

Normes et pratiques
recommandées internationales



Annexe 13
à la Convention relative
à l'aviation civile internationale

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

La présente édition comprend tous les amendements adoptés par le Conseil avant le 27 février 2001; elle annule et remplace, à partir du 1^{er} novembre 2001, les éditions antérieures de l'Annexe 13.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent au Chapitre 2 et à l'Avant-propos.

Neuvième édition
Juillet 2001

Organisation de l'aviation civile internationale

Publié séparément, en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe, par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Prière d'adresser toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, au Secrétaire général.

Envoyer les commandes à l'une des adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque, chèque bancaire ou mandat) en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat. Les commandes par carte de crédit (American Express, Mastercard ou Visa) sont acceptées au Siège de l'OACI.

Organisation de l'aviation civile internationale. Groupe de la vente des documents
999, rue University, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7
Téléphone: +1 (514) 954-8022; Téléc.: 05-24513; Télécopieur: +1 (514) 954-6769;
Sitatex: YULADYA; C. élec.: sales_unit@icao.int

Afrique du Sud. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Égypte. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267-4840; Facsimile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

Espagne. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid
Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo electrónico: sssc.ventasoci@aena.es

Fédération de Russie. Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351
Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Télécopieur: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

Inde. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001
ou 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

Japon. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,
P.O. Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (2) 622-395; Facsimile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

Mexique. Directeur Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570
Téléfono: +52 (5) 250-3211; Facsimile: +52 (5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

Pérou. Directeur Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Téléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Royaume-Uni. Westward Documedia, 37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG
Telephone: +44 (1242) 235-151; Facsimile: +44 (1242) 584-139

Sénégal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 8-23-54-52; Télécopieur: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Slovaquie. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky,
State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21
Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

Thaïlande. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

Le Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI

Publié une fois par an, le Catalogue donne la liste des publications et des aides audiovisuelles disponibles.

Des suppléments mensuels annoncent les nouvelles publications et aides audiovisuelles, les amendements, les suppléments, les réimpressions, etc.

On peut l'obtenir gratuitement auprès du Groupe de la vente des documents, OACI.

**Normes et pratiques
recommandées internationales**



Annexe 13
à la Convention relative
à l'aviation civile internationale

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

La présente édition comprend tous les amendements adoptés par le Conseil avant le 27 février 2001; elle annule et remplace, à partir du 1^{er} novembre 2001, les éditions antérieures de l'Annexe 13.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent au Chapitre 2 et à l'Avant-propos.

Neuvième édition
Juillet 2001

Organisation de l'aviation civile internationale

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
AVANT-PROPOS	V	Responsabilité de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction	4-3
CHAPITRE 1 ^{er} . Définitions	1-1	Renseignements — Participation	4-3
CHAPITRE 2. Application	2-1	CHAPITRE 5. Enquête	5-1
CHAPITRE 3. Généralités	3-1	Responsabilité de l'ouverture et de la conduite de l'enquête	5-1
Objectif de l'enquête	3-1	Accident ou incident survenu sur le territoire d'un État contractant	5-1
Conservation des indices, garde et enlèvement de l'aéronef	3-1	État d'occurrence	5-1
Responsabilité de l'État d'occurrence	3-1	Accident ou incident survenu sur le territoire d'un État non contractant	5-1
Généralités	3-1	État d'immatriculation	5-1
Demande émanant de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction	3-1	Accident ou incident survenu en dehors du territoire d'un État quelconque	5-1
Transfert de la garde de l'aéronef	3-1	État d'immatriculation	5-1
CHAPITRE 4. Notification	4-1	Organisation et conduite de l'enquête	5-1
Accident ou incident grave survenu sur le territoire d'un État contractant à un aéronef d'un autre État contractant	4-1	Responsabilité de l'État qui mène l'enquête	5-1
Responsabilité de l'État d'occurrence	4-1	Généralités	5-2
Envoi de la notification	4-1	Enquêteur désigné — Désignation	5-2
Forme et contenu	4-1	Enquêteur désigné — Accès à l'épave et contrôle de l'épave	5-2
Langue à utiliser	4-2	Enregistreurs de bord — Accidents et incidents	5-2
Renseignements complémentaires	4-2	Autopsies	5-2
Responsabilité de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction	4-2	Examens médicaux	5-2
Renseignements — Participation	4-2	Coordination — Autorités judiciaires	5-2
Accident ou incident grave survenu sur le territoire de l'État d'immatriculation, dans un État non contractant ou en dehors du territoire d'un État quelconque	4-2	Information des services de sûreté en aviation	5-3
Responsabilité de l'État d'immatriculation	4-2	Non-divulgence des éléments	5-3
Envoi de la notification	4-2	Réouverture de l'enquête	5-3
		Responsabilité d'un autre État quelconque	5-3
		Renseignements sur un accident ou un incident	5-3
		Responsabilité de l'État d'immatriculation et de l'État de l'exploitant	5-3
		Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves	5-3
		Renseignements sur les organismes	5-4

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Participation à l'enquête	5-4	Langue à utiliser	7-1
Participation de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction	5-4	Envoi	7-1
Droits	5-4	Compte rendu de données d'accident/incident	7-1
Obligations	5-4	Responsabilité de l'État qui mène l'enquête.....	7-1
Participation d'autres États	5-4	Accidents survenus à des aéronefs	
Droits	5-4	de plus de 2 250 kg	7-1
Privilèges des représentants accrédités	5-4	Renseignements supplémentaires	7-1
Conseillers	5-4	Incidents survenus à des aéronefs	
Participation	5-5	de plus de 5 700 kg.....	7-2
Obligations	5-5	CHAPITRE 8. Mesures de prévention	
Participation des États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves	5-5	des accidents	8-1
Droits et privilèges	5-5	Systèmes de comptes rendus d'incidents.....	8-1
CHAPITRE 6. Rapport final.....	6-1	Systèmes de bases de données	8-1
Responsabilité d'un État quelconque.....	6-1	Analyse des données — Mesures préventives	8-1
Diffusion de renseignements — Consentement.....	6-1	Échange de renseignements de sécurité.....	8-1
Responsabilité de l'État qui mène l'enquête.....	6-1	APPENDICE. Modèle de présentation	
Consultation.....	6-1	du rapport final	APP-1
États auxquels le rapport sera envoyé	6-1		
Diffusion du rapport final.....	6-1	SUPLÉMENTS	
Recommandations de sécurité	6-2	SUPLÉMENT A. Droits et obligations	
Responsabilité d'un État qui reçoit des recommandations de sécurité.....	6-2	de l'État de l'exploitant dans les cas	
Suite à donner aux recommandations		d'accidents et d'incidents impliquant	
de sécurité.....	6-2	des aéronefs loués, affrétés ou banalisés	SUP A-1
CHAPITRE 7. Comptes rendus ADREP	7-1	SUPLÉMENT B. Notification et	
Compte rendu préliminaire	7-1	communications — Tableau récapitulatif	SUP B-1
Responsabilité de l'État qui mène l'enquête	7-1	SUPLÉMENT C. Liste d'exemples	
Accidents survenus à des aéronefs		d'incidents graves	SUP C-1
de plus de 2 250 kg	7-1	SUPLÉMENT D. Lignes directrices pour	
Accidents survenus à des aéronefs		la lecture et l'analyse des enregistrements	
de 2 250 kg ou moins	7-1	des enregistreurs de bord	SUP D-1
		SUPLÉMENT E. Orientations juridiques	
		relatives à la protection des renseignements	
		provenant des systèmes de collecte et	
		de traitement de données sur la sécurité	SUP E-1

AVANT-PROPOS

Historique

Les normes et pratiques recommandées concernant les enquêtes sur les accidents d'aviation ont été adoptées à l'origine par le Conseil, le 11 avril 1951, en vertu des dispositions de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), pour constituer l'Annexe 13 à la Convention. Ces normes et pratiques recommandées étaient fondées sur les recommandations formulées par la Division des enquêtes sur les accidents, lors de sa première session, en février 1946, et qui ont fait l'objet d'un nouvel examen lors de la deuxième session de la Division, en février 1947.

Lors de sa quatorzième session (Rome, août-septembre 1962), l'Assemblée a examiné la question des enquêtes sur les accidents d'aviation et a adopté la Résolution A14-22 et l'Appendice P à la Résolution A14-27*. Dans la première de ces résolutions, l'Assemblée:

- 1) *chargeait* «le Conseil:
 - «a) d'étudier la possibilité d'établir une procédure uniforme qui permettrait aux États de communiquer rapidement les rapports d'enquête sur les accidents d'aviation, particulièrement lorsqu'il s'agit d'un grand aéronef moderne de transport, de manière à améliorer la diffusion de ces rapports par tous les États contractants;
 - «b) d'étudier s'il est possible d'établir des procédures selon lesquelles l'État constructeur ou l'État qui a délivré le premier certificat de navigabilité pour le type d'aéronef en cause fournirait, lorsqu'il y a lieu et sur demande, les services d'experts compétents qui contribueraient à l'enquête à titre consultatif et, au regard des résultats de l'étude:
 - «1) de déterminer le moyen le plus expédient d'assurer que les connaissances spécialisées de ces experts seront mises à profit au maximum, et d'informer les États contractants en conséquence;
 - «2) d'inviter instamment tous les États contractants à coopérer dans l'emploi desdits experts de façon à contribuer à la sécurité de la navigation aérienne;»
- 2) *invitait instamment* «tous les États contractants à notifier dans les meilleurs délais les accidents d'aviation, particulièrement lorsque sont impliqués de grands aéronefs modernes de transport, à l'État constructeur ou à

l'État qui a délivré le premier certificat de navigabilité pour le type d'aéronef en cause, dans tous les cas où une telle notification est jugée à propos.»

Dans l'Appendice P à la Résolution A14-27, l'Assemblée a décidé en outre que, «en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents, il est de la plus haute importance, dans l'intérêt général de la sécurité de la navigation aérienne, que dans toute la mesure possible, un État contractant sur le territoire duquel s'est produit un accident dans lequel est impliqué un aéronef construit dans un autre État, communique dès que possible à l'État dans lequel cet aéronef a été construit tous renseignements utiles résultant de l'enquête qui pourraient avoir trait à l'aptitude au vol de ce type d'aéronef ou de son équipement ou qui pourraient servir à améliorer la sécurité.»

Le Tableau A indique l'origine des amendements successifs ainsi qu'une liste des principaux sujets traités et les dates auxquelles l'Annexe et les amendements ont été adoptés par le Conseil, les dates auxquelles ils ont pris effet, et celles auxquelles ils sont devenus applicables.

Application

Alors que l'Annexe a été adoptée en vertu des dispositions de l'article 37 de la Convention, l'enquête même sur les accidents d'aviation fait l'objet de l'article 26 de la Convention. Cet article oblige dans certains cas l'État sur le territoire duquel se produit un accident d'aviation d'ouvrir une enquête et, dans la mesure où ses lois le permettent, de la poursuivre d'après la méthode prescrite par l'OACI. Toutefois, l'article 26 n'empêche pas de prendre d'autres dispositions dans le cadre d'une enquête sur un accident d'aviation et la méthode établie par la présente Annexe s'applique non seulement à l'enquête ouverte en vertu des dispositions de l'article 26, mais aussi, dans des conditions déterminées, à toute enquête sur un «accident d'aviation» au sens de la présente Annexe. Afin que les dispositions de l'Annexe restent en accord avec celles de l'article 26, les principes ci-après ont été appliqués:

- a) L'article 37 de la Convention régit l'élaboration de l'Annexe — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, mais aucune règle de cette Annexe ne doit

* Par la suite, lors de la quinzième session (Montréal, juin-juillet 1965), l'Assemblée a adopté l'Appendice P à la Résolution A15-8, qui regroupe et remplace l'alinéa 2 de la Résolution A14-22 et l'Appendice P à la Résolution A14-27.

être en contravention des dispositions formelles de l'article 26 ou de tout autre article de la Convention; de plus, l'Annexe ne doit comporter aucune disposition qui porterait atteinte à l'esprit ou aux buts de la Convention.

- b) Sous réserve de ce qui précède, l'Annexe peut régler toute question utile, qu'elle soit ou non explicitement régie par l'article 26, ou par d'autres dispositions de la Convention. Ainsi, il n'y a pas de violation de la Convention lorsque l'Annexe traite des droits ou obligations d'États autres que l'État d'immatriculation ou l'État sur le territoire duquel s'est produit l'accident; de même, l'Annexe peut traiter des droits à accorder aux observateurs autorisés par l'article 26 à «assister» à l'enquête. L'article 26 est muet sur ces questions. L'Annexe peut également traiter des accidents qui ne rentrent pas dans le cadre des dispositions de l'article 26.

Rapport entre l'Annexe 13 et l'article 26 de la Convention

Afin de préciser le rapport entre les dispositions de l'article 26 de la Convention et celles de la présente Annexe, le Conseil a adopté le 13 avril 1951, au cours de la vingtième séance de sa 12^e session, la résolution suivante:

«LE CONSEIL,

«*Considérant* qu'aux termes de l'article 26 de la Convention, l'État sur le territoire duquel un accident au sens dudit article s'est produit "ouvre une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale";

«*Considérant* que le Conseil a adopté le 11 avril 1951, au cours de la dix-huitième séance de sa 12^e session l'Annexe 13 relative aux enquêtes sur les accidents d'aviation;

«*Recommande* aux États contractants d'observer les Normes et pratiques recommandées — *Enquêtes sur les accidents d'aviation*, figurant à l'Annexe 13 à la Convention, pour les enquêtes ouvertes conformément aux dispositions dudit article 26, sur des accidents ayant entraîné des morts ou des blessures graves;

«*Étant entendu*:

- «1) que les États peuvent s'écarter d'une disposition de l'Annexe 13, conformément aux dispositions de l'article 38 de la Convention, pourvu que, dans le cas d'accidents visés par le texte de l'article 26 de la Convention et en application de cet article, "l'État sur le territoire duquel l'accident s'est produit ouvre une enquête", qu'"il soit accordé à l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de désigner des observateurs pour assister à l'enquête" et que "l'État qui

procède à l'enquête communique à l'autre État le rapport et les conclusions de l'enquête sur l'accident";

- «2) que la procédure recommandée par les présentes ne s'applique pas lorsqu'un accident survenu à un aéronef et n'entraînant pas mort ou blessures graves indique "l'existence de graves imperfections techniques dans l'aéronef ou dans les facilités pour la navigation aérienne", l'enquête devant être conduite, dans ce cas, en attendant que l'OACI recommande une procédure en la matière, selon la procédure de l'État intéressé, en respectant les obligations découlant des dispositions dudit article 26.»

Le représentant accrédité et ses conseillers, mentionnés dans l'Annexe, sont les observateurs auxquels appartient le droit d'assister à l'enquête, prévu à l'article 26.

Dispositions incombant aux États contractants

Notification des différences. L'attention des États contractants est attirée sur le fait que l'article 38 de la Convention leur impose l'obligation de notifier à l'Organisation toutes différences entre leurs règlements et usages nationaux et les normes internationales qui figurent dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels. Les États contractants sont invités également à notifier toutes différences par rapport aux pratiques recommandées figurant dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels lorsque ces différences sont importantes pour la sécurité de la navigation aérienne. De plus, les États contractants sont invités à tenir l'Organisation au courant de l'introduction ultérieure de toutes différences ou de l'élimination de toutes différences déjà notifiées. Une demande spéciale de notification des différences est adressée aux États contractants immédiatement après l'adoption de chaque amendement de l'Annexe.

L'attention des États est également appelée sur les dispositions de l'Annexe 15 relatives à la publication, par l'intermédiaire du service d'information aéronautique, des différences entre leurs règlements et usages nationaux et les spécifications correspondantes des normes et pratiques recommandées de l'OACI; l'observation de ces dispositions de l'Annexe 15 vient s'ajouter à l'obligation qui incombe aux États aux termes de l'article 38 de la Convention.

Utilisation du texte de l'Annexe dans les règlements nationaux. Le 13 avril 1948, le Conseil a adopté une résolution qui appelle l'attention des États contractants sur l'opportunité d'introduire autant que possible dans leurs règlements nationaux le texte des normes de l'OACI qui revêtent un caractère de règlement, et d'indiquer les différences par rapport aux normes, notamment l'addition éventuelle de règlements nationaux importants pour la sécurité ou la régularité de la navigation aérienne. Les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 13 sont d'application générale, mais devront bien souvent être développées pour permettre la rédaction d'un règlement national complet.

Caractère des éléments de l'Annexe

Une Annexe comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après; toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque Annexe.

1.— Dispositions qui constituent l'Annexe proprement dite:

- a) *Normes et pratiques recommandées* qui, adoptées par le Conseil en vertu des dispositions de la Convention, se définissent comme suit:

Norme: toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention.

Pratique recommandée: toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention.

- b) *Appendices* contenant des dispositions qu'il a été jugé commode de grouper séparément mais qui font partie des normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil.
- c) *Dispositions* régissant les conditions d'application des normes et pratiques recommandées.
- d) *Définitions* d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

2.— *Textes dont le Conseil a approuvé la publication dans le même document que les normes et pratiques recommandées:*

- a) *Avant-propos* qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, ainsi que des indications expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées, aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption.
- b) *Introductions et notes explicatives* figurant au début des parties, chapitres ou sections d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications.
- c) *Notes* insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées; ces notes ne font pas partie de la norme ou de la pratique recommandée en question.
- d) *Suppléments* contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

Choix de langue

La présente Annexe a été adoptée en six langues — français, anglais, arabe, chinois, espagnol et russe. Chaque État contractant est invité à choisir l'un de ces textes pour la mise en application nationale et pour toute autre fin prévue dans la Convention, soit directement, soit après traduction dans sa propre langue, et à informer l'Organisation de son choix.

Règles de présentation

Pour bien faire ressortir le caractère de chaque énoncé, il a été décidé d'adopter la présentation suivante: les *normes* sont en romain, les *pratiques recommandées*, précédées de la mention **Recommandation**, sont en italique, de même que les *notes* dont le caractère est précisé par la mention *Note*.

Il y a lieu de noter par ailleurs que l'obligation exprimée par les normes a été rendue par le futur simple, tandis que les recommandations sont rendues par l'expression *Il est recommandé*.

Tout renvoi à un passage du présent document identifié par un numéro porte sur toutes les subdivisions dudit passage.

Dans la présente Annexe, le masculin est utilisé pour désigner à la fois les hommes et les femmes.

Tableau A. Amendements de l'Annexe 13

Amendement	Origine	Objet	Dates:
			— adoption/approbation — entrée en vigueur — application
Première édition	Première et deuxième sessions de la Division des enquêtes sur les accidents		11 avril 1951 1 ^{er} septembre 1951 1 ^{er} décembre 1951
1 (2 ^e édition)	Résolutions de l'Assemblée A14-22 et A14-27, Appendice P Troisième session de la Division des enquêtes sur les accidents	Nouvelles définitions; droits et obligations de l'État constructeur; notification initiale et notification ultérieure d'un accident; participation de représentants de l'exploitant; rapport d'enquête; résumé du rapport et format.	24 novembre 1965 24 mars 1966 25 août 1966
2	Troisième session de la Division des enquêtes sur les accidents	Procédures de communication pour l'envoi de notification d'accident d'aviation.	5 décembre 1966 5 avril 1967 24 août 1967
3	Réunion Licences et formation du personnel/ médecine aéronautique à l'échelon Division (1970)	Autopsie des victimes d'accident d'aviation et communication des résultats.	27 mars 1972 27 juillet 1972 7 décembre 1972
4 (3 ^e édition)	Étude de la Commission de navigation aérienne	Notification de tous les accidents survenus à des aéronefs multimoteurs d'un poids supérieur à 2 250 kg (5 000 livres); notification et échange de renseignements sur les incidents.	12 décembre 1972 12 avril 1973 16 août 1973
5 (4 ^e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon Division (AIG/1974); Comité de l'intervention illicite	Modification du titre de la version anglaise de l'Annexe; suppression de définitions et insertion de nouvelles définitions; objectif d'une enquête; utilisation des enregistreurs de bord et statut confidentiel à accorder à certains dossiers d'enquête; mesures que doit prendre un État qui reçoit des recommandations de sécurité; responsabilité de l'État d'immatriculation de participer à l'enquête sur certains accidents, lorsque la demande lui en est faite, de fournir les enregistreurs de bord dans certaines circonstances et de demander la participation de l'État constructeur lorsque c'est l'État d'immatriculation qui mène l'enquête et que des questions de navigabilité sont en cause; droits et obligations de l'État constructeur de participer à certaines enquêtes; droits et privilèges de l'État qui s'intéresse particulièrement à un accident parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts; système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP); obligation, pour l'enquêteur désigné, d'informer, dans certaines circonstances, les services de sûreté en aviation.	18 décembre 1975 18 avril 1976 12 août 1976
6 (5 ^e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon Division (AIG/1974)	Addition des mots «en raison de ses qualifications» dans les définitions des expressions «Représentant accrédité», «Conseiller» et «Enquêteur désigné»; nouvelle définition et nouvelles spécifications concernant l'État de l'exploitant dans le cas d'aéronefs loués, affrétés ou banalisés; responsabilité incombant à l'État d'immatriculation d'envoyer une notification d'accident toutes les fois que cet État ouvre l'enquête; coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires; élimination de la mention du nombre de moteurs; nouvelle spécification relative à la publication du rapport final.	24 novembre 1978 24 mars 1979 29 novembre 1979

Amendement	Origine	Objet	Dates:
			— adoption/approbation — entrée en vigueur — application
7 (6 ^e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon Division (AIG/1979)	Addition, dans la définition du mot <i>accident</i> , des blessures provoquées par des parties d'un aéronef ou par le souffle des réacteurs; renforcement de la spécification générale concernant la conduite de l'enquête; renforcement de la spécification relative à la divulgation des éléments; renforcement de la spécification relative à la consultation sur le rapport final; suppression des spécifications concernant le <i>Résumé de rapport final</i> et des passages qui mentionnent ce résumé; modification de la spécification concernant la communication du rapport final à l'OACI; développement de la spécification relative à la publication du rapport final ou de documents connexes; nouveau chapitre sur les mesures de prévention des accidents; nouveau supplément concernant l'échange de rapports finals entre les États et liste des rapports finals disponibles dans les États.	24 novembre 1980 24 mars 1981 26 novembre 1981
8 (7 ^e édition)	Commission de navigation aérienne	Addition, dans la définition de «blessure grave», de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux; nouveau supplément concernant la divulgation des éléments; modifications rédactionnelles.	22 janvier 1988 22 mai 1988 17 novembre 1988
9 (8 ^e édition)	Réunion Enquêtes sur les accidents à l'échelon Division (AIG/1992)	Addition ou modification des définitions de Cause, État constructeur, État de conception, Incident et Incident grave; renforcement des spécifications sur l'application de l'Annexe et sur les objectifs de l'enquête; renforcement des spécifications sur les responsabilités et les droits de l'État de conception et de l'État de construction; nouvelles spécifications sur la notification et sur l'enquête en cas d'incident grave; renforcement des spécifications sur la notification des accidents et des incidents graves; nouvelle spécification sur l'assistance que doivent prêter les États proches du lieu d'un accident survenu dans les eaux internationales; nouvelle spécification sur la séparation entre toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités et l'enquête sur un accident; renforcement des spécifications sur l'utilisation et la lecture des enregistreurs de bord; renforcement des spécifications sur les autopsies et sur la coordination avec les autorités judiciaires; renforcement des spécifications sur la divulgation des éléments de l'enquête et suppression du Supplément à ce sujet; renforcement des spécifications sur la responsabilité qu'ont les autres États de fournir des renseignements et sur leurs droits de participer à l'enquête; nouvelle spécification relative aux renseignements sur les organismes et renforcement des spécifications sur la participation de l'exploitant; renforcement des spécifications sur les privilèges de représentants accrédités et nouvelle spécification sur leurs obligations; renforcement des spécifications sur la participation des États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves; renforcement des spécifications sur le compte rendu préliminaire et sur le compte rendu de données d'accident/incident; renforcement des spécifications sur la consultation, la publication et la diffusion du rapport final; ajout et renforcement de spécifications sur les mesures de prévention des accidents; modifications du modèle de présentation du rapport final figurant dans l'Appendice A, y compris l'ajout d'un paragraphe; mise à jour du tableau récapitulatif sur la notification et les communications (Supplément B); ajout d'une liste d'exemples d'incidents graves (nouveau Supplément D).	23 mars 1994 25 juillet 1994 10 novembre 1994

Amendement	Origine	Objet	Dates:
			— adoption/approbation — entrée en vigueur — application
10 (9 ^e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon Division (1999)	Modification des textes sur la notification d'un accident ou d'un incident grave et ajout de dispositions sur l'accusé de réception des notifications; ajout de dispositions relatives à la communication des détails sur les marchandises dangereuses; élargissement des dispositions relatives à la responsabilité de l'ouverture, de la conduite et de la délégation d'une enquête; ajout de dispositions sur des examens médicaux; harmonisation des droits et obligations des États d'immatriculation et de l'exploitant avec ceux des États de conception et de construction; renforcement des dispositions sur la participation des États dont des ressortissants sont au nombre des victimes; changement du titre du Chapitre 6, qui contient les dispositions relatives au rapport final; renforcement de la procédure de consultation et prise en compte de l'exploitant et du constructeur; ajout d'une disposition relative à l'établissement de rapports intérimaires; nouveau titre pour le Chapitre 7, qui contient les dispositions concernant les comptes rendus ADREP; renforcement des dispositions sur les systèmes obligatoires de comptes rendus d'incidents; ajout de dispositions sur des systèmes volontaires de comptes rendus d'incidents et sur un contexte non punitif; renforcement des dispositions sur les systèmes de bases de données, l'analyse des données et les mesures préventives; ajout d'une disposition sur l'échange des renseignements de sécurité; mise à jour du Supplément B; suppression du Supplément C; ajout d'un supplément contenant des lignes directrices pour la lecture et l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord.	26 février 2001 16 juillet 2001 1 ^{er} novembre 2001
11	Réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division (1999); Commission de navigation aérienne; Résolution A35-17 de l'Assemblée	Participation d'autres États aux enquêtes; non-divulgence des enregistrements et des transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne; orientations juridiques relatives à la protection des sources de renseignements sur la sécurité.	3 mars 2006 17 juillet 2006 23 novembre 2006

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

CHAPITRE 1^{er}. DÉFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans les normes et pratiques recommandées — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, ont les significations suivantes:

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

- 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 au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailerons, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement; ou

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

Note 1.— À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

Note 2.— Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

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.

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 suivent 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.

Causes. Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident.

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

Conseiller. Personne nommée par un État, 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, 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.

Note.— *Aucun des termes de la définition ci-dessus ne devrait empêcher de confier les fonctions d'enquêteur désigné à une commission ou autre 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.

Note.— *Les 1^{re}, 2^e et 3^e Parties de l'Annexe 6 contiennent des spécifications relatives aux enregistreurs de bord.*

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

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

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

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

Note.— *Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international (Doc 9587).*

État d'occurrence. État 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.

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

Note.— *Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Manuel de compte rendu d'accident/incident (Doc 9156).*

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

Note 1.— *La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.*

Note 2.— *Le Supplément C à l'Annexe 13 et le Manuel de compte rendu d'accident/incident (Doc 9156) contiennent des exemples d'incidents graves.*

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

Recommandation de sécurité. Proposition formulée par le service d'enquête sur les accidents de l'État qui a mené l'enquête, sur la base de renseignements résultant de ladite enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents.

Représentant accrédité. Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État.

CHAPITRE 2. APPLICATION

2.1 À moins d'indications contraires, les spécifications de la présente Annexe s'appliquent aux activités qui font suite à un accident ou un incident où qu'il soit survenu.

Note.— L'application de cette spécification aux cas d'accident ou d'incident grave survenu sur le territoire d'un État non contractant, dans une zone de souveraineté indéterminée ou en haute mer est traitée en 5.2 et 5.3 respectivement.

2.2 Dans la présente Annexe, les spécifications qui concernent l'État de l'exploitant ne s'appliquent que s'il s'agit d'un aéronef loué, affrété, ou banalisé, et si l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation et exerce au regard de la présente Annexe, en partie ou en totalité, les fonctions et obligations de l'État d'immatriculation.

CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS

Note.— On trouvera dans le Supplément A à l'Annexe des éléments indicatifs sur les droits et obligations de l'État de l'exploitant dans les cas d'accidents et d'incidents impliquant des aéronefs loués, affrétés ou banalisés.

OBJECTIF DE L'ENQUÊTE

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

CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'OCCURRENCE

Généralités

3.2 L'État d'occurrence prendra toutes 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 comprendront 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 comprendra 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.

Note 1.— Le contrôle de l'épave fait l'objet de 5.6.

Note 2.— La conservation des indices provenant des enregistreurs de bord exige que la récupération et la manipulation de ces appareils ne soient confiées qu'à un personnel qualifié.

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

3.3 S'il 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, l'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.

Transfert de la garde de l'aéronef

3.4 Sous réserve des dispositions de 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, l'État d'occurrence 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.

CHAPITRE 4. NOTIFICATION

Note 1.— Un tableau récapitulatif «Notification et communications» figure au Supplément B.

Note 2.— On trouvera une liste des adresses des services d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation dans le Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I — Organisation et planification; cette liste sera accessible sur le site Web AIG de l'OACI quand ce site deviendra disponible.

ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT À UN AÉRONEF D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'OCCURRENCE

Envoi de la notification

4.1 L'État d'occurrence 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:

- a) à l'État d'immatriculation;
- b) à l'État de l'exploitant;
- c) à l'État de conception;
- d) à l'État de construction;
- e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale, si la masse maximale de l'aéronef en cause est supérieure à 2 250 kg.

Toutefois, lorsque l'État d'occurrence n'est pas au courant d'un incident grave, il appartiendra à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, selon le cas, de notifier cet incident à l'État de conception, à l'État de construction et à l'État d'occurrence.

Note 1.— Le téléphone, la télécopie, le courrier électronique ou le Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) constitueront dans la plupart des cas «la meilleure et la plus rapide des voies disponibles». Il peut être approprié d'employer plusieurs moyens de communication.

Note 2.— Une disposition relative à la notification d'une phase de détresse à l'État d'immatriculation par le centre de coordination de sauvetage figure dans l'Annexe 12.

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'État d'occurrence 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 service d'enquête sur les accidents de l'État d'occurrence;

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

Note 1.— L'abréviation de quatre lettres «YLYX» associée à l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres forme l'indicateur de destinataire de huit lettres pour les messages envoyés sur le RSFTA aux autorités responsables des enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation. Pour les messages envoyés sur le service public de télécommunications, l'indicateur de destinataire ne peut être utilisé et il doit être remplacé par une adresse postale ou télégraphique.

Lorsqu'ils ont été notifiés à l'OACI, les indicateurs de destinataires de huit lettres et les adresses postales et télégraphiques correspondantes sont publiés dans le document intitulé Indicateurs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques (Doc 8585).

Note 2.— Le Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I — Organisation et planification, donne des indications sur la préparation des messages de notification et sur les dispositions à prendre pour assurer qu'ils sont remis promptement au destinataire.

Langue à utiliser

4.3 La notification sera rédigée dans une des langues de travail de l'OACI, compte tenu de la langue du ou des destinataires toutes les fois que cela pourra se faire sans entraîner un retard excessif.

Renseignements complémentaires

4.4 Dès qu'il sera en mesure de le faire, l'État d'occurrence 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 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction accusent réception de la notification d'accident ou d'incident grave (voir 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 l'État d'occurrence 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 l'État d'occurrence 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 dans l'État d'occurrence, chacun indiquera aussi la date probable de son arrivée.

Note 1.— Conformément aux dispositions de 5.18, l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction ont le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

Note 2.— L'attention de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction est appelée sur l'obligation qui leur incombe, conformément aux dispositions de 5.22, de désigner un représentant accrédité quand la demande en est expressément faite par l'État qui mène l'enquête sur un accident concernant un aéronef de plus de 2 250 kg. Leur attention est également appelée sur l'utilité de leur présence et de leur participation à l'enquête.

4.7 Lorsqu'il recevra la notification, l'État de l'exploitant communiquera à l'État 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.

**ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE
SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE
L'ÉTAT D'IMMATRICULATION,
DANS UN ÉTAT NON CONTRACTANT
OU EN DEHORS DU TERRITOIRE
D'UN ÉTAT QUELCONQUE**

RESPONSABILITÉ
DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION

Envoi de la notification

4.8 Lorsque l'État d'immatriculation ouvre une enquête sur un accident ou un incident grave, il transmettra une notification conformément à 4.2 et 4.3 ci-dessus, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles:

- 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 en cause est supérieure à 2 250 kg.

Note 1.— Le téléphone, la télécopie, le courrier électronique ou le Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) constitueront dans la plupart des cas «la meilleure et la plus rapide des voies disponibles». Il peut être approprié d'employer plusieurs moyens de communication.

Note 2.— Une disposition relative à la notification d'une phase de détresse à l'État d'immatriculation par le centre de coordination de sauvetage figure dans l'Annexe 12.

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

Renseignements — Participation

4.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction accusent réception de la notification d'accident ou d'incident grave (voir 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 l'État d'immatriculation, 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 l'État d'immatriculation 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 être présent à l'enquête, chacun indiquera aussi la date probable de son arrivée.

Note 1.— Conformément aux dispositions de 5.18, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction ont le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

Note 2.— L'attention de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction est appelée sur l'obligation qui leur incombe, conformément aux dispositions de 5.22, de désigner un représentant accrédité quand la demande en est expressément faite par l'État qui mène l'enquête sur un accident concernant un aéronef de plus de 2 250 kg. Leur attention est également appelée sur l'utilité de leur présence et de leur participation à l'enquête.

4.11 Lorsqu'il recevra la notification, l'État de l'exploitant communiquera à l'État d'immatriculation, 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.

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

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

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT

État d'occurrence

5.1 L'État d'occurrence ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident et sera en outre responsable de la conduite de l'enquête, mais il pourra déléguer, en totalité ou en partie, cette conduite à un autre État, par accord et consentement mutuels. De toute façon, l'État d'occurrence facilitera l'enquête par tous les moyens.

5.1.1 Recommandation.— *Il est recommandé que l'État d'occurrence ouvre une enquête sur les circonstances d'un incident grave. Cet État pourrait déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une telle enquête à un autre État, par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État d'occurrence devrait faciliter l'enquête par tous les moyens.*

Note 1.— *Les dispositions ci-dessus n'excluent pas les autres types déjà existants d'enquête sur des incidents (graves ou non) par divers autres organismes.*

Note 2.— *L'État qui accepte une 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, l'État d'occurrence garde habituellement la responsabilité de la conduite de l'enquête.*

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT NON CONTRACTANT

État d'immatriculation

5.2 **Recommandation.**— *Lorsqu'un accident ou un incident grave se produit sur le territoire d'un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'Annexe 13, il est recommandé que l'État d'immatriculation ou, à défaut, l'État de l'exploitant, l'État de conception ou l'État de construction s'efforce d'ouvrir et de*

mener une enquête en collaboration avec l'État d'occurrence ou, s'il ne peut s'assurer la collaboration de ce dernier, mène seul l'enquête d'après les renseignements dont il dispose.

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

État d'immatriculation

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, l'État d'immatriculation ouvrira et mènera toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, il 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 l'État d'immatriculation.

5.3.2 Recommandation.— *Il est recommandé que si l'État d'immatriculation est un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'Annexe 13, l'État de l'exploitant ou, à défaut, l'État de conception ou l'État de construction s'efforce d'ouvrir et de mener une enquête. Cependant, l'État en question pourra déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État, par accord et consentement mutuels.*

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

Note.— *Le Manuel d'investigations techniques sur les accidents d'aviation (Doc 6920) contient des indications sur la façon d'organiser, de mener et de contrôler une enquête.*

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Note.— *Aucune des dispositions qui suivent ne devrait empêcher l'État qui mène l'enquête de faire appel au concours des meilleurs experts techniques en s'adressant à n'importe quelle source.*

Généralités

5.4 Le service d'enquête sur les accidents doit pouvoir mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions de la présente Annexe. L'enquête comprendra:

- a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements disponibles 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;
- d) l'établissement du rapport final.

Lorsque ce sera possible, il faudra inspecter les lieux de l'accident, examiner l'épave et noter les déclarations des témoins.

5.4.1 Recommandation.— *Il est recommandé que toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités soit distincte de l'enquête menée en application des dispositions de la présente Annexe.*

Enquêteur désigné — Désignation

5.5 L'État qui mène l'enquête 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 devra pouvoir accéder 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. L'État qui mène l'enquête prendra des dispositions en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.

5.8 Recommandation.— *Il est recommandé, dans le cas où l'État qui mène l'enquête sur un accident ou sur un incident ne possède pas de moyens suffisants pour faire la lecture des enregistreurs de bord, que cet État utilise les moyens mis à sa disposition par d'autres États, en tenant compte de ce qui suit:*

- a) possibilités des moyens de lecture;

b) délais de lecture;

c) emplacement des moyens de lecture.

Note — Les spécifications relatives à l'enregistrement des données radar et des communications ATS figurent dans l'Annexe 11, Chapitre 6.

Autopsies

5.9 L'État qui mène l'enquête sur un accident mortel 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.

Note.— Des éléments indicatifs détaillés sur les autopsies figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) et dans le Manuel d'investigations techniques sur les accidents d'aviation (Doc 6920); le premier de ces manuels donne des indications détaillées sur les examens toxicologiques.

Examens médicaux

5.9.1 Recommandation.— *Il est recommandé que, lorsqu'il y a lieu, l'État qui mène l'enquête fasse pratiquer, par un médecin ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, des examens médicaux des membres d'équipage, des passagers et du personnel aéronautique impliqué. Ces examens devraient être entrepris rapidement.*

Note 1.— 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.

Note 2.— Des indications sur les examens médicaux figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984).

Coordination — Autorités judiciaires

5.10 L'État qui mène l'enquête reconnaîtra la nécessité d'une coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires. On 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.

Note 1.— La responsabilité de l'État d'occurrence à cet égard est exposée en 5.1.

Note 2.— Il est possible de résoudre d'éventuels conflits entre les services d'enquête et les autorités judiciaires, en ce qui concerne la garde des enregistreurs de bord et de leurs enregistrements, en confiant ces derniers à un représentant des autorités judiciaires qui les apportera au lieu de dépouillement, assurant ainsi la continuité de la garde.

Information des services de sûreté en aviation

5.11 Si, au cours d'une enquête, on apprend ou présume qu'il y a eu 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 informés.

Non-divulgaration des éléments

5.12 L'État qui mène l'enquête sur un accident ou un incident 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 de la justice dans ledit État 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) renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident;
- d) enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et transcriptions de ces enregistrements;
- e) enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne;
- f) 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.

Note 1.— Les renseignements contenus dans les éléments énumérés ci-dessus, y compris les renseignements fournis de plein gré par des personnes interrogées lors de l'enquête sur un accident ou un incident, risquent d'être ensuite utilisés de façon inappropriée dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale. Si des renseignements de ce type sont

diffusés, ils risquent 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.

Note 2.— Le Supplément E contient des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité.

Réouverture de l'enquête

5.13 Si, après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts, l'État qui a mené l'enquête rouvrira cette enquête. Toutefois, si l'État qui a mené l'enquête n'est pas celui qui l'a ouverte, cet État devra d'abord obtenir le consentement de l'État qui a ouvert l'enquête.

RESPONSABILITÉ
D'UN AUTRE ÉTAT QUELCONQUE

Renseignements sur un accident ou un incident

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

Note.— Voir également 5.16.

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 l'État qui mène l'enquête.

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 l'État d'occurrence, l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant, sur demande de l'État qui mène l'enquête, fournira à ce dernier État les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause.

Note.— Lorsqu'il appliquera les dispositions de 5.16, l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant pourra demander à tout autre État sa coopération pour la récupération de ces enregistrements.

Renseignements sur les organismes

5.17 À la demande de l'État qui mène l'enquête, 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

Note.— Aucune des dispositions de la présente Annexe n'implique que la présence du représentant accrédité et des conseillers d'un État est continuellement exigée dans l'État qui mène l'enquête.

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.

Note.— Aucune des dispositions de la présente norme ne devrait empêcher l'État où ont été conçus ou construits le groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef, de demander à 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 **Recommandation.**— *Lorsque ni l'État d'immatriculation ni l'État de l'exploitant ne nomme de représentant accrédité, il est recommandé que l'État qui mène l'enquête invite l'exploitant à y participer, dans le cadre des procédures de l'État qui mène l'enquête.*

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 **Recommandation.**— *Lorsque ni l'État de conception ni l'État de construction ne nomme de représentant accrédité, il est recommandé que l'État qui mène l'enquête invite 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 de l'État qui mène l'enquête.*

Obligations

5.22 Lorsque l'État 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.

Note 1.— *Aucune des dispositions de 5.22 ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de demander à l'État où ont été conçus ou construits le groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef de désigner un représentant accrédité lorsque l'État qui mène l'enquête estime que ces États peuvent contribuer utilement à l'enquête ou que leur participation peut avoir pour effet d'améliorer la sécurité.*

Note 2.— *Aucune des dispositions de 5.22 ne vise à empêcher l'État qui mène une enquête de demander à l'État de conception et à l'État de construction de fournir une assistance à l'enquête sur un accident survenu à un aéronef autre que ceux qui sont visés en 5.22.*

PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS**Droits**

5.23 Tout État qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts à l'État qui mène l'enquête, aura la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête.

Note.— *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.

Note 1.— *Aucune des dispositions ci-dessus ne devrait empêcher les États qui participent à une enquête de faire appel au concours des meilleurs experts techniques en s'adressant à n'importe quelle source, et de désigner de tels experts comme conseillers de leur représentant accrédité.*

Note 2.— La facilitation de l'admission des représentants accrédités, de leurs conseillers et de leur équipement est traitée dans l'Annexe 9 — Facilitation. Le port d'un passeport officiel ou de service peut accélérer les formalités d'admission.

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 confèrera 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 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 de 5.23.

Note 1.— Il est entendu que la forme de participation sera conforme à la procédure en vigueur dans l'État où l'enquête, ou une partie de celle-ci, se poursuit.

Note 2.— Il n'est pas nécessaire d'attendre, pour recueillir et consigner les renseignements, l'arrivée d'un représentant accrédité.

Note 3.— Aucune des dispositions de la présente norme n'interdit à l'État qui mène l'enquête de conférer des privilèges qui aillent au-delà de ceux qui sont énumérés.

Note 4.— Les documents pertinents visés à l'alinéa e) comprennent également des documents tels que les comptes rendus d'examens de matériels ou les études réalisées dans le cadre des travaux de l'enquête.

Obligations

5.26 Le représentant accrédité 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'État qui mène l'enquête.

Note.— Aucune des dispositions de la présente norme n'empêche que les faits soient rapidement rendus publics, sous réserve de l'autorisation de l'État qui mène l'enquête, ou que les représentants accrédités fassent rapport à leurs États respectifs dans le but de faciliter la prise de mesures de sécurité appropriées.

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

Droits et privilèges

5.27 Lorsqu'un État s'intéresse particulièrement à un accident parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, cet État sera, sur sa demande, autorisé par l'État qui mène l'enquête à désigner un expert qui aura la faculté:

- a) de visiter le lieu de l'accident;
- b) d'accéder librement à tous les renseignements utiles;
- c) de participer à l'identification des victimes;
- d) d'aider à interroger les passagers survivants qui sont ressortissants de l'État de l'expert;
- e) de recevoir copie du rapport final.

CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL

6.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé d'utiliser le modèle de présentation du rapport final qui figure en appendice. Il peut 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 l'État qui a mené l'enquête, à moins que ces rapports ou ces documents n'aient déjà été rendus publics ou diffusés par ce dernier.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Consultation

6.3 L'État qui a mené l'enquête enverra un exemplaire du projet de rapport final à l'État qui a ouvert l'enquête et à tous les États qui y ont participé 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. Le projet de rapport final sera envoyé, pour observations, aux États suivants:

- a) l'État d'immatriculation;
- b) l'État de l'exploitant;
- c) l'État de conception;
- d) l'État de construction.

Si l'État qui a mené l'enquête reçoit des observations dans les 60 jours, il 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. Si l'État qui a mené l'enquête ne reçoit pas d'observations dans les 60 jours qui suivent la date de la première lettre d'accompagnement, il rendra public le rapport final conformément aux dispositions de 6.4, sauf si les États intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.

Note 1.— *Aucune des dispositions de la présente norme ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de 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 paragraphe 5.27.

Note 2.— *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.*

Note 3.— *L'État qui a mené l'enquête pourra recourir à la meilleure et à la plus rapide des voies disponibles, telles que la télécopie, le courrier électronique, un service de coursiers ou le courrier exprès, pour envoyer le projet de rapport final aux États destinataires.*

6.3.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État qui a mené l'enquête envoie, sous couvert de l'État de l'exploitant, une copie du projet de rapport final à l'exploitant, afin de permettre à celui-ci de présenter des observations.*

6.3.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État qui a mené l'enquête envoie, sous couvert de l'État de conception et de l'État de construction, une copie du projet de rapport final aux organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef, afin de leur permettre de présenter leurs observations.*

États auxquels le rapport sera envoyé

6.4 L'État qui a mené l'enquête 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) tout État dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves;
- g) 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, l'État qui a mené l'enquête sur un accident ou un incident rendra public le rapport final aussitôt que possible.

6.6 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État qui a mené l'enquête rende public le rapport final dans les plus brefs délais et, si possible, dans les 12 mois qui suivent la date d'occurrence. Si le rapport ne peut être rendu public dans les 12 mois, l'État qui a mené l'enquête devrait rendre public un rapport intérimaire 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 l'État qui a mené l'enquête sur un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg a rendu public un rapport final, il en adressera un exemplaire à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Note.— *Le rapport final adressé à l'OACI est si possible rédigé dans une des langues de travail de l'Organisation et présenté comme il est indiqué dans l'Appendice.*

Recommandations de sécurité

6.8 À n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou un incident, le service d'enquête sur les accidents et incidents de l'État qui mène l'enquête recommandera aux autorités compétentes, y compris celles d'autres États, toute mesure préventive qu'il considère nécessaire de prendre promptement afin de renforcer la sécurité de l'aviation.

6.9 Les États qui mènent des enquêtes sur des accidents ou incidents adresseront, le cas échéant, toutes recommandations de sécurité issues de leurs enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans l'autre (les autres) État(s) intéressé(s) et, lorsque des documents de l'OACI sont en cause, à l'OACI.

Note.— *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 D'UN ÉTAT QUI REÇOIT DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Suite à donner aux recommandations de sécurité

6.10 Un État qui reçoit des recommandations de sécurité informera l'État qui a présenté les propositions des mesures préventives qu'il a prises ou qu'il envisage de prendre, ou des raisons pour lesquelles il n'en prendra pas.

Note.— *Aucune des dispositions de la présente norme ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de faire des propositions de mesures de prévention autres que des recommandations de sécurité.*

CHAPITRE 7. COMPTES RENDUS ADREP

Note 1.— Un tableau récapitulatif «Notification et communications» figure au Supplément B.

Note 2.— Les dispositions du présent chapitre peuvent exiger la présentation de deux communications distinctes pour tout accident ou incident:

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

Note 3.— Des éléments indicatifs sur la manière de rédiger le compte rendu préliminaire et le compte rendu de données d'accident/incident figurent dans le Manuel de compte rendu d'accident/incident (Doc 9156).

COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT 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, l'État qui mène l'enquête 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 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, l'État qui mène l'enquête 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 dans une des langues de travail de l'OACI.

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 L'ÉTAT 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, l'État qui mène l'enquête 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 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État qui mène l'enquête communique 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 Un État qui mène une enquête sur un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'incident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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

CHAPITRE 8. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Note.— *L'objectif des spécifications ci-après est de promouvoir la prévention des accidents par l'analyse des données sur les accidents et incidents et par un échange rapide de renseignements.*

Systemes de comptes rendus d'incidents

8.1 Les États établiront un système obligatoire de comptes rendus d'incidents pour faciliter la collecte de renseignements sur les insuffisances réelles ou éventuelles en matière de sécurité.

8.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États établissent un système volontaire de comptes rendus d'incidents pour faciliter la collecte de renseignements qui peuvent ne pas être recueillis au moyen d'un système obligatoire.*

8.3 Le système volontaire de comptes rendus d'incidents sera non punitif et assurera la protection des sources d'information.

Note 1.— *Un contexte non punitif est fondamental pour la communication volontaire de comptes rendus.*

Note 2.— *Les États sont encouragés à faciliter et à promouvoir la communication volontaire de comptes rendus sur les événements susceptibles d'affecter la sécurité de l'aviation en adaptant, selon les besoins, leurs lois, règlements et politiques.*

Note 3.— *Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des éléments indicatifs sur les systèmes de comptes rendus d'incidents, tant obligatoires que volontaires.*

Note 4.— *Le Supplément E contient des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité.*

Systemes de bases de données

8.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États établissent une base de données sur les accidents et incidents, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements obtenus, notamment ceux qui sont issus de leurs systèmes de comptes rendus d'incidents.*

8.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les systèmes de bases de données utilisent des formats normalisés de façon à faciliter l'échange des données.*

Note 1.— *L'OACI fournira sur demande aux États des éléments indicatifs relatifs aux spécifications de ces bases de données.*

Note 2.— *Les États sont encouragés à promouvoir des arrangements régionaux, comme il conviendra, en ce qui concerne l'application de 8.4.*

Analyse des données — Mesures préventives

8.6 Un État qui a établi une base de données sur les accidents et incidents et un système de comptes rendus d'incidents analysera les renseignements qui figurent dans ses comptes rendus d'accident/incident et dans la base de données, pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires.

Note.— *Des renseignements supplémentaires sur lesquels fonder des actions de prévention peuvent figurer dans les rapports d'enquête finals sur les accidents et incidents qui ont fait l'objet d'une enquête.*

8.7 **Recommandation.**— *Si, en analysant les renseignements que contient sa base de données, un État trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, il est recommandé qu'il leur communique dès que possible ces renseignements de sécurité.*

8.8 **Recommandation.**— *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. Il est recommandé que les recommandations de sécurité qui s'adressent à un organisme d'un autre État soient également communiquées au service d'enquête dudit État.*

Échange de renseignements de sécurité

8.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États travaillent à l'établissement de réseaux de mise en commun de renseignements relatifs à la sécurité entre tous les usagers du système aéronautique et facilitent l'échange libre de renseignements sur les carences effectives ou éventuelles en matière de sécurité.*

Note.— *Il faut des définitions, des taxinomies et des formats normalisés pour faciliter l'échange des données. L'OACI fournira sur demande des éléments indicatifs sur de tels réseaux de mise en commun de renseignements.*

APPENDICE. MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL

(Cf. Chapitre 6)

OBJET

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

Le *Manuel d'investigations techniques sur les accidents d'aviation* (Doc 6920) contient des indications détaillées sur la manière de remplir chaque section du rapport final.

conclusions figureront sous chacune des rubriques correspondantes;

b) si des renseignements concernant l'un quelconque des éléments de la rubrique 1 (Renseignements de base) ne sont pas disponibles ou ne s'appliquent pas aux circonstances qui ont mené à l'accident, une note le mentionnant sera insérée dans les sous-rubriques correspondantes.

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 service d'enquête sur les accidents 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.

Note.— Dans la présentation d'un rapport final suivant le présent modèle, il convient de veiller aux points suivants:

a) tous les renseignements se rapportant à la compréhension des renseignements de base, de l'analyse et des

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):

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

Note.— Il convient de porter dans la catégorie blessures mortelles toutes les personnes dont la mort résulte directement de lésions imputables à l'accident. L'expression blessure grave est définie au Chapitre 1^{er} de l'Annexe.

1.3 **Domages 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.

1.6 **Renseignements sur l'aéronef:**

- a) Bref exposé sur l'état de navigabilité et l'entretien de l'aéronef (indication des défauts 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 influencer 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'éclairage 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.

Note.— Les renseignements médicaux relatifs aux licences de membres d'équipage de conduite devraient être donnés en 1.5 — Renseignements sur le personnel.

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.

3. CONCLUSIONS

Énumérer les conclusions et les causes déterminées lors de l'enquête. La liste des causes devrait comprendre les causes immédiates et les causes systémiques profondes.

**4. RECOMMANDATIONS
DE SÉCURITÉ**

Le cas échéant, indiquer brièvement toute recommandation formulée en vue de prévenir des accidents et toute mesure corrective qui en a résulté.

APPENDICES

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

SUPPLÉMENTS

*Ces Suppléments ne font pas partie de l'Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.
Les éléments qu'ils renferment sont destinés à faciliter l'application des dispositions de l'Annexe.*

SUPPLÉMENT A. DROITS ET OBLIGATIONS DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT DANS LES CAS D'ACCIDENTS ET D'INCIDENTS IMPLIQUANT DES AÉRONEFS LOUÉS, AFFRÉTÉS OU BANALISÉS

Les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* ont été élaborées à une époque où normalement l'État d'immatriculation était aussi l'État de l'exploitant. Mais au cours des dernières années, les accords internationaux de location et de banalisation d'aéronefs se sont développés de telle manière que, dans de nombreux cas, l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation.

Il arrive que les accords de location ou de banalisation prévoient que les équipages de conduite seront fournis par l'État d'immatriculation, mais ces équipages sont le plus souvent fournis par l'État de l'exploitant et les aéronefs sont exploités conformément à la législation nationale de ce dernier État. De même, ces accords peuvent comporter une grande diversité d'arrangements en matière de navigabilité. La responsabilité en cette matière peut incomber, en totalité ou en partie, à l'État

de l'exploitant ou à l'État d'immatriculation. Il arrive que l'exploitant se charge des opérations d'entretien et de la tenue des registres, conformément à un système de contrôle de la navigabilité spécifié par l'État d'immatriculation.

En cas d'accident ou d'incident, il importe que tout État qui a assumé une responsabilité en ce qui concerne la sécurité d'un aéronef ait le droit de participer à l'enquête, tout au moins en ce qui a trait à cette responsabilité. Il importe également que l'État qui mène l'enquête ait rapidement accès à tous les documents et autres renseignements pertinents pour cette enquête.

Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit en un lieu dont il est impossible d'établir avec certitude qu'il se trouve sur le territoire d'un autre État, l'État de l'exploitant, après avoir consulté l'État d'immatriculation, devrait accepter la responsabilité entière ou partielle de l'enquête.

**SUPPLÉMENT B. NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS —
TABLEAU RÉCAPITULATIF**

Note.— Dans ce tableau, les expressions ci-après ont le sens suivant:

- Accidents et incidents graves internationaux: *accidents et incidents graves survenus sur le territoire d'un État contractant à des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant;*
- Accidents et incidents graves nationaux: *accidents et incidents graves survenus sur le territoire de l'État d'immatriculation;*
- Autres accidents et incidents graves: *accidents et incidents graves survenus sur le territoire d'un État non contractant ou en dehors du territoire d'un État quelconque.*

1. NOTIFICATION D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

<i>Expéditeur</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>Référence Annexe 13</i>
État d'occurrence	Accidents et incidents graves internationaux: tous aéronefs	État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg)	4.1
État d'immatriculation	Accidents et incidents graves nationaux et autres: aéronefs de plus de 2 250 kg	État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg)	4.8

2. RAPPORT FINAL

Accidents et incidents graves, quel que soit le lieu d'occurrence

<i>Expéditeur</i>	<i>Type de communication</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>Référence Annexe 13</i>
État qui mène l'enquête	RAPPORT FINAL	Tous aéronefs	État qui ouvre l'enquête État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction État dont des ressortissants ont trouvé la mort dans l'accident État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts	6.4
		Aéronefs de plus de 5 700 kg	OACI	6.7

3. COMPTE RENDU ADREP

Accidents et incidents graves, quel que soit le lieu d'occurrence

<i>Expéditeur</i>	<i>Type de communication</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>Référence Annexe 13</i>
État qui mène l'enquête	COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE	Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg	État d'immatriculation ou État d'occurrence État de l'exploitant État de conception État de construction État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI	7.1
		Accidents à des aéronefs de 2 250 kg ou moins, si des questions de navigabilité ou des questions présentant un intérêt particulier sont en cause	Comme ci-dessus <i>sauf</i> OACI	7.2
	COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT	Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg	OACI	7.5
	COMPTE RENDU DE DONNÉES D'INCIDENT	Incidents à des aéronefs de plus de 5 700 kg	OACI	7.7

4. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Questions de sécurité présentant de l'intérêt pour d'autres États

<i>Expéditeur</i>	<i>Type de communication</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>Référence Annexe 13</i>
État qui analyse les données de sécurité	Tout	Questions jugées d'intérêt pour d'autres États	États intéressés	8.7
États qui font des recommandations de sécurité	Recommandations de sécurité	Recommandations faites à un autre État	Service d'enquête de cet État	6.8 8.8

SUPPLÉMENT C. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

1. L'expression «incident grave» est définie au Chapitre 1^{er}, comme suit:

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

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.

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

Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre.

Décollages d'une piste fermée ou non libre avec une très faible marge par rapport aux obstacles.

Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre.

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

Incendies ou fumée dans la cabine des passagers ou dans les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même si ces incendies ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.

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

Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteurs 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.

Quantité de carburant qui exige du pilote qu'il déclare une urgence.

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 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.

SUPPLÉMENT D. LIGNES DIRECTRICES POUR LA LECTURE ET L'ANALYSE DES ENREGISTREMENTS DES ENREGISTREURS DE BORD

Intervention initiale

Les lendemains d'un accident grave sont une période lourde d'exigences pour l'autorité nationale chargée de l'enquête, dans n'importe quel pays. Un des points qui exigent une décision immédiate est de déterminer où on fera procéder à la lecture et à l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord. Il est essentiel que les enregistrements des enregistreurs de bord soient lus dès que possible après un accident. L'identification rapide des domaines problématiques peut avoir une incidence sur l'enquête conduite sur le lieu de l'accident, où les éléments de preuve sont parfois éphémères. Cette identification rapide des domaines problématiques peut aussi permettre de formuler des recommandations de mesures de sécurité d'urgence éventuellement nécessaires pour éviter que l'accident ne se reproduise.

De nombreux États ne possèdent pas eux-mêmes de moyens adéquats de lecture et d'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord (conversations ou données de vol) et recourent donc à l'assistance d'autres États. Par conséquent, il est essentiel que l'autorité nationale chargée de l'enquête prenne des arrangements en temps opportun pour la lecture des enregistrements des enregistreurs de bord à une installation adéquate.

Choix d'une installation

L'État qui mène l'enquête peut solliciter l'assistance de tout autre État qui, à son avis, peut le mieux collaborer à l'enquête. Le matériel et les logiciels de lecture standard du fabricant, qu'utilisent en temps normal les compagnies aériennes et les ateliers de maintenance, ne sont pas considérés comme adéquats à des fins d'enquête. Des techniques spéciales de récupération et d'analyse sont en général nécessaires si les enregistreurs sont endommagés.

Les moyens utilisés pour la lecture des enregistrements des enregistreurs de bord devraient offrir les possibilités suivantes:

- a) pouvoir démonter et lire des enregistreurs ayant subi de graves dommages;
- b) pouvoir lire l'enregistrement/le module mémoire original sans qu'il soit nécessaire d'utiliser l'appareil de copie d'un fabricant ou le boîtier de l'enregistreur impliqué dans l'accident (ou l'incident);
- c) pouvoir analyser manuellement le signal binaire brut pour les enregistreurs de données de vol numériques à bande;

- d) pouvoir rehausser et filtrer numériquement les enregistrements de conversations, au moyen de logiciels appropriés;
- e) pouvoir analyser graphiquement les données, dériver des paramètres supplémentaires non expressément enregistrés et valider les données au moyen de contre-vérifications et d'autres méthodes analytiques afin de déterminer leur précision et leurs limites.

Participation de l'État de construction (ou de conception) et de l'État de l'exploitant

L'État de construction (ou de conception) a des responsabilités en matière de navigabilité et il possède aussi l'expertise qui est normalement nécessaire pour lire et analyser les renseignements que contiennent les enregistreurs de bord. Étant donné que ces renseignements peuvent souvent révéler des problèmes de navigabilité, un représentant de l'État de construction (ou de conception) devrait être présent lorsque la lecture et l'analyse des enregistrements sont effectuées dans un État autre que l'État de construction (ou de conception).

L'État de l'exploitant a des responsabilités en matière de réglementation de l'exploitation et est en mesure de fournir des explications sur des questions d'exploitation qui peuvent lui être propres. Étant donné que les informations que contiennent les enregistreurs de bord peuvent révéler des problèmes d'exploitation, un représentant de l'État de l'exploitant devrait être présent pendant que sont effectuées la lecture et l'analyse des enregistrements.

Procédures recommandées

Il est recommandé que la lecture des enregistreurs de données de vol et celle des enregistreurs de conversations de poste de pilotage soient effectuées dans la même installation, car ces enregistreurs contiennent des données complémentaires qui peuvent aider à valider chaque enregistrement et à déterminer le moment et le déroulement des événements.

Il est recommandé que les enregistreurs de bord ne soient pas ouverts ou mis en marche et que les enregistrements originaux ne soient pas copiés (notamment à l'aide d'appareils de copie haute vitesse) avant la lecture à cause du risque d'endommagement des enregistrements.

Il est recommandé que l'installation à laquelle les enregistrements des enregistreurs de bord sont lus pour un autre État ait la possibilité de formuler des observations dans le rapport final afin de garantir que les caractéristiques de l'analyse de l'enregistrement des enregistreurs de bord ont été prises en compte.

L'installation à laquelle s'effectue la lecture des enregistrements peut avoir besoin de l'expertise du constructeur et de l'exploitant de l'aéronef pour vérifier les données d'étalonnage et valider les renseignements enregistrés.

L'État qui conduit l'enquête peut laisser les enregistrements originaux ou une copie de ces enregistrements à l'installation de lecture jusqu'à ce que l'enquête soit achevée, pour qu'il soit plus facile de répondre en temps opportun à des demandes supplémentaires ou à des demandes d'éclaircissements, sous réserve que des procédures de sûreté appropriées y soient en place pour protéger les enregistrements.

SUPPLÉMENT E. ORIENTATIONS JURIDIQUES RELATIVES À LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PROVENANT DES SYSTÈMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DE DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ

1. INTRODUCTION

1.1 La protection des renseignements sur la sécurité contre une utilisation inappropriée est indispensable pour assurer la mise à disposition continue de tels renseignements, vu que leur emploi à d'autres fins que la sécurité peut entraver leur accessibilité future et avoir des effets préjudiciables sur la sécurité de l'aviation. C'est ce qu'a reconnu la 35^e session de l'Assemblée de l'OACI, qui a noté que les lois et règlements nationaux actuels de nombreux États ne traitent peut-être pas adéquatement la façon dont les renseignements sur la sécurité sont protégés contre un usage indu.

1.2 Les orientations figurant dans le présent Supplément visent donc à aider les États à promulguer des lois et règlements nationaux pour protéger les renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS), tout en permettant une administration appropriée de la justice. L'objectif est d'empêcher l'usage indu de renseignements recueillis dans l'unique but d'améliorer la sécurité de l'aviation.

1.3 Les États ayant des systèmes juridiques différents, les orientations juridiques doivent leur donner la souplesse de formuler leurs lois et règlements en conformité avec leurs politiques et pratiques nationales.

1.4 Les orientations figurant dans le présent Supplément consistent donc en un ensemble de principes inspirés des exemples de lois et règlements nationaux fournis par les États. Les concepts décrits dans ces principes pourraient être adaptés ou modifiés pour répondre aux besoins particuliers de l'État qui promulgue des lois et règlements pour protéger des renseignements sur la sécurité.

1.5 Dans le présent Supplément:

- a) le terme *renseignements sur la sécurité* désigne des renseignements qui sont contenus dans un SDCPS mis en place dans l'unique but d'améliorer la sécurité de l'aviation et qui remplissent les conditions requises pour être protégés, qui sont spécifiées au paragraphe 3.1 ci-dessous;
- b) le terme *personnel d'exploitation* désigne le personnel participant aux opérations aériennes qui est en mesure de

communiquer des renseignements sur la sécurité à un SDCPS. Ce personnel comprend notamment les membres des équipages de conduite, les contrôleurs de la circulation aérienne, les opérateurs de station aéronautique, les techniciens de maintenance, les membres des équipages de cabine, les agents techniques d'exploitation et le personnel d'aire de trafic;

- c) l'expression *utilisation inappropriée* désigne une utilisation des renseignements sur la sécurité à des fins autres que celles pour lesquelles ils ont été recueillis, à savoir une utilisation dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale contre du personnel d'exploitation ou une divulgation des renseignements au public;
- d) l'abréviation SDCPS désigne les systèmes de traitement et de compte rendu de données, les bases de données, les mécanismes d'échange de renseignements et les enregistrements, et elle englobe:
 - 1) les éléments ayant trait aux enquêtes sur les accidents et les incidents, décrits au Chapitre 5;
 - 2) les systèmes obligatoires de comptes rendus d'incidents, décrits au Chapitre 8;
 - 3) les systèmes volontaires de comptes rendus d'incidents, décrits au Chapitre 8;
 - 4) les systèmes de comptes rendus par autorévélation, y compris les systèmes de saisie automatique des données, décrits dans l'Annexe 6, 1^{re} Partie, Chapitre 3, ainsi que les systèmes de saisie manuelle des données.

Note.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des renseignements sur les systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité.

2. PRINCIPES GÉNÉRAUX

2.1 L'unique but de la protection des renseignements sur la sécurité contre une utilisation inappropriée est d'assurer la mise à

disposition continue de tels renseignements afin de permettre l'application de mesures de prévention appropriées et opportunes, et le renforcement de la sécurité.

2.2 La protection des renseignements sur la sécurité ne vise pas à entraver l'administration appropriée de la justice dans les États.

2.3 Les lois et règlements nationaux protégeant les renseignements sur la sécurité devraient garantir un juste équilibre entre la nécessité de protéger ces renseignements afin de renforcer la sécurité de l'aviation et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice.

2.4 Les lois et règlements nationaux protégeant les renseignements sur la sécurité devraient en empêcher l'utilisation inappropriée.

2.5 Assurer la protection des renseignements sur la sécurité qui remplissent les conditions requises pour être protégés compte au nombre des responsabilités des États en matière de sécurité.

3. PRINCIPES RÉGISSANT LA PROTECTION

3.1 Pour être protégés contre une utilisation inappropriée, les renseignements sur la sécurité devraient remplir entre autres les conditions suivantes: ils ont été recueillis expressément à des fins liées à la sécurité et leur divulgation entraverait leur mise à disposition continue.

3.2 La protection assurée devrait être spécifique à chaque SDCPS, selon la nature des renseignements sur la sécurité qu'il contient.

3.3 Une procédure formelle devrait être établie pour protéger les renseignements sur la sécurité qui remplissent les conditions requises pour être protégés.

3.4 Les renseignements sur la sécurité ne devraient pas être utilisés à d'autres fins que celles pour lesquelles ils ont été recueillis.

3.5 L'utilisation de renseignements sur la sécurité dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale devrait être régie par des balises appropriées prévues par des lois nationales.

4. PRINCIPES RÉGISSANT LES DÉROGATIONS

Les dérogations à la protection des renseignements sur la sécurité ne devraient être accordées par les lois et règlements nationaux que dans les conditions suivantes:

- a) il y a des preuves que l'événement a été causé par un acte considéré, d'après la loi, comme ayant été accompli avec l'intention de causer des dommages ou en sachant que des dommages en résulteraient probablement, ce qui équivaut à un cas de conduite insouciance, de négligence grave ou de faute volontaire;
- b) une autorité compétente estime que les circonstances laissent raisonnablement présumer que l'événement peut avoir été causé par un acte accompli avec l'intention de causer des dommages ou en sachant que des dommages en résulteraient probablement, ce qui équivaut à un cas de conduite insouciance, de négligence grave ou de faute volontaire; ou
- c) un examen par une autorité compétente établit que la diffusion des renseignements sur la sécurité est nécessaire à l'administration appropriée de la justice et que cette diffusion prime sur les incidences défavorables qu'elle pourrait avoir, aux niveaux national et international, sur la mise à disposition future de renseignements sur la sécurité.

5. DIVULGATION AU PUBLIC

5.1 Sous réserve des principes ci-dessus qui régissent la protection et les dérogations, quiconque sollicite la divulgation de renseignements sur la sécurité devrait justifier cette divulgation.

5.2 Des critères formels devraient être établis pour la divulgation des renseignements sur la sécurité, et ces critères devraient notamment comprendre les suivants:

- a) la divulgation des renseignements sur la sécurité est nécessaire pour corriger des conditions qui compromettent la sécurité ou pour modifier des politiques et des règlements;
- b) la divulgation des renseignements sur la sécurité n'entravera pas la mise à disposition future de tels renseignements pour l'amélioration de la sécurité;
- c) la divulgation de renseignements personnels faisant partie des renseignements sur la sécurité n'enfreint pas de loi sur le respect de la vie privée;
- d) les renseignements sur la sécurité divulgués sont dépersonnalisés, ou leur divulgation est faite de façon sommaire ou récapitulative.

6. RESPONSABILITÉ DU DÉPOSITAIRE DES RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ

Un dépositaire devrait être désigné pour chaque SDCPS. Il incombe au dépositaire d'appliquer toutes les mesures de

Supplément E

protection possibles contre la divulgation des renseignements, à moins que:

- a) la personne à l'origine des renseignements lui ait donné son consentement à la divulgation des renseignements; ou
- b) le dépositaire ait la certitude que la diffusion des renseignements sur la sécurité respecte les principes régissant les dérogations.

7. PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS ENREGISTRÉS

Étant donné que les enregistrements de l'ambiance sonore à un poste de travail qui sont effectués en application de la loi, par exemple ceux qui sont faits au moyen d'enregistreurs de

Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

conversations de poste de pilotage (CVR), pourraient, dans le cas du personnel d'exploitation, être perçus comme une atteinte à la vie privée que les membres d'autres professions n'ont pas à subir:

- a) sous réserve des principes ci-dessus régissant la protection et les dérogations, les lois et règlements nationaux devraient considérer ces enregistrements comme des renseignements protégés confidentiels, c'est-à-dire des renseignements qui méritent une protection accrue;
- b) les lois et règlements nationaux devraient prévoir des mesures de protection particulières en ce qui a trait à la confidentialité de ces enregistrements et à leur accès par le public. Les mesures de protection des enregistrements de l'ambiance sonore à un poste de travail qui sont effectués en application de la loi peuvent comprendre la publication d'ordonnances de non-divulgation au public.

— FIN —

PUBLICATIONS TECHNIQUES DE L'OACI

Le résumé ci-après précise le caractère des diverses séries de publications techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale et décrit, en termes généraux, la teneur de ces publications. Il n'est pas fait mention des publications spéciales qui ne font pas partie d'une série: Catalogue des cartes aéronautiques ou Tableaux météorologiques pour la navigation aérienne internationale, par exemple.

Les **Normes et pratiques recommandées internationales** sont adoptées par le Conseil en vertu des dispositions des articles 54, 37 et 90 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et constituent les Annexes à la Convention. Sont classées comme normes internationales les spécifications dont l'application uniforme par les États contractants est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale; les spécifications dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale sont classées comme pratiques recommandées. La connaissance de toute différence entre les règlements ou usages d'un État et les dispositions d'une norme internationale est essentielle à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale. Aux termes de l'article 38 de la Convention, un État qui ne se conforme pas aux dispositions d'une norme internationale est tenu de notifier toute différence au Conseil de l'OACI. La connaissance des différences par rapport aux pratiques recommandées peut aussi présenter de l'importance pour la sécurité de la navigation aérienne; bien que la Convention n'impose pas d'obligation à cet égard, le Conseil a invité les États contractants à notifier ces différences en plus des différences par rapport aux normes internationales.

Les **Procédures pour les services de navigation aérienne** (PANS) sont approuvées par le Conseil pour être mises en application dans le monde entier. Elles comprennent surtout des procédures d'exploitation qui ne paraissent pas avoir atteint un stade de maturité suffisant pour être adoptées comme normes et pratiques recommandées internationales, ainsi que des dispositions présentant un caractère plus définitif, mais

trop détaillées pour être incorporées à une Annexe, ou susceptibles d'être amendées fréquemment, et pour lesquelles la méthode prévue dans la Convention serait inutilement compliquée.

Les **Procédures complémentaires régionales** (SUPPS) ont un caractère analogue à celui des procédures pour les services de navigation aérienne, car elles ont été aussi approuvées par le Conseil, mais elles ne sont applicables que dans certaines régions. Elles sont établies sous forme de recueil, car certaines d'entre elles s'appliquent à des régions qui se chevauchent, ou sont communes à plusieurs régions.

Les publications ci-après sont établies sous l'autorité du Secrétaire général, conformément aux principes approuvés par le Conseil.

Les **Manuels techniques** donnent des indications et renseignements qui développent les dispositions des normes, pratiques recommandées et procédures internationales; ils sont destinés à faciliter la mise en application de ces dispositions.

Les **Plans de navigation aérienne** présentent sous une forme concise les plans OACI de mise en oeuvre des installations et services destinés à la navigation aérienne internationale dans les diverses régions de navigation aérienne de l'OACI. Ils sont établis, par décision du Secrétaire général, d'après les recommandations des réunions régionales de navigation aérienne et les décisions du Conseil au sujet de ces recommandations. Les plans sont amendés périodiquement pour tenir compte des changements survenus dans les installations et services nécessaires et de l'état d'avancement de la mise en application.

Les **Circulaires** permettent de communiquer aux États contractants des renseignements pouvant les intéresser dans le cadre de diverses spécialités. Elles comprennent des études sur des questions techniques.

© OACI 2001
8/01, F/P1/1300

N° de commande AN 13
Imprimé à l'OACI