MINISTERE DES TRANSPORTS

BUREAU ENQUETES ACCIDENTS D'AVIATION

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

Union – Discipline -Travail

Décision n° 000005/BEA/CDT du 11 NOV 2014
Portant du Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation en république de Côte d'Ivoire, référencé « RACI-BEA » deuxième édition, novembre 2014.

LE CHEF DU BEA

Vu La Convention relative à l'aviation civile Internationale signée à Chicago, le 07 décembre 1944 et ratifiée par la République de Côte d'Ivoire le 30 novembre 1960 ;

Vu Le Règlement n°02/2003/CM/UEMOA du 20 mars 2003 relatif à la responsabilité des transporteurs en cas d'accident;

Vu Le Règlement n° 01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA;

Vu La Directive n° 05/2002/CM/UEMOA du 27 juin 2002, relative aux principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents de l'aviation civile au sein de l'UEMOA;

L'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile de la République de Côte d'Ivoire;

Vu le Décret n° 2008-09 du 23 janvier 2008 portant réglementation de la sécurité aérien ;

Vu le Décret n° 2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du Ministère des Transports ;

Vu le décret n°2014-128 du 20 mars 2014 déterminant les règles applicables en matière d'enquête sur les accidents et incidents graves dans l'aviation civile ;

Vu l'arrêté n° 039/MT/CAB du 04 février 2014 portant attributions, organisation et fonctionnement du Bureau Enquêtes-Accidents d'aviation, en abrégé BEA ;

Vu la décision d'attente n° 363 du 14 janvier 2014 portant nomination du Chef du Bureau Enquêtes et Analyses des Accidents du Ministère des Transports ;

DECIDE :

Article 1 : **Objet**

Il est institué un règlement dénommé « Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation en république de Côte d'Ivoire » référencé « RACI-BEA » deuxième édition, novembre 2014.

Article 2 : **Champ d'application**

Les dispositions de la présente décision s'appliquent aux activités qui font suite à un accident ou un incident d'aviation civile survenu en Côte d'Ivoire.

Article 3 : **Annexe**

Le présent Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation en république de Côte d'Ivoire est annexé à la présente décision et en fait partie intégrante.

Article 4 : **Date d'entrée en vigueur**

la présente décision qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, prend effet à compter de la date de sa signature, et sera diffusée partout où besoin sera.

Fait à Abidjan le 11 NOV 2014

Le Chef du BEA

République de Côte d'Ivoire
BEA
BUREAU EN QUETES ACCIDENTS D'AVIATION

Mme EKRA Anne-Marie

P.J : 01
Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents
et les incidents d'aviation en république de Côte d'Ivoire
Référencé « RACI-BEA » édition novembre 2014

Ampliations
SDE / SDP
Tous Enquêteurs y compris les EPI
ANAC

MINISTERE DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

Union – Discipline -Travail

BUREAU ENQUETES ACCIDENTS D'AVIATION

BUREAU ENQUETES ET ANALYSES D'ACCIDENTS VIATION DE CÔTE D'IVOIRE

Réf : RACI-BEA

REGLEMENT AERONAUTIQUE RELATIF AUX ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION EN REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

Approuvé par le Chef du BEA et publié sous son autorité

Deuxième édition — novembre 2014

République de Côte d'Ivoire
BEA
BUREAU ENQUETES ACCIDENTS D'AVIATION

VALIDATION ET LISTE DE DIFFUSION

Validation

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	VISA/DATE
REDACTION	ENQUETEUR DEBUTANT	FOFANA FONA FERNAND	10.11.14
APPROBATION	CHEF DU BEA-ENQUETEUR	Mme EKRA Anne-Marie	11.11.2014

Liste de diffusion

DETENTEUR (Pour utilisation)			
Code	Direction/Sous-Direction	Support de diffusion *	
		P	N
	Chef du BEA	X	X
	SDPR	X	X
	SDE	X	
	Tous les Enquêteurs	X	
	Tous les Enquêteurs de Premières Informations	X	

DETENTEUR (Pour information)			
Code	Direction/Sous-Direction/ /Service/	Support de diffusion *	
		P	N
	ANAC	X	

(*) P = papier *N = numérique*

LISTE DES AMENDEMENTS

Numéro de l'amendement		Numéros des pages remplacées	Date d'insertion de l'amendement	Inséré par	Emargement
BEA	OACI				
0	1-14		Incorporé dans la présente édition		
1	0		Incorporé dans la présente édition		

SOMMAIRE

VALIDATION ET LISTE DE DIFFUSION 2

LISTE DES AMENDEMENTS 3

SOMMAIRE 4

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE 7

CHAPITRE 1 DEFINITIONS 8

CHAPITRE 2 APPLICATION 12

CHAPITRE 3. GENERALITES 13

OBJECTIF DE L'ENQUETE 13

CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLEVEMENT DE L'AERONEF 13

RESPONSABILITE DE LA COTE D'IVOIRE, ETAT D'OCCURRENCE 13

CHAPTRE 4. NOTIFICATION 15

ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE COTE D'IVOIRE A UN AERONEF D'UN AUTRE ETAT MEMBRE DE L'OACI 15

RESPONSABILITE DE LA COTE D'IVOIRE, ETAT D'OCCURRENCE 15

Envoi de la notification 15

Forme et contenu 15

Langue à utiliser 16

Renseignements complémentaires 16

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION 17

Renseignements — Participation 17

ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU EN COTE D'IVOIRE, ETAT D'IMMATRICULATION OU DANS UN ÉTAT NON MEMBRE DE L'OACI OU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT QUELCONQUE. 17

Envoi de la notification 17

Renseignements — Participation 18

ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU HORS DE COTE D'IVOIRE 19

RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE, ÉTAT D'IMMATRICULATION OU ETAT DE L'EXPITANT 19

CHAPITRE 5. ENQUÊTE 20

RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE 20

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE COTE D'IVOIRE 20

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT NON MEMBRE DE L'OACI 20

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT QUELCONQUE 21
ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE 21
RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE QUI MENE L'ENQUETE 21
Généralités 21
Enquêteur désigné — Désignation 22
Enquêteur désigné — Accès à l'épave et contrôle de l'épave 22
Enregistreurs de bord — Accidents et incidents 22
Autopsies 23
Examens médicaux 23
Coordination — Autorités judiciaires 23
Information des services de sûreté en aviation 23
Non-divulgation des éléments 24
Réouverture de l'enquête 25
RESPONSABILITÉ D'UN AUTRE ETAT QUELCONQUE 25
Renseignements sur un accident ou un incident 25
RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION ET DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT 25
Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves 25
Renseignements sur les organismes 26
PARTICIPATION À L'ENQUÊTE 26
PARTICIPATION DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION 26
Droits 26
Obligations 27
PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS 27
Droits 27
PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS 27
Conseillers 27
Participation 28
Obligations 28
PARTICIPATION DES ÉTATS DONT DES RESSORTISSANTS SONT AU NOMBRE DES MORTS OU DES BLESSÉS GRAVES 29
Droits et privilèges 29

CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL 30

RESPONSABILITÉ D'UN ÉTAT QUELCONQUE 30
Diffusion de renseignements — Consentement 30
RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE QUI MÈNE L'ENQUÊTE 30
Consultation 30

États auxquels le rapport sera envoyé 31
Diffusion du rapport final 32
Recommandations de sécurité 32
RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE QUI REÇOIT OU ÉMET DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ 33
Suite à donner aux recommandations de sécurité 33

CHAPITRE 7. COMPTES RENDUS ADREP 34

COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE 34
RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE QUI MÈNE L'ENQUÊTE 34
Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg 34
Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins 35
Langue à utiliser 35
Envoi 35
COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT/INCIDENT 36
RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE QUI MÈNE L'ENQUÊTE 36
Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg 36
Renseignements supplémentaires 36
Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg 36

CHAPITRE 8. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS 37

Base de données et mesures préventives 37
APPENDICE 1. MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL 38
APPENDICE 2. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES 43
APPENDICE 3. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS 45

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

- Annexe 13 de l'OACI– Enquête sur les accidents et incidents d'aviation, Dixième édition Juillet 2010 - Amendement 1 à 14 inclus.

- Directive 005/2002/CM/UEMOA du 7 juin 2002 relative aux principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents de l'Aviation Civile au sein de l'UEMOA.

- Ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile de la République de Côte d'Ivoire.

- Arrêté n°039 MT/CAB du 04 février 2014 portant attributions, organisation et fonctionnement du Bureau Enquêtes-Accidents d'aviation, en abrégé «BEA»

- Le Décret n°2014-128 du 20 mars 2014 déterminant les règles applicables en matière d'enquête sur les accidents et incidents grave dans l'aviation civile en Côte d'Ivoire

CHAPITRE 1 DEFINITIONS

Pour l'application du présent Règlement, les expressions ci-dessous, ont les significations suivantes:

Accident : Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, 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, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

a) 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 :

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

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol,et
- qui normalement devraient 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 à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou Perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef disparu : Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

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

a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou

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

c) 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

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

e) 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

f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

Blessure mortelle : toute blessure entraînant mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

Bureau Enquêtes et Analyses des Accidents d'aviation de Côte d'Ivoire (BEA) : service d'enquête de Côte d'Ivoire sur les accidents et incidents grave

Causes : Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui ont conduit à l'accident ou à l'incident. L'établissement des causes n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

Compte rendu préliminaire : Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête.

Conseiller : Personne nommée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.

Enquête : Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs 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. Les fonctions d'enquêteur désigné peuvent être confiées à une commission ou un groupe de personnes.

Enregistreur de bord : Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

Etat de conception : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

Etat de construction : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

Etat de l'exploitant : Etat où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Etat d'occurrence : Etat sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

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

Facteurs contributifs : Actes, omissions, événements, conditions, ou combinaison de ces divers éléments, dont la suppression, l'évitement ou l'absence aurait réduit la probabilité d'un accident ou d'un incident ou la gravité de ses conséquences. L'établissement des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

Incident : Evénement, 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'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se

produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté. Une liste d'exemples d'incidents graves est fournie à l'appendice C.

Masse maximale : Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

OACI : Organisation d'Aviation Civile Internationale.

Programme National de Sécurité (PNS) ou Programme de Sécurité de l'Etat (PSE) : Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité

Recommandation de sécurité : Proposition formulée par un service d'enquête sur les accidents sur la base de renseignements résultant d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents, et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou l'incident en question. Peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.

Représentant accrédité : Personne désignée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre Etat. Lorsque l'Etat a établi un service d'enquête sur les accidents, le représentant accrédité désigné proviendra normalement de ce service.

RACI 5006 : le Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux recherches et sauvetages

CHAPITRE 2 APPLICATION

2.1 Les dispositions du présent Règlement s'appliquent aux enquêtes sur les accidents ou les incidents graves de l'aviation civile survenus :

- sur le territoire ou dans l'espace aérien ivoirien
- En dehors du territoire ou de l'espace aérien ivoirien si l'accident ou l'incident implique un aéronef immatriculé en Côte d'Ivoire, un aéronef exploité par une personne physique ou morale ayant en Côte d'Ivoire son siège statutaire ou son principal établissement, ou des passagers ivoiriens et des lors que les enquêtes ne sont pas conduites par un autre état.

2.2 Le présent règlement ne s'applique pas aux enquêtes relatives à des accidents et des incidents graves impliquant des aéronefs affectés à des opérations militaires, sauf sur demande expresse des ministères concernés par ces opérations.

CHAPITRE 3. GENERALITES

OBJECTIF DE L'ENQUETE

3.1 L'enquête sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents et visant à l'amélioration de la sécurité aérienne. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLEVEMENT DE L'AERONEF

RESPONSABILITE DE LA COTE D'IVOIRE, ETAT D'OCCURRENCE

3.2 La Côte d'Ivoire prendra toutes les dispositions utiles pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant le temps qui sera nécessaire aux fins d'enquête. Les mesures de conservation des indices comprennent notamment la conservation, par des procédés photographiques ou autres, de tous les indices susceptibles d'être enlevés, effacés, perdus ou détruits. La garde de l'aéronef comprend des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef aux personnes non autorisées et à empêcher le pillage et la détérioration.

Les personnes concernées (équipage, exploitant, propriétaire ...) en relation avec l'accident ou l'incident, doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour conserver et protéger les documents et matériels d'enregistrements pouvant être utile à l'enquête. La conservation des indices provenant des enregistreurs de bord exige que la récupération et la manipulation de ces appareils ne soient qu'à un personnel qualifié.

3.3 Demande émanant de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction :

Si la Côte d'Ivoire reçoit de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction, la demande que l'aéronef, son contenu et tous les indices soient conservés intacts en attendant leur examen par un représentant accrédité de l'État demandeur, la Côte d'Ivoire, État d'occurrence prendra toutes dispositions nécessaires pour satisfaire à cette demande, dans la mesure où cela sera pratiquement possible et compatible avec la conduite normale de l'enquête ; toutefois, l'aéronef pourra être déplacé dans la mesure où ce déplacement sera nécessaire pour dégager des personnes, des animaux,

des articles postaux ou des objets de valeur, pour empêcher toute destruction par le feu ou par toute autre cause, ou pour faire disparaître tout danger ou toute gêne pour la navigation aérienne, pour les autres moyens de transport ou pour le public, et à condition que cela ne retarde pas inutilement la remise de l'aéronef en service lorsque celle-ci est matériellement possible.

3.4 Transfert de la garde de l'aéronef *:*

Sous réserve des dispositions des § 3.2 et 3.3, l'État d'occurrence abandonnera à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'État d'immatriculation ou par l'État de l'exploitant, selon le cas, la garde de l'aéronef et de tout ou partie de son contenu, dès que ces objets ne seront plus nécessaires à l'enquête. À cet effet, Côte d'Ivoire facilitera l'accès à l'aéronef et à son contenu, ou à certaines parties de l'aéronef ou de son contenu. Toutefois, si l'aéronef ou son contenu se trouve, en totalité ou en partie, dans une zone à laquelle l'État d'occurrence juge impossible de permettre l'accès, cet État assurera lui-même le déplacement de l'aéronef ou de son contenu à un endroit où il pourra en autoriser l'accès.

CHAPTRE 4. NOTIFICATION

ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE COTE D'IVOIRE A UN AERONEF D'UN AUTRE ETAT MEMBRE DE L'OACI

RESPONSABILITE DE LA COTE D'IVOIRE, ETAT D'OCCURRENCE

Envoi de la notification

4.1 La Côte d'Ivoire adressera une notification d'accident ou d'incident grave dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, voire plusieurs moyens à la fois (téléphone, courrier électronique, télécopie, RSFTA..):

a) à l'Etat d'immatriculation ;

b) à l'Etat de l'exploitant ;

c) à l'Etat de conception ;

d) à l'Etat de construction ;

e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

Toutefois, lorsque la Côte d'Ivoire, n'est pas au courant d'un accident ou d'incident grave survenu sur son territoire, il appartiendra à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, selon le cas, de notifier cet accident ou incident grave à la Côte d'Ivoire, à l'État de conception, à l'État de construction et à l'Etat de l'exploitant (ou d'immatriculation s'il est Etat de l'exploitant)

Forme et contenu

4.2 La notification sera rédigée, en langage clair et comprendra tous ceux des renseignements ci-après qui pourront être immédiatement obtenus, mais l'envoi de la notification ne devra pas être retardé du fait que ces renseignements seraient incomplets:

a) abréviation d'identification ACCID, pour un accident, et INCID, pour un incident

grave;

b) constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef;

c) nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et de l'affréteur de l'aéronef;

d) nom du pilote commandant de bord et nationalité de l'équipage et des passagers;

e) date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou de l'incident grave;

f) dernier point de départ de l'aéronef et point d'atterrissage prévu;

g) position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, latitude et longitude;

h) nombre de membres d'équipage et de passagers ; à bord: tués et grièvement blessés ; autres: tués et grièvement blessés;

i) description de l'accident ou de l'incident grave et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue;

j) indication de la mesure dans laquelle l'Etat, par le BEA, mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête;

k) caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou de l'incident grave et indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site;

l) identification du service émetteur et moyen de contacter l'enquêteur désigné et le BEA;

m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

Le Manuel de l'enquêteur sur les accidents et incidents d'aviation donne des indications sur la préparation des messages de notification et sur les dispositions à prendre pour s'assurer qu'ils sont remis promptement au destinataire.

Langue à utiliser

4.3 La notification sera rédigée en français.

Renseignements complémentaires

4.4 Dès qu'elle sera en mesure de le faire, la Côte d'Ivoire communiquera les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION

Renseignements — Participation

4.5 L'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction doivent en principe, accuser réception de la notification d'accident ou d'incident grave (§4.1).

4.6 Lorsqu'ils recevront la notification, l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction fourniront, dès que possible, à la Côte d'Ivoire tous les renseignements utiles dont ils disposent au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. Chacun fera savoir également à la Côte d'Ivoire s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et, dans l'affirmative, il indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit se rendre en Côte d'Ivoire, chacun indiquera aussi la date probable de son arrivée.

4.7 Lorsqu'il recevra la notification, l'État de l'exploitant communiquera à la Côte d'Ivoire, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU EN COTE D'IVOIRE, ETAT D'IMMATRICULATION OU DANS UN ÉTAT NON MEMBRE DE L'OACI OU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT QUELCONQUE.

RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE, ÉTAT D'IMMATRICULATION

Envoi de la notification

4.8 La Côte d'Ivoire adressera une notification conformément aux dispositions des § 4.2 et 4.3 ci-dessus, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles voire par plusieurs moyens à la fois (téléphone, courrier électronique,

télécopie, RSFTA..) :

a) à l'État de l'exploitant ;

b) à l'État de conception ;

c) à l'État de construction ;

d) à l'Organisation de l'aviation civile internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

Dans les cas où l'Etat d'occurrence n'est pas informé d'un accident ou d'un incident grave, la Côte d'Ivoire, en tant qu'Etat d'immatriculation ou Etat de l'exploitant adressera une notification d'accident ou d'incident grave aux Etats concernés, et le cas échéant, à l'OACI, conformément au point 4.8 ci-dessus.

Renseignements — Participation

4.9 L'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction doivent en principe accusent réception de la notification d'accident ou d'incident grave (§ 4.1).

4.10 Lorsqu'ils recevront la notification, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction fourniront à la Côte d'Ivoire, sur demande, tous renseignements utiles dont ils disposent au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. Chacun fera savoir également à la Côte d'Ivoire, s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête, et dans l'affirmative, il indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit être présent à l'enquête, chacun indiquera aussi la date probable de son arrivée.

4.11 Lorsqu'il recevra la notification, l'État de l'exploitant communiquera à la Côte d'Ivoire, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU HORS DE COTE D'IVOIRE

RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE, ÉTAT D'IMMATRICULATION OU ETAT DE L'EXPITANT

4.12 Lorsqu'elle recevra la notification d'accident ou d'incident grave, la Cote d'Ivoire en accusera réception et fournira, dès que possible, à l'Etat qui mène l'enquête, tous les renseignements utiles au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. Et pendant toute la durée de l'enquête, la Côte d'Ivoire transmettra toutes les informations et éléments utiles dont elle dispose, à la demande de l'Etat qui mène l'enquête.

4.13 Si la Cote d'Ivoire est l'État de l'exploitant, elle communiquera à l'Etat d'occurrence, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

4.14 La Cote d'Ivoire désignera à l'Etat qui mène l'enquête, un représentant accrédité assisté éventuellement de conseillers qui participeront à l'enquête, et dont elle communiquera les noms et les coordonnées permettant de les contacter, et, selon le cas, indiquera la date probable de son arrivée.

4.15 Le représentant accrédité par la Côte d'Ivoire et ses conseillers :

a) fourniront à l'État qui mène l'enquête tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;

b) s'abstiendront de divulguer des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel de l'Etat qui mène l'enquête et uniquement dans l'objectif de faciliter la prise de mesures de sécurité appropriées au niveau de la Côte d'Ivoire.

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE COTE D'IVOIRE

5.1 La Côte d'Ivoire ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident ou l'incident grave et sera en outre responsable de la conduite de l'enquête, mais elle pourra déléguer, en totalité ou en partie, cette conduite à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, La Côte d'Ivoire facilitera l'enquête par tous les moyens.

5.1.1 La Côte d'Ivoire ouvrira une enquête sur les circonstances de tout incident grave concernant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. Elle pourra déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une telle enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, la Côte d'Ivoire facilitera l'enquête par tous les moyens.

5.1.2 L'État ou l'organisme régional d'enquête sur les accidents qui accepte la délégation en totalité devient responsable de la conduite de l'enquête ainsi que de la diffusion du rapport final et de la communication du compte rendu ADREP. Dans le cas d'une délégation en partie, la Côte d'Ivoire garde habituellement la responsabilité de la conduite de l'enquête.

5.1.3 Dans le cas d'une enquête concernant un système d'aéronef sans pilote, seuls les aéronefs ayant une approbation de conception et/ou d'exploitation seront en compte.

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT NON MEMBRE DE L'OACI

5.2 Lorsqu'un accident ou un incident grave se produit sur le territoire d'un État non membre de l'OACI qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'Annexe 13, la Côte d'Ivoire, en tant qu'État d'immatriculation ou, à défaut, en tant qu'État de l'exploitant, ou l'État de conception ou l'État de construction, ouvrira une enquête en collaboration avec l'État d'occurrence ou, s'il ne peut s'assurer la collaboration de ce dernier, mènera seul l'enquête d'après les renseignements dont elle dispose.

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT QUELCONQUE

5.3 Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque, la Côte d'Ivoire en tant qu'État d'immatriculation ouvrira et mènera toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, elle pourra déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État, par accord et consentement mutuels.

5.3.1 Les États les plus proches du lieu d'un accident survenu dans les eaux internationales prêteront l'assistance qu'ils seront en mesure de fournir et répondront, de la même façon, aux demandes de la Côte d'Ivoire.

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

Le Manuel de l'enquêteur sur les accidents et incidents d'aviation fournit les indications sur la façon d'organiser, de mener et de contrôler une enquête.

RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE QUI MENE L'ENQUETE

A tout moment de l'enquête conduite par elle, la Côte d'Ivoire peut faire appel au concours des meilleurs experts techniques en s'adressant à n'importe quelle source.

Généralités

5.4 Le BEA pourra mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions du présent règlement. L'enquête comprendra normalement :

a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident en question ;

b) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;

c) si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ;

d) l'établissement du rapport final.

Lorsque ce sera matériellement possible, les enquêteurs du BEA inspecteront les lieux de l'accident, examineront l'épave et noteront les déclarations des témoins. L'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour sa réalisation seront déterminées par le BEA sur les accidents en fonction des leçons que celui-ci s'attend à en tirer pour améliorer la sécurité.

5.4.1 Toute enquête réalisée conformément aux dispositions du présent règlement sera distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.

5.4.2 Le BEA élaborera des politiques et des procédures étayées par des documents qui décrivent en détail ses fonctions, conformément aux orientations de l'OACI (Doc 9962). Celles-ci devront comprendre l'organisation et la planification, l'enquête et le compte rendu.

5.4.3 Toute enquête menée au titre des dispositions du présent règlement devra avoir accès sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve et ne devra pas être gênée par des enquêtes ou des procédures judiciaires ou administratives.

5.4.4 Le BEA et les administrations en charge des enquêtes judiciaires devront établir une plateforme de collaboration, sous forme de protocole de coopération.

Enquêteur désigné — Désignation

5.5 Le Chef du BEA désignera l'enquêteur qui sera chargé de la direction de l'enquête et déclenchera immédiatement l'enquête.

Enquêteur désigné — Accès à l'épave et contrôle de l'épave

5.6 L'enquêteur désigné aura accès librement à l'épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers ATS, et sur lesquels il exercera un contrôle total afin que le personnel autorisé qui participe à l'enquête puisse procéder sans retard à un examen détaillé.

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents

5.7 Les enregistreurs de bord seront utilisés de manière effective au cours de l'enquête sur un accident ou un incident. Le BEA prendra des dispositions en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.

5.8 La Côte d'Ivoire ne possédant pas encore de moyens pour réaliser la lecture des enregistreurs de bord, le BEA utilisera les moyens mis à sa disposition par d'autres États, en tenant compte de ce qui suit :

a) les possibilités des moyens de lecture ;
b) les délais de lecture ;
c) l'emplacement des moyens de lecture.

Autopsies

5.9 Dans le cas de l'enquête sur un accident mortel, le BEA fera pratiquer, par un pathologiste ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, une autopsie complète des membres de l'équipage de conduite ainsi que, sous réserve des circonstances d'espèce, des passagers et des membres du personnel de cabine mortellement blessés. Ces examens seront complets et entrepris rapidement.

Examens médicaux

5.9.1 Lorsqu'il y a lieu, le BEA fera pratiquer, par un médecin ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, des examens médicaux sur les membres d'équipage, les passagers et le personnel aéronautique impliqué. Ces examens devront être entrepris rapidement. Ces examens pourraient aussi déterminer si le niveau d'aptitude physique et psychologique de l'équipage de conduite et des autres membres du personnel directement impliqués dans l'événement est suffisant pour qu'ils contribuent à l'enquête.

Coordination — Autorités judiciaires

5.10 La Côte d'Ivoire reconnait la nécessité d'une coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires. Le BEA prêtera une attention particulière aux indices qui doivent être consignés et analysés rapidement pour que l'enquête puisse être menée à bien, par exemple à l'examen et à l'identification des victimes et au dépouillement des enregistrements des enregistreurs de bord.

Information des services de sûreté en aviation

5.11 Si, au cours d'une enquête, il apparait ou il est présumé qu'il y a eu un acte d'intervention illicite, l'enquêteur désigné prendra immédiatement des dispositions pour que les autorités chargées de la sûreté en aviation dans l'État ou les États concernés en soient informées.

Non-divulgation des éléments

5.12 La Côte d'Ivoire ne communiquera aucun des éléments décrits ci-dessous, à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que l'autorité chargée de l'administration ivoirienne de la justice ne détermine que leur divulgation importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, au niveau national et international, sur l'enquête ou sur toute enquête ultérieure :

a) toutes les déclarations obtenues de personnes par les services d'enquête dans le cours de leurs investigations ;
b) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
c) les renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident ;
d) les enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et transcriptions de ces enregistrements ;
e) les enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
f) les enregistrements d'images du poste de pilotage pendant le vol et toute partie ou transcription de ces enregistrements ;
g) les opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord.

5.12.1 Ces éléments ne seront inclus dans le rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à l'analyse ne seront pas divulguées, pour éviter qu'ils soient utilisés de façon inappropriée dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale. Car ils risqueraient dans l'avenir de ne plus être communiqués ouvertement aux enquêteurs. L'absence de ces renseignements paralyserait le processus d'enquête et influerait gravement sur la sécurité des vols.

L'appendice E fournit des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité.

5.12.2 Le BEA ne divulguera pas les noms des personnes concernées par un accident ou un incident.

Réouverture de l'enquête

5.13 Si, après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts, la Côte d'Ivoire rouvrira cette enquête. Toutefois, si ce n'est pas la Côte d'Ivoire qui a mené l'enquête, elle devra d'abord obtenir le consentement de l'État qui a ouvert l'enquête. Par exemple, quand un aéronef qui était considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles est retrouvé ultérieurement, il peut être envisagé de rouvrir l'enquête.

RESPONSABILITÉ D'UN AUTRE ETAT QUELCONQUE

Renseignements sur un accident ou un incident

5.14 Tout État fournira, à la demande de la Côte d'Ivoire qui mène l'enquête sur un accident ou sur un incident, tous les renseignements utiles dont il dispose.

5.15 Tout État dont les installations ou services ont été utilisés ou auraient dû normalement être utilisés par un aéronef avant un accident ou un incident et qui dispose de renseignements se rapportant à l'enquête fournira ces renseignements à la Côte d'Ivoire.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION ET DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves

5.16 Lorsqu'un aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave atterrit dans un État autre que la Côte d'Ivoire, Etat d'occurrence, l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant, sur demande de la Côte d'Ivoire, fournira à la Côte d'Ivoire les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause. L'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant concerné pourra demander à tout autre État sa coopération pour la récupération de ces enregistrements.

Renseignements sur les organismes

5.17 A la demande de la Côte d'Ivoire, l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant fourniront des renseignements pertinents sur tout organisme dont les activités ont pu avoir une incidence directe ou indirecte sur l'exploitation de l'aéronef.

PARTICIPATION À L'ENQUÊTE

La présence du représentant accrédité et des conseillers d'un autre État n'est pas continuellement exigée en Côte d'Ivoire.

PARTICIPATION DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION

Droits

5.18 L'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction auront chacun la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête. L'État de conception ou de construction du groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef, a aussi la possibilité de participer à l'enquête sur un accident.

5.19 L'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant nommera un ou plusieurs conseillers proposés par l'exploitant pour seconder son représentant accrédité.

5.19.1 Lorsque ni l'État d'immatriculation, ni l'État de l'exploitant ne nomme de représentant accrédité, la Côte d'Ivoire invitera l'exploitant à y participer, dans le cadre des procédures ivoiriennes.

5.20 L'État de conception et l'État de construction auront la faculté de désigner un ou plusieurs conseillers proposés par les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef pour seconder leurs représentants accrédités.

5.21 Lorsque ni l'État de conception, ni l'État de construction ne nomme de représentant accrédité, la Côte d'Ivoire invitera les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête, sous réserve des procédures ivoirienne.

Obligations

5.22 Lorsque la Côte d'Ivoire qui mène une enquête sur un accident survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg, demande expressément la participation de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction, chaque État auquel la demande est adressée nommera un représentant accrédité. La Côte d'Ivoire peut aussi demander à l'État de conception ou de construction du groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef de désigner un représentant accrédité lorsqu' elle estime que ces États peuvent contribuer utilement à l'enquête ou que leur participation peut avoir pour effet d'améliorer la sécurité.

PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS

Droits

5.23 Tout État qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts à la Côte d'Ivoire qui mène l'enquête, aura la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête. Par exemple, tout État qui fournit une base opérationnelle pour les enquêtes sur le terrain, qui participe aux opérations de recherches et de sauvetage ou à la récupération de l'épave, ou qui intervient à titre d'État du partenaire (dans le cadre d'un partage de codes ou d'une alliance) de l'exploitant peut aussi être invité à désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS

Conseillers

5.24 Un État qui a la faculté de désigner un représentant accrédité aura également la faculté de lui adjoindre un ou plusieurs conseillers pour l'aider au cours de l'enquête.

5.24.1 Les conseillers d'un représentant accrédité seront autorisés à participer à l'enquête, sous le contrôle de celui-ci, dans la mesure nécessaire pour permettre au représentant accrédité d'apporter une contribution efficace.

Participation

5.25 La participation à l'enquête conférera la faculté de participer à tous les aspects de l'enquête, sous le contrôle de l'enquêteur désigné, et en particulier :

a) de visiter le lieu de l'accident ;

b) d'examiner l'épave ;

c) d'obtenir des renseignements des témoins et de proposer des sujets d'interrogation ;

d) d'accéder librement à tous les renseignements utiles, le plus tôt possible ;

e) de recevoir copie de tous les documents pertinents ;

f) de participer à la lecture des enregistrements ;

g) de participer aux activités d'enquête hors des lieux de l'accident, telles que les examens des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations

h) de participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes, les facteurs contributifs et les recommandations de sécurité ;

i) de faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête ;

Étant entendu toutefois que la participation des États autres que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction peut être limitée aux questions qui ont donné à ces États la faculté de participer à l'enquête en vertu des dispositions du § 5.23 et en conformité avec les procédures en vigueur en Côte d'Ivoire.

Obligations

5.26 Le représentant accrédité et ses conseillers :

c) fourniront à l'État qui mène l'enquête tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;

d) s'abstiendront de divulguer des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel de la Côte d'Ivoire et uniquement dans l'objectif de faciliter la prise de mesures de sécurité appropriées au niveau de leurs États respectifs.

PARTICIPATION DES ÉTATS DONT DES RESSORTISSANTS SONT AU NOMBRE DES MORTS OU DES BLESSÉS GRAVES

Droits et privilèges

5.27 L'État qui s'intéresse particulièrement à un accident parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, sera en droit de désigner un expert qui aura la faculté :

a) de visiter le lieu de l'accident ;

b) d'accéder librement à tous les renseignements utiles dont l'État qui mène l'enquête approuve la divulgation au public, ainsi qu'aux renseignements sur l'évolution de l'enquête ;

c) d'aider à l'identification des victimes et aux entretiens avec les survivants qui sont ses ressortissants

d) de recevoir copie du rapport final.

5.28 La Côte d'Ivoire rendra publics en temps utile, au moins durant la première année, les éléments concrets de l'enquête et des renseignements sur l'évolution de celle-ci.

CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL

6.1 Le modèle de présentation du rapport final figure en appendice 1. Il pourra être toutefois être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou incident.

RESPONSABILITÉ D'UN ÉTAT QUELCONQUE

Diffusion de renseignements — Consentement

6.2 Les États s'abstiendront de communiquer, de rendre public ou de laisser consulter un projet de rapport ou une partie de projet de rapport et tout document obtenu au cours d'une enquête sur un accident ou un incident sans le consentement formel de la Côte d'Ivoire qui a mené l'enquête, à moins que ces rapports ou ces documents n'aient déjà été rendus publics ou diffusés par la Côte d'Ivoire.

De même, dans le cas d'enquêtes sur un accident ou un incident grave menées par d'autres États, le représentant accrédité désigné par le BEA de Côte d'Ivoire et ses conseillers qui participent à l'enquête, ne doivent pas communiquer ou laisser consulter une partie ou la totalité du projet de rapport et tout document obtenu au cours de l'enquête sans le consentement formel de l'Etat qui a mené l'enquête, à moins que ce dernier n'ait déjà rendu publics ou diffusés ces rapports ou ces documents.

RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Consultation

6.3 La Côte d'Ivoire enverra, par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, un exemplaire du projet de rapport final incluant, le cas échéant, les recommandation de sécurité envisagées, aux États indiqués ci-après, 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 :

a) l'État qui a ouvert l'enquête ;

b) l'État d'immatriculation ;

c) l'État de l'exploitant et sous son couvert, à l'exploitant ;

d) l'État de conception et sous son couvert à l'organisme responsable de la conception du type de l'aéronef;

e) l'État de construction et sous son couvert à l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef;

a) tous les États qui ont participé à l'enquête, conformément au Chapitre 5.

Si la Côte d'Ivoire reçoit des observations dans les 60 jours, elle amendera 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, présentera ces observations en annexe au rapport. Les observations à joindre en annexe au rapport final se limitent 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.

La Côte d'Ivoire pourra aussi consulter d'autres États, comme les États qui ont fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts qui ont participé à l'enquête suivant les dispositions du § 5.27.

Si la Côte d'Ivoire ne reçoit pas d'observations dans les 60 jours qui suivent la date de la première lettre d'accompagnement, la Côte d'Ivoire rendra public le rapport final conformément aux dispositions du § 6.4, sauf si les États intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.

États auxquels le rapport sera envoyé

6.4 La Côte d'Ivoire enverra sans retard le rapport final d'enquête sur un accident aux États suivants :

a) l'État qui a ouvert l'enquête ;

b) l'État d'immatriculation ;

c) l'État de l'exploitant ;

d) l'État de conception ;

e) l'État de construction ;

f) tous les États qui ont participé à l'enquête ;

g) tout État dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ;

h) tout État qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Diffusion du rapport final

6.5 Pour contribuer à la prévention des accidents, la Côte d'Ivoire rendra public, notamment sur son site web, le rapport final dans les plus brefs délais et, si possible, dans les 12 mois.

6.6 Si le rapport ne peut être rendu public dans les 12 mois, la Côte d'Ivoire émettra une déclaration intérimaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.

6.7 Lorsque la Côte d'Ivoire a rendu public un rapport final d'une enquête sur un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg, elle en adressera un exemplaire à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Recommandations de sécurité

6.8 À n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou un incident, le BEA de Côte d'Ivoire recommandera aux autorités compétentes, y compris celles d'autres États, dans une correspondance d'accompagnement datée, toute mesure préventive qu'il considère nécessaire de prendre promptement afin de renforcer la sécurité de l'aviation. Dans l'intérêt de la sécurité, d'autres États participant à l'enquête pourront aussi émettre des recommandations de sécurité, après coordination avec la Côte d'Ivoire.

6.9 La Côte d'Ivoire adressera, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes les recommandations de sécurité issues de leurs enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents des autres États intéressés et, lorsque des documents de l'OACI sont en cause, à l'OACI. Lorsqu'un rapport final contient des recommandations de sécurité adressées à l'OACI parce que des documents OACI sont en cause, ce rapport doit être accompagné d'une lettre qui expose les mesures spécifiques proposées.

RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE QUI REÇOIT OU ÉMET DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Suite à donner aux recommandations de sécurité

6.10 Un État qui reçoit des recommandations de sécurité ou des propositions de mesures de prévention, informera la Côte d'Ivoire qui les a proposées, 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.

6.11 La Côte d'Ivoire mettra en œuvre des procédures pour enregistrer les suites données aux recommandations de sécurité qu'elle a émises.

6.12 La Côte d'Ivoire mettra aussi en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite à une recommandation de sécurité qu'elle reçoit.

CHAPITRE 7. COMPTES RENDUS ADREP

Les dispositions du présent chapitre peuvent nécessiter la présentation de deux communications distinctes pour tout accident ou incident :

— le compte rendu préliminaire ;
— le compte rendu de données d'accident/incident.

COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE

RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

7.1 Lorsque l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kg, la Côte d'Ivoire enverra le compte rendu préliminaire :

a) à l'État d'immatriculation ou à l'État d'occurrence, selon le cas ;

b) à l'État de l'exploitant ;

c) à l'État de conception ;

d) à l'État de construction ;

e) à tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts ;

f) à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins

7.2 Lorsqu'un aéronef non visé par le § 7.1 est accidenté et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres États, la Côte d'Ivoire enverra le compte rendu préliminaire :

a) à l'État d'immatriculation ou à l'État d'occurrence, selon le cas ;

b) à l'État de l'exploitant ;

c) à l'État de conception ;

d) à l'État de construction ;

e) à tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Langue à utiliser

7.3 Le compte rendu préliminaire sera présenté aux États destinataires et à l'Organisation de l'aviation civile internationale en français.

Envoi

7.4 Le compte rendu préliminaire sera envoyé par télécopieur, courrier électronique ou poste aérienne dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident, à moins que le compte rendu de données d'accident/incident n'ait été envoyé avant cette date. Lorsque se posent des questions intéressant directement la sécurité, ce compte rendu sera envoyé dès que les renseignements auront été obtenus et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles.

COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT/INCIDENT

RESPONSABILITÉ DE LA COTE D'IVOIRE QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

7.5 Si l'aéronef accidenté a une masse maximale supérieure à 2 250 kg, la Côte d'Ivoire enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'accident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Renseignements supplémentaires

7.6 La Côte d'Ivoire communiquera à d'autres États, sur leur demande, les renseignements pertinents autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données d'accident/incident.

Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg

7.7 Après une enquête sur un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg, la Côte d'Ivoire enverra, aussitôt que possible, le compte rendu de données d'incident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans l'appendice2.

CHAPITRE 8. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Outre les dispositions du présent chapitre, les dispositions relatives à la promotion de la prévention des accidents par la collecte et l'analyse de données relatives à la sécurité et par un échange rapide de renseignements sur la sécurité, dans le cadre du programme de sécurité de l'Etat (PSE), sont applicables au présent règlement.

Base de données et mesures préventives

8.1 Le BEA établira et tiendra à jour une base de données sur les accidents et incidents, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires. Elle sera complétée par des données supplémentaires issues des rapports d'enquête finaux sur les accidents et incidents qui ont fait l'objet d'une enquête.

En sa qualité d'enquêteur indépendant, neutre et non punitif, le BEA établira un système volontaire de comptes rendus d'incidents pour faciliter la collecte de renseignements qui pourraient ne pas être recueillis au moyen d'un système obligatoire. Le BEA assurera la protection des sources d'information.

8.2 L'ANAC, responsable de la mise en œuvre du PSE, a un accès à la base de données sur les accidents et incidents visée par la section 8.1 aux fins de sa fonction de sécurité.

8.3 Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité. Les recommandations de sécurité adressées à un organisme d'un autre Etat, seront également communiquées au service d'enquête dudit État.

APPENDICE 1. MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL

(Voir Chapitre 6)

OBJET

Ce modèle a pour objet de présenter le rapport final sous une forme commode et uniforme.

Le Manuel de l'enquêteur sur les accidents et incidents d'aviation fournit des indications détaillées sur la manière de remplir chaque section du rapport final.

PRÉSENTATION

Titre. Le rapport final débute par un titre qui comporte les éléments suivants :

Nom de l'exploitant ; constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef ; lieu et date de l'accident ou de l'incident.

Synopsis. Le titre est suivi d'un synopsis donnant brièvement tous les renseignements pertinents sur :

- la notification de l'accident aux administrations nationales et aux administrations étrangères ;
- l'identification du BEA et des représentants accrédités ;
- l'organisation de l'enquête ;
- le service qui a publié le rapport
- et la date de publication ;

et se terminant par un bref résumé des circonstances qui ont précédé l'accident.

Corps du document. Le rapport final comprend les principales rubriques ci-après :

1. Renseignements de base
2. Analyse
3. Conclusions
4. Recommandations de sécurité

Chacune de ces rubriques comportant un certain nombre de sous-rubriques, comme il est indiqué dans les paragraphes qui suivent.

Appendices. À insérer le cas échéant.

1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1 Déroulement du vol. Bref compte rendu donnant les renseignements suivants :

- Numéro du vol, type d'exploitation, dernier point de départ, heure de départ (heure locale ou UTC), point d'atterrissage prévu.
- Préparation du vol, description du vol et des événements qui ont conduit à l'accident, y compris, s'il y a lieu, la reconstitution de la partie significative de la trajectoire de vol.
- Lieu (latitude, longitude, altitude), date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident, étant précisé si l'accident s'est produit le jour ou la nuit.

1.2 ***Tués et blessés.*** Remplir le tableau ci-dessous (en inscrivant les nombres voulus) :

Blessures	Membres d'équipage	Passagers	Autres personnes
Mortelles			
Graves			
Légères/Aucune			

1.3 ***Dommages à l'aéronef.*** Bref exposé des dommages subis par l'aéronef lors de l'accident (détruit, sérieusement endommagé, légèrement endommagé, intact).

1.4 ***Autres dommages.*** Brève description des dommages subis par des objets autres que l'aéronef.

1.5 ***Renseignements sur le personnel :***

a) Tous renseignements utiles concernant chaque membre d'équipage de conduite, notamment : âge, validité des licences, qualifications, contrôles obligatoires, nombre

d'heures de vol (total et sur le type d'aéronef en cause) et renseignements pertinents sur le temps de service.

b) Bref aperçu des titres et de l'expérience des autres membres d'équipage.

c) S'il y a lieu, renseignements pertinents concernant d'autres catégories de personnel comme celui des services de la circulation aérienne, le personnel d'entretien, etc.

d) Renseignements médicaux relatifs aux licences de membres d'équipage de conduite

1.6 ***Renseignements sur l'aéronef :***

a) Bref exposé sur l'état de navigabilité et l'entretien de l'aéronef (indication des défectuosités dont on connaissait l'existence avant et pendant le vol et qui auraient un rapport quelconque avec l'accident).

b) Bref exposé sur les performances, s'il y a lieu, et mention indiquant si la masse et le centrage de l'aéronef étaient conformes aux limites prescrites pendant la phase du vol intéressant l'accident. (En cas de non-conformité ayant pu influer sur l'accident, donner tous détails utiles.)

c) Type de carburant utilisé.

1.7 ***Conditions météorologiques :***

a) Bref exposé des conditions météorologiques intéressant l'accident, notamment en ce qui concerne les conditions prévues et les conditions effectivement rencontrées, ainsi que la disponibilité des renseignements météorologiques pour l'équipage.

b) Conditions d'éclairement naturel au moment de l'accident (lumière solaire, lumière de la lune, demi-jour, etc.).

1.8 ***Aides à la navigation.*** Renseignements utiles sur les aides à la navigation en service, notamment sur les aides à l'atterrissage (ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, aides visuelles au sol, etc.) et sur leur efficacité au moment de l'accident.

1.9 ***Télécommunications.*** Renseignements utiles sur les communications du service fixe et du service mobile aéronautique et sur leur efficacité.

1.10 ***Renseignements sur l'aérodrome.*** Tous renseignements utiles sur l'aérodrome, ses installations et services, et leur état, ou sur l'aire de décollage ou d'atterrissage s'il ne s'agit pas d'un aérodrome.

1.11 ***Enregistreurs de bord.*** Point de montage des enregistreurs de bord sur l'aéronef, état de ces instruments lorsqu'ils ont été retrouvés et toutes données utiles qu'ils ont pu fournir.

1.12 ***Renseignements sur l'épave et sur l'impact.*** Renseignements généraux sur les lieux de l'accident et sur la répartition des débris, sur les ruptures ou défaillances constatées ; normalement, il n'y a pas lieu de fournir de données détaillées sur l'emplacement des différents éléments de l'épave et sur leur état, à moins que cela ne soit nécessaire pour indiquer une rupture de l'aéronef antérieure à l'impact. Des diagrammes, des cartes et des photographies peuvent être insérés dans cette section ou dans les appendices.

1.13 ***Renseignements médicaux et pathologiques.*** Brève description des résultats des enquêtes entreprises et renseignements pertinents qui résultent de ces enquêtes.

1.14 ***Incendie.*** En cas d'incendie, fournir les renseignements sur les circonstances de l'incendie ainsi que sur le matériel d'incendie utilisé et sur son efficacité.

1.15 ***Questions relatives à la survie des occupants.*** Brève description des recherches, de l'évacuation et du sauvetage des membres d'équipage et des passagers, ainsi que de l'emplacement où ils se trouvaient, en relation avec les blessures subies et les défaillances d'éléments de structure (fixations des sièges et des ceintures de sécurité, par exemple).

1.16 ***Essais et recherches.*** Brefs exposés des résultats de tout essai et de toute recherche nécessaires.

1.17 ***Renseignements sur les organismes et la gestion.*** Renseignements pertinents concernant les organismes et leurs pratiques de gestion qui ont pu avoir une influence sur l'exploitation de l'aéronef. Ces organismes comprennent par exemple l'exploitant, les services de la circulation aérienne, les organismes responsables des voies aériennes, des aérodromes et des services météorologiques, et les services responsables de la réglementation. Ces renseignements pourraient porter entre autres sur la structure et les fonctions de l'organisme, les ressources, la situation économique, les politiques et pratiques de gestion et le cadre normatif.

1.18 ***Renseignements supplémentaires.*** Tous renseignements pertinents qui n'ont pu être inclus sous les rubriques 1.1 à 1.17.

1.19 ***Techniques d'enquête utiles ou efficaces.*** Si des techniques utiles ou efficaces ont été utilisées au cours de l'enquête, indiquer brièvement sous cette rubrique la raison de l'utilisation

de ces techniques et mentionner ici leurs caractéristiques principales en décrivant également les résultats obtenus dans les paragraphes correspondants 1.1 à 1.18.

2. ANALYSE

Analyser seulement les renseignements qui sont indiqués dans la rubrique 1 (Renseignements de base) et qui se rapportent à la détermination des conclusions et des causes et/ou des facteurs contributifs.

3. CONCLUSIONS

Énumérer les conclusions, les causes et/ou les facteurs contributifs déterminés lors de l'enquête. La liste des causes et/ou des facteurs contributifs devrait comprendre les causes immédiates et les causes et/ou facteurs contributifs systémiques plus profonds.

4. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Le cas échéant, indiquer brièvement toute recommandation formulée en vue de prévenir des accidents et faire état des mesures de sécurité déjà mises en œuvre.

APPENDICES

Joindre au rapport, le cas échéant, tous autres renseignements pertinents jugés nécessaires pour la compréhension du rapport.

APPENDICE 2. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

1 L'expression « incident grave » est définie au Chapitre 1, comme suit :

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

2. Les incidents énumérés sont des exemples typiques d'incidents susceptibles d'être des 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 ».

Quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée.

Collisions non classées comme accidents.

Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.

Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation (à l'exclusion des opérations autorisées effectuées par des hélicoptères) ou une piste non assignée.

Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation1 ou d'une piste non assignée.

Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation1 ou une piste non assignée.

Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.

Incendies et/ou fumée dans le poste de pilotage, la cabine des passagers ou les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même s'ils ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.

Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.

Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteur, y compris les pannes de turbomachine non contenues, non classées comme accident.

Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.

Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol.

Situations liées à la quantité ou à la distribution du carburant qui exigent du pilote qu'il déclare une urgence, p. ex. : quantité de carburant insuffisante, épuisement du carburant, panne d'alimentation en carburant ou impossibilité d'utiliser tout le carburant utilisable à bord.

Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le *Manuel sur la prévention des incursions sur piste* (Doc 9870).

Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.

Pannes de systèmes, phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui ont ou qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.

Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.

Largage non intentionnel, ou intentionnel à titre de mesure d'urgence, d'une charge sous élingue ou de toute autre charge externe transportée par l'aéronef.

APPENDICE 3. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS

1. Si un moteur se détache d'un aéronef, l'événement est classé comme un accident, même si les dommages se limitent au moteur.

2. Une perte de capots de moteur (soufflante ou partie chaude) ou d'éléments d'inverseur qui ne cause pas d'autres dommages à l'aéronef n'est pas considérée comme un accident.

3. Les cas d'éjection d'aubes de compresseur ou de turbine ou d'autres éléments internes de moteur par la tuyère du moteur ne sont pas considérés comme des accidents.

4. L'écrasement ou la perte du radome ne sont pas considérés comme des accidents, à moins qu'ils ne causent des dommages importants à d'autres structures ou systèmes.

5. Les cas d'absence de volet, de bec ou d'un autre élément hypersustentateur, d'ailette marginale, etc., dans lesquels l'aéronef est autorisé à voler au titre de la liste d'écarts de configuration (LEC) ne sont pas considérés comme des accidents.

6. Rentrée d'une jambe de train d'atterrissage ou atterrissage sur le ventre se traduisant seulement par des marques d'abrasion sur le revêtement. Si on peut sans danger autoriser l'appareil à effectuer un autre vol après des réparations mineures ou temporaires et que, par la suite, l'aéronef fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente, l'événement ne sera pas classé comme un accident.

7. Si les dommages structurels causent une dépressurisation de l'appareil ou empêchent sa pressurisation, l'événement est classé comme un accident.

8. Un événement nécessitant la dépose d'éléments pour inspection, comme la dépose préventive d'une jambe de train d'atterrissage à la suite d'une sortie de piste à basse vitesse, n'est pas considéré comme un accident même s'il entraîne beaucoup de travail, sauf si l'on constate des dommages importants.

9. Les événements entraînant une évacuation d'urgence ne sont pas considérés comme des accidents, sauf si une personne est grièvement blessée ou si l'aéronef subit des dommages importants.

Note 1.— Dans le cas de dommages causés à un aéronef qui altèrent sa résistance structurelle, ses performances ou ses caractéristiques de vol, l'aéronef peut avoir atterri en sécurité, mais il ne peut pas effectuer un autre secteur de vol en sécurité sans d'abord faire l'objet de réparations.

Note 2.— Si on peut sans danger autoriser l'appareil à effectuer un autre vol après des réparations mineures et que, par la suite, l'aéronef fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente, l'événement ne sera pas classé comme un accident. De même, si l'aéronef peut être autorisé à voler au titre de la LEC, les éléments en cause étant déposés, absents ou hors de fonctionnement, la réparation ne sera pas jugée majeure et, par conséquent, l'événement ne sera pas classé comme un accident.

Note 3.— Le coût des réparations ou la perte estimative, tels qu'indiqués par les compagnies d'assurance, peuvent donner une indication des dommages subis, mais ils ne devraient pas être utilisés comme seul guide pour déterminer si les dommages justifient de classer l'événement comme un accident. De même, un événement peut être considéré comme une « perte de coque » parce que l'aéronef n'est pas économique à réparer, sans pour autant avoir subi des dommages tels que l'événement peut être classé comme un accident.

— FIN —