité »
RSPP	1.1/7	Ajout d'une note au paragraphe 6.8
RSPP	1.1/8	Amendement de la définition de l'expression « représentant accrédité »
RSPP	1.2/1	Liste des exemples d'incidents graves
RSPP	1.2/2	Amendement de l'Annexe 13, Chapitre 5, paragraphes 5.1.1 et 5.4
RSPP	1.2/3	Amendements du paragraphe 5.4.1
RSPP	1.2/4	Nouvelle pratique recommandée
RSPP	1.2/5	Amendement de l'Annexe 13, Chapitre 4, paragraphe 4.2, et Chapitre 5, paragraphe 5.12.1
RSPP	1.2/6	Amendement du Chapitre 5, paragraphe 5.27 et ajout d'un nouveau paragraphe 5.28
RSPP	1.3/1	Amendement du paragraphe 4.1
RSPP	1.4/1	Amendement de la définition du mot « causes » et de l'appendice à l'Annexe 13
RSPP	1.4/2	Élaboration d'une définition de « facteurs contributifs
	2/1	Utilisation du Protocole d'accord type par les États contractants
	2/2	Liste de vérification concernant l'assistance
	2/3	Travaux du Groupe d'experts des enregistreurs de bord
	2/4	Enregistreurs de bord
	2/5	Travaux du Groupe d'experts des enregistreurs de bord
	3/1	Rétablissement des ateliers AIG de l'OACI
	3/2	Ateliers de sensibilisation
RSPP	4/1	Amendement de l'Annexe 13, Chapitre 7 et 8
	4/2	Utilisation de systèmes compatibles avec l'ADREP pour la collecte et la mise en commun de données sur la sécurité
	4/3	Publication des données sur la sécurité
RSPP	5/1	Amendement du Chapitre 5 de l'Annexe 13
	5/2	Document de politiques et de procédures pour les enquêtes sur les accidents
	5/3	Amendement lié à la coordination avec les autorités judiciaires

¹ Les recommandations accompagnées des lettres « RSPP » se rapportent à des propositions d'amendement de normes, de pratiques recommandées, de procédures pour les services de navigation aérienne ou d'éléments indicatifs d'une Annexe.

I — Table des matières

RSPP	6/1	Amendement du Chapitre 5, paragraphes 5.1 et 5.1.1
	6/2	Orientations pour la création et la gestion d'un système régional d'enquête sur les accidents et les incidents
	6/3	Coopération régionale dans les enquêtes sur les accidents
	6/4	Projet de création d'une commission régionale d'enquête dans la région Amérique centrale
	7/1	Correction des carences relevant de l'Annexe 13 qui ont été constatées lors des audits de l'USOAP

LA RÉUNION

1. DURÉE

1.1 La Réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division (2008) (AIG/08) a été ouverte par M. Taïeb Chérif, Secrétaire général, le 13 octobre 2008 à 10 heures dans la salle de l'Assemblée, au siège de l'Organisation à Montréal. M. Omari Nundu, Président de la Commission de navigation aérienne, a également pris la parole lors de la première séance plénière. La séance plénière de clôture a eu lieu le 18 octobre 2008.

2. PARTICIPATION

2.1 La Réunion AIG/08 à l'échelon division a accueilli les 224 participants et observateurs de 75 États contractants et 12 organisations internationales, ainsi que des conseillers et autres participants. La liste des participants figurent dans les pages III... à III...

3. BUREAU

3.1 Les membres du bureau dont les noms figurent ci-après ont été élus à la première séance plénière :

Président	N. Stoss (Canada)
Premier Vice-Président	W.K. Chan (Singapour)
Deuxième Vice-Président	J.D. Engroba (Argentine)

4. SECRÉTARIAT

4.1 Le Secrétaire de la réunion était M. M. Costa, Chef de la Section enquêtes et prévention des accidents (AIG). Les secrétaires adjoints étaient M. Thormodsson, expert technique (AIG), et M. A. Kock, expert technique (AIG). Ils étaient assistés par M. Duncan Monaco, expert technique, Section de la sécurité des vols (FLS), M. Stewart Schreckengast, administrateur Soutien à la mise en œuvre (ISD), Sécurité, M. Nicolas Rallo, expert technique, Section des audits de supervision de la sécurité (SOA), M. Yuri Fattah, expert du programme de navigation aérienne, et M. Caj Frostell, consultant. M. Paul Lamy, Directeur adjoint de la navigation aérienne, a participé à la réunion pour consultation et avis.

Point	Secrétaire	Assisté par
1.1	C. Frostell	A. de Kock
1.2.1	T. Thormodsson	C. Frostell
1.2.2	A. de Kock	C. Frostell

Point	Secrétaire	Assisté par
1.2.3	T. Thormodsson	D. Monaco
1.2.4	T. Thormodsson	N. Rallo
1.3	A. de Kock	D. Monaco
1.4	C. Frostell	A. de Kock
1.5	T. Thormodsson	D. Monaco
1.6	A. de Kock	C. Frostell
1.6.1	A. de Kock	T. Thormodsson
1.6.2	A. de Kock	T. Thormodsson
1.6.3	N. Rallo	C. Frostell
1.7	C. Frostell	T. Thormodsson
2	T. Thormodsson	D. Monaco
3	A. de Kock	N. Rallo
4	Y. Fattah	A. de Kock
5	C. Frostell	T. Thormodsson
6	N. Rallo	S. Schreckengast
7	N. Rallo	T. Thormodsson

4.2 Les arrangements administratifs généraux et les services linguistiques ont été assurés à la réunion sous la direction de M^{me} Fang Liu, Directrice de l'administration et des services, avec l'assistance de M^{me} D. Rahmani, Administratrice du contrôle de la documentation, et M^{me} E. McCarthy, Chef intérimaire des services d'interprétation.

4.3 L'organisation concrète de la réunion a été assurée par M. M. Blanch, Chef de la Section des services de conférence et de bureau. Les services d'imprimerie ont été assurés par M. J.D. Daoust, Chef des services de reproduction et de distribution externe. D'autres administrateurs spécialistes du Secrétariat de l'OACI ont fourni des avis à la réunion, notamment M. O. Fabrici, Chef de la Section de la gestion des dossiers, et M. D. Savic, Chef de la Section de la gestion du web et des documents.

5. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

5.1 L'ordre du jour transmis à la réunion par la Commission de navigation aérienne a été adopté lors de la séance plénière d'ouverture.

6. ORGANISATION DES TRAVAUX

6.1 Le plan d'organisation soumis aux États avant la réunion a été adopté lors de la séance plénière d'ouverture.

6.2 En vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués, le Président du Conseil a décidé de suspendre la publication des procès-verbaux de la Réunion AIG/08 à l'échelon division.

6.3 Un groupe de coordination a été institué en application des dispositions du document intitulé *Instructions et Règlement intérieur pour les réunions de navigation aérienne à l'échelon division* (Doc 8143) ; il s'est réuni tout au long de la réunion. Les membres en étaient le Président de la réunion, le Secrétaire de la réunion, les secrétaires adjoints et les secrétaires des points de l'ordre du jour, lorsque c'était nécessaire, ainsi que des représentants des divers services du Secrétariat assurant un soutien à la réunion. Le groupe a été en mesure de coordonner les activités de la réunion au moyen des services et des installations disponibles.

7. ALLOCUTION D'OUVERTURE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL, M. TAÏEB CHÉRIF

C'est un honneur et un privilège pour moi de vous accueillir pour la tenue de la Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon division (AIG/08). Le thème de la réunion se lit « Développer les enquêtes pour accroître la sécurité dans le monde entier », ce qui souligne le rôle important que les enquêtes sur les accidents et les incidents graves jouent dans la sécurité de l'aviation.

La dernière réunion AIG à l'échelon division s'est tenue en 1999. Depuis, il a été constaté que nombre de dispositions de l'Annexe 13 doivent être actualisées et réévaluées. Elles sont prises en compte dans votre ordre du jour, lequel prévoit l'examen de questions d'importance majeure telles que celle de savoir comment améliorer encore les enquêtes sur les accidents et les incidents graves dans un environnement soucieux de rentabilité, en tenant en compte des contraintes mondiales actuelles en matière de ressources. Vos travaux porteront aussi sur l'avenir des enquêtes sur les accidents et les incidents graves, mettant l'accent sur l'aide accordée aux États qui en ont besoin grâce à la mise en place d'organes régionaux d'enquête, ainsi que sur certaines questions émergentes telles que les systèmes d'aéronef sans pilote et les jets très légers.

Je laisse le soin au Président de la Commission de navigation aérienne, M. Omari Nundu, d'examiner plus en détail cet ordre du jour, mais je souhaite partager avec vous les quelques pensées suivantes.

Nous devrions être fiers de nos réalisations collectives. Le transport aérien demeure le mode de transport de passagers le plus sûr, et nous en avons amélioré régulièrement la sécurité au fil du temps. Cet excellent résultat est directement lié à l'approche holistique de la sécurité adoptée par toutes les parties prenantes de la communauté aéronautique.

Cependant, nous ne pouvons nous reposer sur nos lauriers, car il y a encore place à l'amélioration. Le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité a révélé des carences dans tous les domaines du processus d'enquête sur les accidents, depuis la notification initiale d'un événement jusqu'à la suite donnée aux recommandations de sécurité contenues dans le rapport final. Cette question doit être abordée et je suis heureux de voir qu'elle est inscrite à votre ordre du jour, ce qui est pleinement conforme à la politique de l'OACI qui insiste sur l'importance de la mise en œuvre.

Pour s'assurer que nos efforts demeurent bien ciblés, l'OACI a élaboré, en collaboration étroite avec l'industrie, une nouvelle version du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), qui a été présentée à la 36^e session de l'Assemblée. L'un des objectifs clés du GASP est de réduire les risques d'accident dans l'aviation civile en fournissant à toutes les parties prenantes un cadre de référence

commun leur permettant d'adopter une approche plus proactive de la sécurité de l'aviation, et de faciliter la coordination et l'élaboration de politiques et d'initiatives pour la sécurité partout dans le monde.

L'une des initiatives de sécurité mondiale du GASP consiste à en appeler aux États pour qu'ils aient des enquêtes efficaces sur les incidents et les accidents, car elles fournissent l'occasion d'examiner plus en profondeur les facteurs qui contribuent à un événement. La stratégie énoncée à l'intention des États prévoit : 1) que ceux-ci mettent en pratique les principes de l'Annexe 13 et créent un organisme d'enquêtes indépendant et impartial, formé de façon professionnelle et bénéficiant d'un financement suffisant, ou donnent accès à un tel organisme ; 2) qu'ils mettent en place un cadre juridique pour la protection des données en matière de sécurité, dont le but est de prévenir les accidents et non pas d'attribuer des blâmes ; et 3) qu'ils établissent une coopération et un partage internationaux en ce qui concerne les renseignements sur les accidents et les incidents.

Vous allez examiner chacun de ces éléments dans les jours qui viennent et nous avons hâte d'entendre vos points de vue.

L'importance du rôle que les milieux des enquêtes sur les accidents et les incidents jouent dans l'avancement de la sécurité est indiscutable. Ces milieux sont aujourd'hui représentés ici par des délégués de ... États et des observateurs de ... organisations internationales.

Grâce à leurs efforts dévoués et inlassables pour rechercher plus en profondeur les causes fondamentales des défaillances, les enquêteurs ont aidé l'industrie à améliorer rapidement le niveau de sécurité de l'aviation, tout en évitant de gaspiller les ressources humaines et matérielles. Doubles de l'indispensable assistance d'autres segments pertinents de l'industrie aéronautique, leurs travaux sont importants et, en tant que parties prenantes du transport aérien international, nous devons tous travailler d'arrache-pied à veiller à ce que les enquêteurs sur les accidents et les incidents continuent de pouvoir remplir leurs fonctions dans le respect des dispositions de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago.

En conclusion, je vous souhaite à tous une semaine de délibérations productives. L'OACI attend avec impatience les résultats de cette réunion, car ils constitueront la base d'un nouveau développement des enquêtes sur les accidents et les incidents en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation mondiale.

8. ALLOCUTION DU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE, M. O.R. NUNDU

Bonjour, Mesdames et Messieurs.

C'est un grand plaisir porteur d'espoir renouvelé que de voir que vous avez répondu à l'invitation de tenir cette réunion en si grand nombre. Je vous en remercie.

Monsieur le Secrétaire général, distingués participants, Mesdames et Messieurs,

En premier lieu, je souhaite me joindre au Secrétaire général pour vous accueillir à la huitième réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon division, réunion très importante en ce moment critique de changement, d'immenses faits nouveaux positifs et de possibilités et défis pour l'aviation civile. Dix ans se sont bientôt écoulés depuis la tenue d'une pareille réunion, en 1999. Dans l'intervalle, l'OACI a travaillé d'arrache-pied pour faire progresser les questions d'enquêtes et de prévention des accidents afin d'améliorer la sécurité des vols dans un contexte d'augmentation des

activités de transport aérien. Une grande part de ces travaux se sont fondés sur les recommandations constructives et avant-gardistes de cette réunion antérieure. La présente réunion, cette semaine, nous donne une autre possibilité de revenir sur ce que nous avons fait à la réunion de 1999 et sur ce que nous n'avons pas fait et que nous aurions dû faire, de revenir sur ce qui s'est produit dans l'intervalle et sur la manière dont nous avons réagi à la situation émergente, de façon qu'à la fin de la réunion, nous ayons établi les approches qu'il faut pour faire face à l'avenir des enquêtes sur les accidents et les incidents.

Comme le Secrétaire général l'a rappelé dans son allocution, le transport aérien demeure le mode de transport le plus sûr. Ce statut louable rend hommage à notre coopération en tant que représentants de l'aviation, à nos efforts déterminés et ciblés que nous avons tous consentis pour améliorer régulièrement la sécurité des vols, et au rôle que les enquêtes sur les accidents et les incidents jouent à ce titre. Néanmoins, nous en sommes à un moment où nous ne pouvons plus dépendre d'une intervention en réaction seulement pour porter la sécurité de l'aviation à un niveau encore plus élevé. Nous devons travailler de plus en plus à des mesures préventives qui ne peuvent être mises en place que grâce à un système de divulgation volontaire sans obstacle et à un flot de renseignements sur la sécurité, ce qui n'est pas facile, voire impossible lorsque ces renseignements sur la sécurité sont utilisés à d'autres fins que la sécurité. Nous ne pouvons continuer de punir les gens qui nous donnent volontairement des renseignements qui pourraient éviter des accidents alors que ceux qui les occultent par craintes de poursuites s'en tirent à bon compte. Nous ne pouvons faire cela et nous attendre à ce que des mesures préventives fonctionnent. Nous ne serons pas en mesure de prévenir des accidents si nous continuons d'agir de cette manière. À l'évidence, nous devons réaliser un équilibre entre la protection des renseignements liés à la sécurité et la bonne administration de la justice. Ce fait est reconnu et fait l'objet de la Résolution A36-9 — *Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation* de l'Assemblée de l'OACI. La Commission de navigation aérienne et, en fait, l'ensemble de l'OACI partagent ces préoccupations, et c'est pourquoi nous avons aujourd'hui des orientations juridiques pour la protection des renseignements liés à la sécurité, lesquelles ont été incorporées dans l'Annexe 13 en novembre 2006. Comme vous le verrez lors de l'examen de la note WP/14, ces éléments indicatifs juridiques ont de fait aidé un certain nombre d'États à protéger des renseignements liés à la sécurité d'un mauvais usage. Nous espérons que beaucoup d'autres États les jugeront utiles.

Si l'aviation veut continuer à jouer un rôle vital dans le progrès à l'échelle mondiale, alors elle doit au moins suivre l'évolution de technologies et du temps, et lorsque nécessaire, et en particulier lorsqu'il s'agit de sécurité des vols, elle doit guider le monde en se montrant innovatrice dans la façon de faire les choses. Les enquêtes sur les accidents et les incidents constituent un élément clé de ce rôle de chef de file, mais dans ce processus nous devons tenir compte des contraintes en matière de ressources et par conséquent de la nécessité d'utiliser de façon efficace et efficiente ces ressources en établissant des priorités. Il est donc clairement nécessaire d'évaluer la portée des enquêtes dans un environnement soucieux de rendement. Avec cela à l'esprit et tenant compte aussi du fait qu'un haut niveau de stabilité est souhaitable pour les SARP afin que les États, à leur tour, puissent préserver la stabilité de leurs réglementations nationales, la Commission de navigation aérienne a fait des efforts concertés pour limiter les questions à examiner durant la présente réunion à quelques points essentiels.

C'est pourquoi l'ordre du jour qui est devant vous est divisé en sept points.

Le **point 1** se rapporte aux dispositions de l'Annexe 13. Durant vos délibérations, vous reverrez certaines définitions à inclure et à clarifier. Vous envisagerez notamment d'inclure les systèmes de véhicules aériens sans pilote (UAS) dans la définition des accidents. Vous examinerez l'élargissement de la définition des « causes » dans l'Annexe 13 afin d'accentuer l'objectif unique des enquêtes qu'est la sécurité. Vous examinerez les définitions les expressions « recommandations de sécurité » et « incidents

graves » de façon à clarifier plus encore leurs sens à la lumière des questions soulevées par les États. Au titre de ce point de l'ordre du jour, vous examinerez aussi la manière dont les États peuvent au mieux affecter des ressources limitées à des enquêtes, à la lumière de la disposition existante du paragraphe 5.1 de l'Annexe, qui demande aux États d'enquêter sur les circonstances des accidents. De plus, vous examinerez l'idée de porter la pratique recommandée 5.1.1 actuelle au rang de norme, reconnaissant ainsi la nécessité de consentir plus d'efforts pour l'obtention des renseignements découlant d'incidents graves. De plus, il vous sera peut-être demandé d'examiner le paragraphe 5.4.1 qui se rapporte à l'indépendance des enquêtes par rapport aux actions judiciaires ou administratives.

La réunion examinera aussi la nécessité d'amender la disposition pertinente de l'Annexe 13 pour permettre à l'OACI de recevoir des notifications liées à la sécurité concernant les avions à réaction très légers (VLJ) dont la masse maximale est égale ou inférieure à 2 250 kg. Comme vous le savez, l'OACI reçoit actuellement des rapports sur des accidents concernant des aéronefs d'une masse maximale de plus de 2 250 kg. Seront aussi examinés au titre du point 1 le suivi des recommandations de sécurité et les mesures qui s'y rattachent, ainsi que la publication des rapports finals afin qu'ils soient facilement accessibles, en temps opportun, au public.

Au titre du **point 2**, vous serez informés des faits récemment survenus en ce qui concerne les éléments indicatifs AIG et autres questions corrélatives. À cette fin, je suis heureux de vous informer que la Partie III — *Enquêtes* du *Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation* est maintenant disponible sur l'ICAO-NET grâce aux efforts immenses du Secrétariat. Vous serez aussi informés de l'état de la *Circulaire OACI concernant les risques sur les lieux des accidents d'aviation*, ainsi qu'un modèle de Protocole d'accord élaboré l'année dernière à l'intention des États pour une assistance mutuelle dans les enquêtes. De plus, vous serez informés des travaux récents du Groupe d'experts sur les enregistreurs de bord.

Le **point 3** traite de la coopération entre États. Par le passé, l'OACI a organisé des séminaires de formation sur l'échange de renseignements et d'expériences concernant des questions relatives à la prévention des accidents et aux enquêtes. Cependant, les contraintes budgétaires ont empêché l'OACI de continuer à organiser de tels événements. Nous voudrions que vous envisagiez de remettre en route ces séminaires de formation avec l'aide des États.

Il y a un certain nombre de façons différentes d'analyser et de représenter des données sur la sécurité. Cet état de choses a provoqué à l'occasion une certaine confusion et des quiproquos, et peut de plus entraîner des représentations contradictoires en ce qui concerne la sécurité de l'aviation. Au titre du **point 4**, la réunion s'occupera de la nécessité d'accompagner toutes les publications sur les données relatives à la sécurité d'une description claire des données échantillonnées et des paramètres utilisés, garantissant ainsi que les représentations des données sur la sécurité sont solides du point de vue scientifique et mathématique.

Durant les enquêtes sur des accidents dans certains États, les autorités judiciaires ont le contrôle de l'épave, ce qui peut retarder ou restreindre la conduite de l'enquête selon les dispositions de l'Annexe 13. Le **point 5** porte sur la question critique de la coordination des enquêtes avec les autorités judiciaires.

Au titre du **point 6** de l'ordre du jour, la réunion s'occupera de la coopération régionale, grâce à laquelle les États qui ne disposent pas des ressources nécessaires pour réaliser une enquête sur un accident majeur qui s'est produit dans les limites de leurs frontières pourraient obtenir l'assistance d'autres États intéressés (par exemple l'État de construction, l'État de l'exploitant, etc.). Cependant, même dans le cas des accidents mineurs et des incidents graves, certains États n'ont toujours pas la

capacité de réaliser une enquête. La mise en place d'organismes d'enquête régionaux pourrait constituer un moyen de surmonter cette difficulté, et c'est cette possibilité que vous examinerez durant vos délibérations.

Dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), les audits sur la sécurité ont révélé des carences en ce qui concerne les enquêtes et la prévention des accidents. Au titre du **point 7**, la réunion sera saisie d'un résumé de ces carences et vous examinerez des stratégies correctives possibles afin d'aviser l'OACI sur la marche à suivre pour l'avenir.

Comme vous le voyez, même cette approche sélective de questions clés à aborder dans le cadre de votre ordre du jour est assez chargée et variée, et vous serez très occupés durant les six jours à venir. J'ai pleinement confiance dans vos capacités à traiter des nombreuses et importantes questions relatives aux enquêtes sur les accidents que vous examinerez. Après tout, vous êtes des enquêteurs, des membres d'une équipe au sens le plus exacte de l'expression, habitués à travailler sous pression. Je n'ai aucun doute quant aux succès de vos travaux.

Je vous souhaite de bonnes délibérations et le succès en bout de ligne. La Commission de navigation aérienne attend avec impatience d'examiner les résultats et recommandations de la présente réunion.

Merci de votre attention.

LISTE DES REPRÉSENTANTS

État/Territoire	Nom	Titre
Afrique du Sud	Peege, T. Morudi, A. Grobbelaar, J.	Chef de délégation Délégué Conseiller
Allemagne	Kramer, U. Kamp, R.	Chef de délégation Suppléant (chef de délégation)
Argentine	Engroba, J.D. Fernandez, C.S. Sardi, C.H.	Chef de délégation Délégué Délégué
Australie	Bills, K. Stray, A. Macauley, K. Aleck, J. Macfarlane, R.	Chef de délégation Suppléant (chef de délégation) Suppléant (chef de délégation) Délégué Conseiller
Autriche	Raicher, G. Veit, M.	Chef de délégation Délégué
Azerbaïdjan	Aliyev, H.	Chef de délégation
Belgique	Blendeman, L.V.A.	Délégué
Brésil	Kersul, J. Camargo, F. Bastos, L.C.M. Felipe, F. Nascimento, L. Souza Marques, J.A.	Chef de délégation Suppléant (chef de délégation) Délégué Délégué Délégué Délégué
Brunéi Darussalam	Suhaili, I.H. Hj Harun, Z.	Chef de délégation Suppléant
Bulgarie	Kostov, A. Petrov, Y. Mihdva, E.	Chef de délégation Suppléant (chef de délégation) Délégué
Cameroun	Zoa Etundi, E.	Chef de délégation

III — Liste des représentants

État/Territoire	Nom	Titre
Canada	Tadros, W.A. Clitsome, M. McNair, D. Stoss, N. Jolicoeur, Y. Reid, S.	Chef de délégation Suppléant (chef de délégation) Suppléant (chef de délégation) Suppléant (chef de délégation) Conseiller Conseiller
Chili	Makrinov, V. Pandolfi, C. Costa, F.	Chef de délégation Suppléant (chef de délégation) Délégué
Chine	Li, J. Cai, G. Fang, J. Liu, Y. Mao, Y.F. Ng, C. Tsang, Y.P. Xie, Z.N.	Chef de délégation Délégué Délégué Délégué Délégué Délégué Délégué Délégué
Chypre	Loizou, I.	Chef de délégation
Colombie	Garcia-Lancheros, L.M.	Conseiller
Côte d'Ivoire	Kako, D.L.	Suppléant (chef de délégation)
Cuba	Ojeda Vives, A. Correa Garcia, T. Hernandez Vincent, Y.	Chef de délégation Délégué Délégué
Danemark	Eriksen, T. Puggaard, M.F. Christensen, F.	Chef de délégation Suppléant (chef de délégation) Délégué
Égypte	Elazab, S. Amer, H.	Chef de délégation Suppléant
El Salvador	Paredes Recinos, J.M.	Chef de délégation
Espagne	Soto Rodriguez, F. Valero Rodriguez, J.J. Herrero, J.	Chef de délégation Délégué Conseiller
États-Unis	Mayer, D. MacIntosh R. Creamer, S. Groff, L. Haueter, T.	Chef de délégation Suppléant Délégué Délégué Délégué

III — Liste des représentants

État/Territoire	Nom	Titre
	Jones, D.	Délégué
	Julius, C.	Délégué
	Walsh, M.	Délégué
	Baum, C.	Conseiller
	Delisi, J.	Conseiller
	Harris, B.H.	Conseiller
	Hilldrup, R.E.F.	Conseiller
Éthiopie	Bushra, A.	Délégué
	Mekonnen, T.	Conseiller
Fédération de Russie	Malevinskiy, Y.	Chef de délégation
	Pastukhov, V.	Suppléant (Chef de délégation)
	Kononenko, V.	Suppléant (Chef de délégation)
	Fedyushin, Y.	Suppléant (Chef de délégation)
	Zubkov, V.D.	Délégué
	Korsakov, A.	Suppléant
Finlande	Gustafsson, S.	Chef de délégation
	Melaranta, H.O.	Suppléant (chef de délégation)
France	Arslanian, P-L.	Chef de délégation
	Ferrante, O.	Délégué
	Jouty, R.	Suppléant
Gabon	Matsoungou, J.P.	Délégué
Ghana	Akatue, E.	Chef de délégation
	Sam, A.G.	Délégué
Grèce	Tsolakis, A.	Chef de délégation
	Kondylis, I.	Délégué
	Kyriakopoulos, G.	Délégué
	Papadopoulos, I.	Délégué
	Tsinipizoglou, P.	Délégué
Hongrie	Meszaros, L.	Chef de délégation
	Badovszky, G.	Suppléant (chef de délégation)
Indonésie	Kurniadi, T.	Chef de délégation
	Sukarno, M.P.	Suppléant (chef de délégation)
	Arief, H.	Délégué
	Sutarmadji, B.	Délégué
	Wenas, F.	Délégué
Iran	Shahbazilar, H.	Chef de délégation

III — Liste des représentants

État/Territoire	Nom	Titre
Irlande	Whyte, J. Liddy, G.	Chef de délégation Suppléant (Chef de délégation)
Islande	Agustsson, T. Sigurdsson, H. Eckerbert, B.	Chef de délégation Délégué Délégué
Israël	Raz, I.	Chef de délégation
Italie	Pennetta, V. Bisogni, S. Spinelli, G.	Chef de délégation Conseiller Conseiller
Japon	Takagi, I. Yanagisawa, Y.	Chef de délégation Conseiller
Jordanie	Alsamarat, A.	Chef de délégation
Kenya	Ali, A.A. Wakahia, P. Wakamau, M.C.	Chef de délégation Délégué Délégué
Lesotho	Mosoang, B	Observateur
Libye	Jenbaz, G.	Suppléant
Lituanie	Povilonis, K. Sumskas, A.	Chef de délégation Suppléant (Chef de délégation)
Malaisie	Rahman, I. Kok, S.C.	Chef de délégation Délégué
Maurice	Gungah, A.	Chef de délégation
Mongolie	Namsrai, A.	Délégué
Mozambique	Pinto, A.	Chef de délégation
Namibie	Nengola, E.M. Mujetenga, B.T.	Chef de délégation Conseiller
Niger	Halidou, M.	Chef de délégation
Nigéria	Oduselu, S.O. Adeyemi, A. Agbon-ifo, P. Gbem, A.A.	Chef de délégation Suppléant (chef de délégation) Conseiller Conseiller

III — Liste des représentants

État/Territoire	Nom	Titre
Norvège	Holm, R. Irgens, E. Westvig, E.	Chef de délégation Suppléant (Chef de délégation) Délégué
Nouvelle-Zélande	Burns, G.M. Burfoot, T. Kay, J. Clegg, S.	Chef de délégation Délégué Délégué Conseiller
Ouganda	Twijuke, J.W.K.	Délégué
Pakistan	Syed, N.A.	Chef de délégation
Pays-Bas (Royaume des)	Beumkes, K.E. De Jong, M.	Chef de délégation Délégué
Philippines	Saplan, J.	Délégué
Pologne	Klich, E. Netkowski, W. Lasek, M. Wojtasiak, W.	Chef de délégation Suppléant (Chef de délégation) Délégué Délégué
Portugal	Ferreira dos Reis, F. Barros, A.M.	Chef de délégation Suppléant (Chef de délégation)
République de Corée	Byeon, S.C. Kim, C. Jung, K.S.	Chef de délégation Suppléant (Chef de délégation) Conseiller
République dominicaine	Emmanuel Souffront E. Díaz, M. Mendez, E.	Chef de délégation Conseiller Conseiller
République tchèque	Mika, L. Štrubl, P. Rada, J. Suttner, J.	Chef de délégation Suppléant (chef de délégation) Délégué Délégué
Roumanie	Ciuca, A.	Chef de délégation
Royaume-Uni	King, D. Miller, D.S. Carter, R. Conradi, K. Fleming, P. Livesey, N. Sayce, A.	Chef de délégation Suppléant (Chef de délégation) Délégué Délégué Conseiller Conseiller Conseiller

III — Liste des représentants

État/Territoire	Nom	Titre
Sainte-Lucie	Wilson, H.	Chef de délégation
Sénégal	Fall, M.	Délégué
Singapour	Chan, W.K. Chong, C.W. Toft, M.A.	Chef de délégation Suppléant (Chef de délégation) Délégué
Suède	Lundberg, H. Sandström, E.	Chef de délégation Suppléant (Chef de délégation)
Suisse	De Sybourg, O. Ruhier, D.	Chef de délégation Suppléant
République-Unie de Tanzanie	Chenga, P.	Délégué
Togo	Bonfoh, B. Dobou, K.S.	Chef de délégation Conseiller
Tunisie	Gharsallah, S.	Suppléant (Chef de délégation)
Turquie	Seren, F. Sakarya, N. Balli, E. Dinc, H.	Chef de délégation Délégué Délégué Délégué
Uruguay	Vilardo, J.L. Davila Sever, H. Montes de Oca I.L. Rebellato, D.	Chef de délégation Suppléant Conseiller Conseiller
Venezuela	Sanchez Perez, B. Torres Rodríguez, O. Marin, V. Briceno, P. Guillen, M.	Chef de délégation Délégué Suppléant Conseiller Conseiller
Viet Nam	Ho, M.T. Luu, Van, D. Ngo Thanh, T. Nguyen, P.T. Pham, T.M. Ta. V.T.	Chef de délégation Délégué Délégué Délégué Délégué Délégué

III — Liste des représentants

Organisation internationale	Nom	Titre
Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)	Bakienon, L.	Observateur principal
Association du transport aérien international (IATA)	Comber, M. Meijer, A.	Observateur Observateur
Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne (ISASI)	Schleede, R. Fritsch, O.	Observateur principal Observateur
Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)	Hoeven, E. Henderson, H.	Observateur principal Observateur
Comité aéronautique inter-États (CAI)	Morozov, A. Dorofeyev, V. Zayko, S.	Observateur principal Observateur Observateur
Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)	Reverdy, P. Kirk, P. McGinley, A.	Observateur principal Observateur Observateur
Conseil international des aéroports (ACI)	Van Den Eynden, P.	Observateur
Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA)	Ruitenbergh, B.	Observateur principal
Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)	Lawrence, P.J. McCarthy, P.D.	Observateur principal Observateur
Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)	Van Dam, R. Govaarts, C. Stankovic, D.	Observateur principal Observateur Observateur

ORDRE DU JOUR

Point 1 : Annexe 13

1.1 : Chapitre 1^{er} de l'Annexe 13

1.2 : Chapitre 5 de l'Annexe 13

1.2.1 : Enquêtes sur les accidents et les incidents graves

1.2.2 : Indépendance de l'enquête

1.2.3 : Utilisation des renseignements provenant des enregistreurs de données de vol (FDR)

1.2.4 : Participation des États aux enquêtes

1.3 : Chapitre 7 de l'Annexe 13

1.4 : Modèle de présentation du rapport final figurant dans l'Annexe 13

1.5 : Notification des accidents et des incidents graves

1.6 : Rapport final

1.6.1 : Recommandations de sécurité

1.6.2 : Suite à donner aux recommandations de sécurité

1.6.3 : Diffusion des rapports finals

1.7 : Supplément E à l'Annexe 13

Point 2 : Faits nouveaux dans le domaine des enquêtes et de la prévention

Point 3 : Coopération entre États en matière d'enquêtes

Point 4 : Gestion et représentation des données sur la sécurité

Point 5 : Conduite des enquêtes

Point 6 : Coopération régionale dans les enquêtes sur les accidents et les incidents

Point 7 : Correction des carences relevées lors des audits OACI

GLOSSAIRE

ADREP	Comptes rendus d'accidents/incidents
AIG	Enquêtes et prévention des accidents
FDR	Enregistreur de données de vol
RSPP	Normes, pratiques recommandées et procédures
SARP	Normes et pratiques recommandées
