

**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**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur rapport conjoint du Ministre des Transports, du Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité et du Ministre auprès du Président de la République, chargé de la Défense,

- Vu** la Constitution ;
- Vu** 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°2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du Ministère des Transports ;
- Vu** le décret n° 2012-1118 du 21 novembre 2012 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- Vu** le décret n°2012-1119 du 22 novembre 2012 portant nomination des Membres du Gouvernement, tel que modifié par les décrets n°2013-505 du 25 juillet 2013, n°2013-784, n°2013-785, n°2013-786 du 19 novembre 2013 et n°2014-89 du 12 mars 2014 ;
- Vu** le décret n° 2013-506 du 25 juillet 2013 portant attributions des Membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n°2013-802 du 21 novembre 2013 ;
- Vu** le décret n°2014- 97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Le Conseil des Ministres entendu,

DECRETE :

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Section 1 : Définitions

Article 1 : Au sens du présent décret, on entend par :

- **blessure grave**, toute blessure que subit une personne au cours d'un accident d'aviation et qui :

- 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 ;
- se traduit par la fracture d'un os, exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez ;
- 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 ;
- se traduit par la lésion d'un organe interne ;
- se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ;
- résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux ;
- **blessure mortelle**, toute blessure entraînant la mort dans les trente jours qui suivent la date de l'accident ;
- **cause**, tout acte, omission, événement, condition ou toute combinaison de ces divers éléments qui a conduit à l'accident ou à l'incident ;
- **compte rendu préliminaire**, toute communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête ;
- **conseiller**, toute personne nommée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête ;
- **enquêteur désigné**, toute personne ou tout groupe de personnes chargé, 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 dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents ;
- **Etat de conception**, tout Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type ;
- **Etat de construction**, tout Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef ;
- **Etat de l'exploitant**, tout Etat où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente ;
- **Etat d'occurrence**, tout Etat sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident ;
- **recommandation de sécurité**, toute 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 ;

- **représentant accrédité**, toute personne désignée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre Etat ;
- **RACI 5006**, le Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux recherches et sauvetages.

Section 2 : Objet et champ d'application

Article 2: Le présent décret a pour objet de déterminer les règles applicables en matière d'enquête sur les accidents et incidents graves dans l'aviation civile en Côte d'Ivoire.

Article 3 : Les dispositions du présent décret s'appliquent aux enquêtes sur les accidents ou 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 dès lors que les enquêtes ne sont pas conduites par un autre Etat.

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

CHAPITRE II : ORGANISME CHARGE DE L'ENQUETE

Article 4: Les enquêtes de sécurité relatives aux accidents et incidents graves de l'aviation civile survenus sur le territoire ou l'espace aérien ivoirien sont effectuées par le Bureau Enquête et Analyse Accidents d'aviation de Côte d'Ivoire, en abrégé BEA, créé par l'article 315 de l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 susvisée.

Le BEA est chargé :

- de conduire les enquêtes de manière neutre et indépendante ;
- de collecter et d'analyser les informations utiles aux enquêtes ;
- de déterminer les causes, certaines ou possibles, des accidents ou incidents graves d'aviation civile ;
- d'élaborer des politiques et des procédures qui décrivent notamment la planification et l'organisation des enquêtes ;
- de faire, à l'issue des enquêtes, des recommandations contenues dans un rapport final.

Article 5 : Outre les attributions prévues à l'article précédent, le BEA peut proposer l'assistance d'organismes responsables des enquêtes de sécurité d'autres Etats ou déléguer, après autorisation du Ministre chargé de l'Aviation Civile, la conduite de tout ou partie d'une enquête sur un accident ou incident grave d'aviation civile, à un autre organisme responsable d'enquêtes de sécurité aérienne, dans le cadre d'un accord bilatéral ou multilatéral.

Le BEA peut également accepter, dans les mêmes conditions que celles prévues à l'alinéa précédent, la délégation par un autre Etat, de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique de sécurité de l'aviation.

CHAPITRE III : PROCEDURE D'ENQUETE

Article 6 : Toute personne qui a connaissance d'un accident ou d'un incident grave d'aviation civile, est tenue d'en informer sans délai le BEA.

Toutefois, en cas d'impossibilité d'informer le BEA, cette personne peut saisir les services de police ou de gendarmerie les plus proches du lieu où s'est produit l'accident ou incident grave d'aviation civile.

Article 7 : Pendant le temps nécessaire à l'enquête, toutes les dispositions utiles sont prises pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu.

Les mesures de conservation des indices comprennent notamment la conservation, par des procédés photographiques, des 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 en empêcher le pillage et la détérioration.

Article 8 : Les personnes concernées par l'accident ou l'incident grave d'aviation civile, notamment l'équipage, l'exploitant et le propriétaire de l'aéronef, doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour conserver et protéger les documents et matériels d'enregistrement pouvant être utiles à l'enquête.

La conservation des indices provenant des enregistreurs de bord exige que la récupération et la manipulation de ces appareils relèvent d'un personnel qualifié.

Article 9 : Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs du BEA, et le cas échéant, du représentant accrédité par l'Etat d'immatriculation, de l'Etat de l'exploitant, de l'Etat de conception ou de l'Etat de construction, à leur demande, l'aéronef peut être déplacé dans la mesure où ce déplacement est nécessaire pour :

- des raisons de sécurité ;
- porter secours à des blessés ;
- empêcher toute destruction de l'aéronef par le feu ou par toute autre cause ;
- 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 ce déplacement ne retarde pas la remise de l'aéronef en service lorsque celle-ci est matériellement possible.

Article 10 : Sous réserve des dispositions des articles 8 et 9 du présent décret, l'aéronef et tout ou partie des objets qu'il contient peuvent être transférés aux personnes dûment

désignées par l'Etat d'immatriculation ou par l'Etat de l'exploitant, dès lors qu'ils ne sont plus nécessaires à la poursuite de l'enquête.

Les frais de déplacement de l'aéronef et des objets qu'il contient sont à la charge de l'Etat d'immatriculation ou de l'Etat de l'exploitant.

Article 11: En cas d'accident ou d'incident grave d'aviation civile survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien national, l'Etat de Côte d'Ivoire, à travers le BEA, adresse une notification d'accident ou d'incident grave d'aviation civile sans délai à :

- l'Etat d'immatriculation ;
- l'Etat de l'exploitant ;
- l'Etat de conception ;
- l'Etat de construction ;
- l'Organisation de l'aviation civile internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

Article 12 : Lorsque l'Etat de Côte d'Ivoire n'a pas encore l'information d'un accident ou d'un incident grave d'aviation civile survenu en Côte d'Ivoire, il appartient à l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat de l'exploitant, selon le cas, de notifier cet incident au BEA, à l'Etat de conception et à l'Etat de construction.

Article 13 : La notification d'accident ou d'incident grave d'aviation civile est rédigée en français et comprend tous renseignements pouvant être immédiatement obtenus.

L'envoi de cette notification ne doit pas être retardé en raison de l'insuffisance ou du caractère incomplet de ces renseignements.

Les renseignements mentionnés aux alinéas 1 et 2 du présent article sont notamment :

- l'abréviation d'identification ACCID, pour un accident, et INCID, pour un incident grave;
- l'identification du constructeur, du modèle, de la marque de nationalité et d'immatriculation et du numéro de série de l'aéronef;
- le nom du propriétaire et, le cas échéant, le nom de l'exploitant et de l'affrètement de l'aéronef;
- le nom du pilote commandant de bord et la nationalité de l'équipage et des passagers;
- la date et l'heure de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile;
- le dernier point de départ de l'aéronef et le point d'atterrissage prévu;
- la position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, la latitude et la longitude;
- le nombre de membres d'équipage et de passagers à bord et les précisions sur leur état de tués ou de grièvement blessés ;
- les autres personnes tuées ou grièvement blessées;
- la description de l'accident ou de l'incident grave et de l'étendue des

- dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue;
- l'indication de la mesure dans laquelle l'Etat, par le BEA, mène l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête;
 - les caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou de l'incident grave et l'indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site;
 - l'identification du service émetteur et du moyen de contacter l'enquêteur désigné et le BEA;
 - la présence et la description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

Des renseignements complémentaires et toutes autres informations utiles sont notifiés, dès que possible, dans les mêmes conditions que celles prévues aux alinéas 1 et 2 du présent article.

Article 14 : Lorsqu'ils reçoivent la notification de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile, l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception ou l'Etat de construction fournissent, dès que possible au BEA, 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.

Chaque Etat fait savoir également au BEA s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité et indique son nom, la date probable de son arrivée et les informations permettant de le contacter.

Article 15 : Lorsqu'il reçoit une notification, l'Etat de l'exploitant communique sans délai à l'Etat de Côte d'Ivoire, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

Article 16 : En cas d'accident ou d'incident grave d'aviation civile impliquant la Côte d'Ivoire survenu dans un Etat membre de l'OACI et en application des dispositions internationales, cet Etat doit notifier à la Côte d'Ivoire par le BEA, ledit accident ou incident grave, afin qu'un enquêteur désigné, appelé représentant accrédité, soit nommé. Ce représentant accrédité est le correspondant officiel de l'Enquêteur désigné de l'Etat où s'est produit l'évènement.

Article 17 : En cas d'accident ou d'incident grave d'aviation civile impliquant la Côte d'Ivoire survenu dans un Etat non membre de l'OACI ou sur un territoire en dehors d'un Etat membre de l'OACI, la Côte d'Ivoire, en tant qu'Etat d'immatriculation, ouvre une enquête et transmet une notification aux Etats concernés, conformément aux dispositions de l'article 12 du présent décret.

Article 18: Il est obligatoirement procédé à l'ouverture par le BEA, d'une enquête sur les circonstances de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile survenu en Côte d'Ivoire.

Lorsque tout ou partie de l'enquête est déléguée à un organisme d'enquête d'un autre Etat, la Côte d'Ivoire facilitera l'enquête par tous les moyens. L'Etat ou l'organisme d'enquête sur l'accident ou l'incident grave d'aviation civile, 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

transmission des informations dans le système de compte rendu des données d'accidents ou d'incidents de l'OACI, dénommé ADREP.

Article 19: Lorsqu'un accident ou un incident grave d'aviation civile impliquant la Côte d'Ivoire se produit sur le territoire de tout Etat qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément aux dispositions de l'annexe 13 de la Convention internationale de l'OACI, l'Etat de Côte d'Ivoire, en tant qu'Etat d'immatriculation ou en tant qu'Etat de l'exploitant, ouvre une enquête en collaboration avec l'Etat d'occurrence, dont l'autorisation a été préalablement obtenue.

Article 20: L'enquête technique du BEA n'exclut pas une enquête judiciaire ou administrative.

Le BEA et les administrations en charge des enquêtes peuvent établir une plate-forme de collaboration, sans préjudice des lois et règlements en vigueur.

Article 21 : L'enquête d'accident ou d'incident grave d'aviation civile est dirigée par un enquêteur désigné par le Chef du BEA chargé de la direction de l'enquête.

L'enquêteur désigné a un libre accès à l'épave et à tous autres éléments, notamment aux enregistreurs de bord et aux dossiers relatifs aux services de la circulation aérienne.

Article 22 : En collaboration, le cas échéant, avec l'autorité judiciaire, l'enquêteur désigné est autorisé notamment à :

- effectuer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse;
- avoir un accès immédiat au contenu des enregistreurs de bord et de tout autre enregistrement ainsi qu'à exploiter ces éléments ;
- avoir accès aux résultats de tous examens ou de prélèvements effectués sur le corps des victimes et des membres d'équipage en cas d'accident mortel ;
- avoir un accès immédiat aux résultats de tous examens ou de prélèvements effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef ;
- procéder à l'audition des témoins ;
- avoir librement accès aux informations détenues par le propriétaire, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef, par les autorités aéronautiques ainsi que par celles de l'aéroport et de la circulation aérienne.

Article 23 : Si, au cours de l'enquête d'accident ou d'incident grave d'aviation civile, il est établi, au sens de l'annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, un acte d'intervention illicite ou un acte présumé tel, l'enquêteur désigné prend immédiatement des dispositions pour en informer les autorités chargées de la sûreté de l'aviation de Côte d'Ivoire et les autres Etats concernés par l'accident ainsi que l'autorité judiciaire compétente.

Article 24 : Si, après la clôture de l'enquête d'accident ou d'incident grave d'aviation civile, il apparaît des éléments nouveaux utiles à la manifestation de la vérité, notamment la découverte de l'aéronef considéré comme disparu, le BEA ouvre à nouveau l'enquête.

Si l'enquête d'accident ou d'incident grave d'aviation civile a été ouverte par un autre Etat, l'Etat de Côte d'Ivoire doit préalablement obtenir le consentement de cet Etat.

Article 25 : Tout Etat qui fournit des renseignements, des moyens ou des experts à l'Etat de Côte d'Ivoire qui mène une enquête d'accident ou d'incident grave d'aviation civile, peut désigner un représentant accrédité pour y participer.

Tout Etat qui fournit une base opérationnelle pour l'enquête d'accident ou d'incident grave d'aviation civile conduite par l'Etat de Côte d'Ivoire, qui participe aux opérations de recherches et de sauvetage ou à la récupération de l'épave, ou qui intervient à titre d'Etat du partenaire, dans le cadre d'un partage de code ou d'une alliance avec l'exploitant, peut également désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

Tout Etat qui désigne un représentant accrédité peut lui adjoindre un ou plusieurs conseillers pour l'aider au cours de l'enquête.

Article 26 : Lorsqu'un Etat est intéressé par un accident ou un incident grave d'aviation civile en raison de l'implication de ses nationaux, cet Etat peut être autorisé à désigner un expert qui a la faculté:

- de visiter le lieu de l'accident;
- d'accéder librement à tous les renseignements utiles, dont l'Etat qui mène l'enquête approuve la divulgation au public, ainsi qu'aux renseignements sur l'évolution de l'enquête ;
- de recevoir copie du rapport final ;
- d'aider à l'identification des victimes et à l'audition des survivants qui sont ses ressortissants.

Article 27 : Les personnels du BEA, les enquêteurs, les membres des commissions d'enquête et les experts auxquels il est fait appel sont tenus au secret professionnel, sous peine de sanctions administratives et pénales prévues par les lois et règlements en vigueur.

Article 28: Toute enquête sur un accident ou un incident grave d'aviation civile est sanctionnée par un rapport final sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident. Le rapport final rappelle l'objectif exclusif de l'enquête d'accident ou d'incident grave d'aviation civile et contient, le cas échéant, des recommandations de sécurité. Il présente en outre, les conclusions de la Commission d'enquête.

Le rapport final préserve l'anonymat des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident grave d'aviation civile.

Article 29 : Préalablement au rapport final mentionné à l'article précédent, le BEA transmet un projet de rapport final, en vue de leurs observations dans les soixante jours de cette transmission, aux Etats et organismes ci-après :

- l'Etat qui a ouvert l'enquête ;
- l'Etat d'immatriculation ;
- l'Etat de l'exploitant et à l'exploitant, sous couvert de l'Etat de l'exploitant ;
- l'Etat de conception ;
- l'Etat de construction ;
- tous les Etats qui ont participé à l'enquête ;
- les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage de l'aéronef, sous couvert respectivement de l'Etat de conception et de l'Etat de construction.

Un exemplaire du rapport final est adressé à l'Organisation de l'aviation civile internationale par le BEA, lorsque l'accident ou l'incident grave d'aviation civile est survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg.

Article 30 : Le BEA n'est pas tenu de donner suite aux observations formulées par les Etats et organismes mentionnés à l'article 29 ci-dessus.

En l'absence d'observations dans les soixante jours de la transmission du projet de rapport final, le BEA rend public le rapport final.

Ce rapport final est également transmis aux Etats et organismes concernés.

Article 31 : Le rapport final doit être publié par le BEA, dans les douze mois après l'accident ou l'incident grave d'aviation civile.

Article 32 : Si le rapport ne peut être rendu public dans les douze mois, le BEA émet une déclaration intérimaire publique, aux dates anniversaire d'occurrence. Cette déclaration intérimaire publique porte sur les progrès de l'enquête et toutes les questions de sécurité que celle-ci soulève.

Article 33 : Les rapports d'incident sont rendus publics auprès des parties susceptibles de tirer bénéfice des conclusions y contenues en matière de sécurité.

Article 34 : A tout moment de l'enquête sur un accident ou un incident grave d'aviation civile, le BEA peut recommander aux autorités ivoiriennes compétentes ou à celles d'autres Etats, toute mesure préventive qu'il estime nécessaire de prendre promptement aux fins de renforcer la sécurité de l'aviation.

Le BEA peut en outre, dans son rapport final, faire des recommandations de sécurité à l'OACI lorsqu'il résulte de l'enquête que des documents de cette organisation sont en cause.

Dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation, d'autres Etats participant à l'enquête peuvent également émettre des recommandations de sécurité, après concertation avec le BEA qui mène l'enquête.

Article 35 : Dans les quatre-vingt-dix jours qui suivent la réception d'une recommandation de sécurité formulée par le BEA, le destinataire doit l'informer des mesures préventives prises ou qu'il envisage de prendre, ou des raisons pour lesquelles il n'entend pas y donner suite.

Article 36 : Le BEA met en œuvre des procédures pour enregistrer les suites données à ses recommandations de sécurité. Il met en œuvre également des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises par l'Etat de Côte d'Ivoire, pour donner suite à des recommandations de sécurité reçues par un autre Etat.

Article 37 : Pour tout accident ou incident grave d'aviation civile, le BEA adresse à l'OACI un compte rendu préliminaire et un compte rendu de données d'accident et d'incident grave d'aviation civile, dénommé compte rendu ADREP.

Le compte rendu préliminaire est transmis par télécopieur ou courrier électronique dans les trente jours qui suivent la date de l'accident ou de l'incident grave d'aviation civile, à moins que le compte rendu ADREP n'ait été envoyé avant cette date.

Le compte rendu ADREP est transmis dans les plus brefs délais après l'enquête, pour tout aéronef accidenté de masse maximale supérieure à 2250 kg.

Article 38 : En vue d'identifier les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité de l'aviation, le BEA met en place, dans une base de données, un système de collecte et d'analyse d'informations et de renseignements relatifs aux accidents et incidents graves d'aviation civile, fondé sur les comptes rendus d'accidents et d'incidents graves d'aviation civile reçus notamment de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile, de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation en Afrique et à Madagascar, des exploitants et gestionnaires d'aérodromes.

Le BEA peut étendre sa base de données aux échanges avec d'autres Etats dans le cadre d'arrangements régionaux et internationaux pour l'établissement de réseaux de mise en commun de renseignements relatifs à la sécurité.

CHAPITRE IV : DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 39 : Outre les ressources prévues à l'article 319 de l'ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 susvisée pour la prise en charge financière des enquêtes sur les accidents et incidents graves dans l'aviation civile, le BEA dispose d'un budget préparé par le Chef du BEA et communiqué au Ministre chargé de l'Aviation Civile, au Ministre chargé de l'Economie et des Finances et au Ministre chargé du Budget, pour approbation.

Le budget ainsi approuvé est annexé au Budget de l'Etat de l'année.

Article 40 : Le Ministre des Transports, le Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité et le Ministre auprès du Président de la République, chargé de la Défense assurent, chacun en ce que le concerne, l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le 20 mars 2014

Copie certifiée conforme à l'original
Le Secrétaire Général du Gouvernement

Alassane OUATTARA


Sansan KAMBILE
Magistrat