

**Directive N° 05/2002/CM/UEMOA**

**UNION ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE OUEST AFRICAINE  
LE CONSEIL DES MINISTRES  
DIRECTIVE N° 05/2002/CM/UEMOA RELATIF AUX PRINCIPES FONDAMENTAUX  
RÉGISSANT LES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS  
DE L'AVIATION CIVILE AU SEIN DE L'UEMOA**

- Vu** le Traité de l'UEMOA, notamment en ses articles 4, 6, 16, 20, 23, 25, 26, 42 à 46, 101 et 102 ;
- Vu** le Protocole Additionnel n° II relatif aux politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment en ses articles 7 et 8 ;
- Vu** le Règlement n° 06/UEMOA/CM en date du 27 juin 2002 relatif à l'agrément de transporteur aérien au sein de l'UEMOA ;
- Vu** le Règlement n° 07/UEMOA/CM en date du 27 juin 2002 relatif aux tarifs de passagers, de fret et de poste applicables aux services aériens à l'intérieur, de et vers les Etats membres de l'UEMOA ;
- Considérant** la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Considérant** la Décision en date du 14 novembre 1999 relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro sur la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique signée le 12 juillet 2000 par le Président en exercice de l'OUA ;
- Soucieux** de promouvoir le développement d'un transport aérien sûr, ordonné et efficace dans l'Union ;
- Vu** l'avis en date du 19 juin 2002 du Comité des experts statutaire ;
- Sur** proposition de la Commission de l'UEMOA ;

**EDICTE LA DIRECTIVE DONT LA TENEUR SUIT :**

**Article premier : Définitions**

Pour l'application de la présente Directive et de son annexe, qui en fait partie intégrante, les termes et expressions ci-après ont les significations suivantes :

Etat membre : Etat partie prenante au Traité de l'UEMOA tel que prévu par le préambule de celui-ci ;

Commission : Commission de l'Union prévue à l'article 26 du Traité de l'UEMOA ;

Conseil : Conseil des Ministres prévu à l'article 20 du Traité de l'UEMOA ;

Union : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine ;

Autorité Aéronautique Civile : Autorité gouvernementale en charge de l'aviation civile, l'Autorité ou la personne morale ou l'organe habilité à exercer une telle fonction ;

Accident : événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

1) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve : - dans l'aéronef, ou, - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou, - directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

2) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et - qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou

3) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible ;

Blessure grave : toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

1) nécessite l'hospitalisation pendant plus de quarante-huit heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies, ou

2) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou

3) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou

4) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou

5) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5% de la surface du corps ; ou

6) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux ;

Blessure mortelle : toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident ;

Causes : actes, omissions, événements ou conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident ;

Enquête : activités menées en vue de prévenir les accidents et les incidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité ;

Enquêteur désigné" : personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête ;

Enregistreur de bord : tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents et les incidents ;

Entreprise : personne physique ou morale poursuivant ou non un but lucratif ;

Exploitant : personne, un organisme ou une entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs ;

Incident : événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation;

Incident grave : incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire ;

Recommandation de sécurité : toute proposition formulée par l'organisme d'enquête sur les accidents de l'État qui a mené l'enquête technique, sur la base de renseignements résultant de cette enquête, en vue de prévenir les accidents et les incidents.

## **Article 2 : Objectif**

La présente Directive a pour but d'améliorer la sécurité aérienne en facilitant la réalisation diligente d'enquêtes techniques, dont l'objectif exclusif est la prévention des accidents ou incidents.

## **Article 3 : Champ d'application**

1. La présente Directive a trait aux enquêtes sur les accidents et incidents de l'aviation civile survenus sur le territoire de l'Union, compte tenu des obligations internationales des États membres.

2. Les principes énoncés par la présente Directive s'appliquent également en dehors du territoire de l'Union :

i) aux enquêtes sur les accidents impliquant un aéronef immatriculé dans un État membre, dès lors qu'elles ne sont pas effectuées par un autre État ;

ii) aux enquêtes sur les incidents graves impliquant un aéronef immatriculé dans un État membre ou exploité par une entreprise établie dans un État membre, dès lors qu'elles ne sont pas effectuées par un autre État.

## **Article 4 : Obligation d'enquête**

1. Tout accident ou incident grave fait l'objet d'une enquête.

Toutefois, les États membres peuvent prendre des mesures pour permettre la réalisation d'une enquête sur tout incident si l'organisme d'enquête peut espérer en tirer des enseignements en matière de sécurité aérienne.

2. L'étendue des enquêtes et la procédure à suivre pour effectuer ces enquêtes sont déterminées par l'organisme d'enquête compte tenu des principes énoncés et de l'objectif visé par la présente directive et en fonction des enseignements qu'il entend tirer de l'accident ou de l'incident grave aux fins d'amélioration de la sécurité.

3. Les enquêtes définies au paragraphe 1 ci-dessus ne visent en aucun cas la détermination des fautes ou des responsabilités.

## **Article 5 : Statut de l'enquête**

1. Les États membres définissent, dans le cadre de leurs systèmes juridiques internes respectifs, un statut juridique de l'enquête permettant aux enquêteurs désignés d'accomplir leur mission, conformément aux dispositions de la présente Directive, de la manière la plus efficace et dans les délais les plus courts.

2. Conformément à la législation en vigueur dans les États membres et, le cas échéant, en coopération avec les autorités

responsables de l'enquête judiciaire, les enquêteurs sont autorisés notamment à :

- a) avoir librement accès au lieu de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'appareil, son contenu ou son épave ;
- b) effectuer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse ;
- c) avoir un accès immédiat au contenu des enregistreurs de bord et de tout autre enregistrement, ainsi qu'à l'exploitation de ces éléments ;
- d) avoir accès aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur le corps des victimes ;
- e) avoir un accès immédiat aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef ;
- f) procéder à l'audition de témoins ;
- g) avoir librement accès aux informations pertinentes détenues par le propriétaire, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef et par les autorités responsables de l'aviation civile ou de l'aéroport.

#### **Article 6 : Entité d'enquête**

1. Chaque Etat membre incorporera dans sa législation nationale des dispositions permettant la création, par le Ministre chargé de l'aviation civile, d'une entité permanente ou ad hoc, pour mener les enquêtes relatives aux accidents ou incidents d'avion ayant lieu sur son territoire. L'entité disposera de toutes les expertises nécessaires pour mener à bien sa mission en conformité avec la présente Directive et avec les dispositions pertinentes de la Convention relative à l'Aviation Civile internationale, signée le 07 décembre 1944 à Chicago et notamment de son Annexe 13.

2. L'Etat veillera à ce que l'entité chargée de l'enquête dispose de moyens raisonnables pour mener à bien ses investigations.

3. Si nécessaire, l'entité d'enquête peut demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres États membres pour qu'ils fournissent :

a) les installations, équipements et appareils qui leur permettent :

- de procéder à l'expertise des débris d'épaves et des équipements de bord et d'autres objets présentant un intérêt aux fins de l'enquête ; - d'exploiter les indications des enregistreurs de bord ; - de mettre en mémoire et d'exploiter les données informatiques concernant les accidents d'aéronefs ;

b) les experts spécialisés dans ce type d'enquêtes, afin de leur confier des travaux déterminés, et cela uniquement dans le cas d'une enquête ouverte à la suite d'un accident majeur.

Une telle assistance devrait, autant que possible, être gratuite.

4. Un État membre peut déléguer à un autre État membre la réalisation d'une enquête sur un accident ou un incident.

#### **Article 7 : Rapport d'accident**

1. Toute enquête sur un accident fait l'objet d'un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident. Le rapport rappelle l'objectif exclusif de l'enquête indiquée à l'article 2 de la présente Directive et contient, le cas échéant, des recommandations de sécurité.

2. L'Etat membre qui a mené l'enquête diffusera conformément à l'Annexe 13 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, le rapport final d'accident aussitôt que possible.

## **Article 8 : Rapport d'incident**

1. Toute enquête sur un incident fait l'objet d'un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'incident. Le rapport contient, le cas échéant, des recommandations de sécurité pertinentes. Il préserve l'anonymat des personnes impliquées dans l'incident.

2. Le rapport d'incident fait l'objet d'une diffusion auprès des parties susceptibles de tirer bénéfice de ses conclusions en matière de sécurité.

## **Article 9 : Rapports et recommandations de sécurité**

1. Les rapports et les recommandations de sécurité visés aux articles 7 et 8 ci-dessus sont communiqués aux entreprises ou autorités aéronautiques civiles intéressées. Des copies en sont transmises à la Commission.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que les recommandations de sécurité formulées par les entités d'enquête sont dûment prises en considération et, le cas échéant, suivies d'effet, sans préjudice de la réglementation communautaire.

3. Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

## **Article 10 : Dispositions finales**

1. Les États membres mettent en œuvre les dispositions législatives et réglementaires nécessaires pour se conformer à la présente Directive au plus tard un an après son entrée en vigueur. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe précédent, celles-ci contiennent une référence à la présente Directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle.

## **Article 11 : Entrée en vigueur**

La présente Directive, qui entre en vigueur à compter de sa date de signature, sera publiée au Bulletin officiel de l'Union.

**Fait à Dakar, le 27 juin 2002**

**Pour le Conseil des Ministres, le Président**

**Tankpadja LALLE**

## **ANNEXE : LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES**

Les incidents énumérés sont des exemples typiques d'incidents graves. Cette liste n'est pas exhaustive et n'est donnée qu'à titre indicatif en rapport avec la définition de l'expression "incident grave".

- 1) Quasi-Collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action
- 8) Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.

d'évitement aurait été appropriée.

- 2) Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.
- 3) Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre.
- 4) Décollages d'une piste fermée ou non libre avec une très faible marge par rapport aux obstacles.
- 5) Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre.
- 6) Performances ou décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.
- 7) Incendies ou fumée dans la cabine des passagers ou dans les compartiments de fret ou incendies de moteur, même si ces incendies ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.
- 9) Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteurs non classées comme accidents.
- 10) Pannes multiples d'un ou de plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.
- 11) Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol.
- 12) Quantité de carburant qui exige du pilote qu'il déclare une urgence.
- 13) Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.
- 14) Pannes de systèmes, phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.
- 15) Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation