

REPUBLIQUE DU BENIN

Fraternité – Justice – Travail

Ministère Chargé de l'Aviation Civile



Bureau Enquêtes Accidents




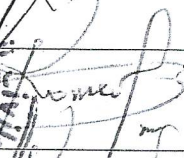
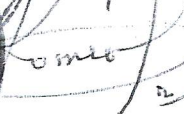
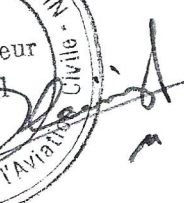
RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU BENIN

RAB 13

**ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET
INCIDENTS D'AVIATION**

R2-RAB 13-C

PAGE DE VALIDATION ET D'APPROBATION

Version	Justification	Date	Maîtrise du document			
			Acteurs	Fonction	Nom et Prénom	Signature
C	Mise à jour suite aux amendements N°15, 16, 17 et 18 de l'annexe 13 en conformité avec les dispositions de l'OACI		Rédacteur	Directeur General BEA	GONGO Paul	
			Vérificateurs	Président du CARAB	OLIHIDE Léandre	
				Autorité Responsable Volet Qualité	OLIHIDE Léandre	
	Approbateur	DG/ANAC	LEGBA Karl			

CHECK-LIST DE CONFORMITE

Norme ou recommandation	Référence règlement	RAB concerné	Différences
Chapitre 1 : définition			
Définitions	Définitions	RAB 13	no
Chapitre 2 : Application			
2.1	13.2.1	RAB 13	no
2.2	13.2.2	RAB 13	no
Chapitre 3 : Généralités			
3.1	13.2.1.3	RAB 13	no
3.2	13.2.1.4	RAB 13	no
3.3	13.2.1.4.1	RAB 13	no
3.3.1	13.2.1.4.2	RAB 13	no
3.4	13.2.1.4.3	RAB 13	no
3.5	13.2.1.5	RAB 13	no
Chapitre 4 : Notification			
4.1	13.4.1	RAB 13	no
--	13.4.1.1	RAB 13	--
4.2	13.4.2	RAB 13	no
4.3	13.4.3	RAB 13	no
4.4	13.4.4	RAB 13	no
4.5	13.4.5	RAB 13	no
4.6	13.4.6	RAB 13	no

4.7	13.4.7	RAB 13	no
4.8	13.4.8	RAB 13	no
4.9	13.4.9	RAB 13	no
4.10	13.4.10	RAB 13	no
4.11	13.4.11	RAB 13	no
Chapitre 5 : Enquête			
5.1	13.5.1	RAB 13	no
5.1.1	13.5.1.1	RAB 13	no
5.1.2	13.5.1.2	RAB 13	no
5.1.3	13.5.1.3	RAB 13	no
--	13.5.1.4	RAB 13	--
5.2	13.5.2	RAB 13	no
5.3	13.5.3	RAB 13	no
5.3.1	13.5.3.1	RAB 13	no
5.3.2	13.5.3.2	RAB 13	no
5.3.3	13.5.3.3	RAB 13	no
5.4	13.5.4	RAB 13	no
5.4.1	13.5.4.1	RAB 13	no
5.4.2	13.5.4.2	RAB 13	no
5.4.3	13.5.4.3	RAB 13	no
5.4.4	13.5.4.4	RAB 13	no
5.5	13.5.5	RAB 13	no
5.6	13.5.6	RAB 13	no

5.7	13.5.7	RAB 13	no
5.7.1	13.5.7.1	RAB 13	no
5.8	13.5.8	RAB 13	no
5.9	13.5.9	RAB 13	no
5.9.1	13.5.9.1	RAB 13	no
5.10	13.5.10	RAB 13	no
5.11	13.5.11	RAB 13	no
5.12	13.5.12	RAB 13	no
5.12.1	13.5.12.1	RAB 13	no
5.12.2	13.5.12.2	RAB 13	no
5.12.3	13.5.12.3	RAB 13	no
5.12.4	13.5.12.4	RAB 13	no
5.12.4.1	13.5.12.4.1	RAB 13	no
5.12.5	13.5.12.5	RAB 13	no
5.12.6	13.5.12.6	RAB 13	no
5.13	13.5.13	RAB 13	no
--	13.5.13.1	RAB 13	--
5.14	13.5.14	RAB 13	no
5.14.1	13.5.14.1	RAB 13	no
5.15	13.5.15	RAB 13	no
5.16	13.5.16	RAB 13	no
5.17	13.5.17	RAB 13	no
5.18	13.5.18	RAB 13	no

5.19	13.5.19	RAB 13	no
5.19.1	13.5.19.1	RAB 13	no
5.20	13.5.20	RAB 13	no
5.21	13.5.21	RAB 13	no
5.22	13.5.22	RAB 13	no
--	13.5.22.1	RAB 13	--
5.23	13.5.23	RAB 13	no
5.24	13.5.24	RAB 13	no
5.24.1	13.5.24.1	RAB 13	no
5.25	13.5.25	RAB 13	no
5.26	13.5.26	RAB 13	no
5.27	13.5.27	RAB 13	no
5.28	13.5.28	RAB 13	no
Chapitre 6 : Rapport final			
6.1	13.6.1	RAB 13	no
6.2	13.6.2	RAB 13	no
--	13.6.2.1	RAB 13	--
6.3	13.6.3	RAB 13	no
6.3.1	13.6.3.1	RAB 13	no
6.3.2	13.6.3.2	RAB 13	no
6.4	13.6.4	RAB 13	no
6.5	13.6.5	RAB 13	no
6.6	13.6.6	RAB 13	no

6.6.1	13.6.6.1	RAB 13	no
6.7	13.6.7	RAB 13	no
6.8	13.6.8	RAB 13	no
6.8.1	13.6.8.1	RAB 13	no
6.9	13.6.9	RAB 13	no
6.9.1	13.6.9.1	RAB 13	no
6.10	13.6.10	RAB 13	no
6.11	13.6.11	RAB 13	no
6.12	13.6.12	RAB 13	no
Chapitre 7 : Comptes rendus ADREP			
7.1	13.7.1	RAB 13	no
7.2	13.7.2	RAB 13	no
7.3	13.7.3	RAB 13	no
7.4	13.7.4	RAB 13	no
7.5	13.7.5	RAB 13	no
7.6	13.7.6	RAB 13	no
7.7	13.7.7	RAB 13	no
Chapitre 8 : Mesures de prévention des accidents			
8.1	13.8.1	RAB 13	no
8.2	13.8.2	RAB 13	no
8.3	13.8.3	RAB 13	no
--	13.8.4	RAB 13	--
--	13.8.5	RAB 13	--

--	13.8.6	RAB 13	--
--	13.8.7	RAB 13	--
Appendice			
Appendice 1	Appendice 1 : Modèle de présentation du rapport final	RAB 13	no
Appendice 2	Appendice 2 : Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents	RAB 13	no
Suppléments			
Supplément A	Supplément A. droit et obligations de l'Etat de l'exploitant dans les cas d'accidents et d'incidents impliquant des aéronefs loués, affrétés ou banalisés	RAB 13	no
Supplément B	Supplément B : Notification et communication – tableau récapitulatifs	RAB 13	no
Supplément C	Supplément C : liste d'exemple d'incidents graves	RAB 13	no
Supplément D	Supplément D : lignes directrices pour la lecture et l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bords	RAB 13	no
Supplément E	Supplément E : Eléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs	RAB 13	no
Supplément F	Supplément F: Ententes de délégation d'enquête	RAB 13	no

LISTE DES AMENDEMENTS

Page	no d'amendement	Date	Motif d'amendement
	13	31/05/2016	Révision de la définition des termes accident, (pour tenir compte des systèmes d'aéronefs sans pilote), causes, enquête, incident grave, recommandation de sécurité et représentant accrédité ; nouvelle spécification sur la notification à l'OACI des accidents et des incidents graves concernant des avions à turboréacteurs de masse maximale égale ou inférieure à 2 250 kg ; suppression de l'indication du nom du pilote dans la notification d'un accident ou d'un incident grave ; inclusion de la possibilité de déléguer une enquête à un organisme régional d'enquête sur les accidents ; nouvelle disposition relative aux enquêtes sur des incidents graves concernant des aéronefs de masse maximale supérieure à 2 250 kg ; expansion de la disposition relative à l'élargissement des enquêtes sur la base des enseignements tirés ; renforcement de la disposition relative à la distinction à faire entre une enquête et toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités ; nouvelle disposition concernant l'élaboration de documents de politique et de procédures pour les enquêtes ; nouvelle disposition visant à assurer que les enquêtes ne seront pas gênées par des procédures administratives ou judiciaires ; élargissement de la spécification relative à la divulgation de renseignements pour tenir compte des enregistrements d'images du poste de pilotage et de leurs transcriptions ; nouvelle disposition visant à éviter la divulgation des noms des personnes concernées par un accident ou un incident ; révision de la disposition relative à la participation des États dont des

			ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ; nouvelle spécification relative à la divulgation de renseignements, y compris de renseignements sur l'évolution de l'enquête ; révision de la disposition concernant la nécessité de rendre public le rapport final ; renforcement de la disposition relative à l'émission d'une déclaration intérimaire à chaque date anniversaire de l'occurrence ; révision des dispositions relatives aux recommandations de sécurité afin d'y inclure un délai pour les mesures à prendre ; nouvelles dispositions sur le contrôle les réponses aux recommandations de sécurité ainsi que sur le suivi des mesures prises ; révision des spécifications de l'Appendice en ce qui a trait à l'utilisation du mot « causes » et/ou « facteurs contributifs » ; mise à jour de la liste de contrôle pour la notification et les communications (Supplément B) ; inclusion des pannes de turbomachine non contenues dans la liste d'exemples d'incidents graves (Supplément C) ; nouveau Supplément G (Éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs).
	14	31/05/2016	Ajout d'une définition (« facteurs contributifs ») et modification de la définition de « programme national de sécurité (PNS) ». Transfert à l'Annexe 19 de la norme du Chapitre 3 concernant le PNS et des dispositions générales relatives à la gestion de la sécurité qui figurent dans le Chapitre 8 et le Supplément F, Cadre pour le PNS. Modification de la norme relative à l'établissement d'une base de données. Ajout au Chapitre 8 d'une disposition relative à l'évaluation de la base de données sur les accidents et les incidents. Ajouts au texte du Supplément C, Liste des incidents graves.
	15	10/2020	Ajout d'une définition de « service d'enquête sur les accidents » ; norme concernant l'établissement d'un service indépendant

			d'enquête sur les accidents ; nouvelle disposition sur la coopération entre le service d'enquêtes et les autorités judiciaires ; protection accrue des éléments d'enquêtes au et 5.12 ; nouvel Appendice 2 relatif à la protection des éléments d'enquête.
	16	10/2020	Actualiser les recommandations sur l'accès aux éléments de preuve durant les enquêtes, et sur le suivi de l'avancement des recommandations de sécurité
	17	10/2020	Modification de la définition du terme « représentant accrédité » ; harmonisation des dispositions sur la notification pour tenir compte des incidents et sur la diffusion du rapport final ; réalisation des enquêtes sur les accidents et les incidents graves et diffusion du rapport final en temps opportun ; facilitation de l'admission des enquêteurs ; consultation du projet de recommandations de sécurité ; modification de la liste d'exemples d'incidents graves et nouvelles orientations dans le Supplément C ; nouveau Supplément F sur la délégation d'enquête
	18	10/2020	Création de la définition de « recommandation de sécurité de portée mondiale (SRGC) » et d'une nouvelle norme connexe, et dispositions révisées sur les données enregistrées aux fins des enquêtes sur les accidents et incidents.

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	Version	Date de révision
PG	1	C	Décembre 2020
PV	2	C	Décembre 2020
CCL	3 -- 8	C	Décembre 2020
ER	9	C	Décembre 2020
LA	10 -- 12	C	Décembre 2020
LPE	13	C	Décembre 2020
LR	14	C	Décembre 2020
TDM	15 -- 17	C	Décembre 2020
Chapitre 1	20 -- 23	C	Décembre 2020
Chapitre 2	24	C	Décembre 2020
Chapitre 3	25 -- 26	C	Décembre 2020
Chapitre 4	27 -- 32	C	Décembre 2020
Chapitre 5	33 -- 44	C	Décembre 2020
Chapitre 6	45 -- 48	C	Décembre 2020
Chapitre 7	49 -- 51	C	Décembre 2020
Chapitre 8	52 -- 53	C	Décembre 2020
Appendice 1	54 -- 59	C	Décembre 2020
Appendice 2	60 -- 63	C	Décembre 2020
Suppléments	64 -- 76	C	Décembre 2020



RAB 13

**ENQUÊTES SUR LES
ACCIDENTS ET INCIDENTS**

Réf: R2 - RAB 13-C

Date: Décembre 2020

Page 14 sur 76

LISTE DES RÉFÉRENCES

Annexe 13, 12^{ème} édition de Juillet 2020

Amendement N°18, annexe 13 applicable à partir du 05 novembre 2020.

TABLE DES MATIERES

13.	Introduction	18
13.	Avertissement	19
13.1	Définitions	20
13.2	Champ d'application	24
13.3	Généralités	25
1.3.3.1	Objectif de l'enquête	25
13.3.2	Indépendance des enquêtes	25
13.3.3	Conservation des indices, gardes et enlèvements de l'aéronef	25
13.3.4	Demande émanant de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitation, de l'état de conception ou de l'état de construction	26
13.3.5	Transfert de la garde de l'aéronef	26
13.4	Notification : Accidents ou incidents graves survenu sur le territoire de l'état béninois à un aéronef d'un état contractant	27
13.4.1	Envoi de la notification	27
13.4.1.1	Déclaration d'accidents ou incidents à l'échelle nationale	28
13.4.2	Forme et contenu de la notification	28
13.4.3	Langue à utiliser	29
13.4.4	Renseignement complémentaire	29
13.4.5	Responsabilité de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception et de l'état de construction	30
13.4.8	Accidents ou incidents survenu sur le territoire de l'état d'immatriculation dans un état non contractant ou en dehors du territoire d'un état quelconque : Envoi de la notification	30
13.4.9	Responsabilité de l'état de l'exploitant, de l'état de conception et de l'état de construction - Renseignement participation	31
13.5	Enquête	33
13.5.1	Responsabilité de l'ouverture et de la conduite de l'enquête	33
13.5.1.1	Accident ou incident survenu sur le territoire béninois	33
13.5.1.2	Accident ou incident survenu sur le territoire d'un Etat non contractant	33
13.5.1.3	Accident ou incident survenu en dehors du territoire d'un Etat	33

	quelconque	
13.5.1.4	Financement des enquêtes	34
13.5.2	Accidents ou incident survenu sur le territoire d'un Etat non contractant	34
13.5.3	Accident ou incident survenu en dehors du territoire d'un Etat quelconque	35
13.5.4	Organisation et conduite de l'enquête	36
13.5.5	Enquêteurs désignés – Désignation	37
13.5.6	Enquêteurs désignés – Accès à l'épave et contrôle de l'épave	37
13.5.7	Enregistreurs de bord – Accidents et Incidents	37
13.5.8	Enregistrements au sol	38
13.5.9	Autopsies	38
13.5.10	Coordination autorités judiciaire	39
13.5.11	Information des services de sureté en aviation	39
13.5.12	Protection des éléments d'enquêtes sur les accidents et les incidents	39
13.5.13	Réouverture de l'enquête	40
13.5.14	Renseignements sur un accident ou un incident	41
13.5.15	Enregistreurs de bord – Accidents et incidents grave	41
13.5.16	Renseignements sur les organismes	41
13.5.17	Participation à l'enquête : Droits	41
13.5.22	Obligation	42
13.5.23	Participation d'autres états : Droits	42
13.5.24	Privilège des représentants accrédités	42
13.5.25	Participation	43
13.5.26	Obligation	43
13.5.27	Etats dont les ressortissants sont aux nombres des morts et des blessés graves : Droits et privilèges	44
13.6	Rapport final	45
13.6.2	Diffusion de renseignements – Consentement	45
13.6.3	Consultation	45
13.6.4	Etats auxquels le rapport sera envoyé	46
13.6.5	Diffusions du rapport final	46

13.6.8	Recommandation de sécurité	47
13.6.10	Suite a données aux recommandations de sécurité	48
13.7	Comptes rendus ADREP	49
13.7.1	Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2250 kg	49
13.7.2	Accidents survenus à des aéronefs de 2250 kg ou moins	49
13.7.3	Langue à utilisée	49
13.7.4	Envoi	50
13.7.5	Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2250 kg	50
13.7.6	Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5700 kg	50
13.7.7	Renseignement a fourni aux familles des victimes	50
13.7.8	Conservation et archivage	50
13.8	Mesures de prévention des accidents	52
13.8.1	Base de données et mesures préventives	52
13.8.4	Compte rendu obligatoire	52
13.8.6	Compte rendu volontaire	53
13.8.7	Information des Services de Sureté en Aviation dans les Etats concerné	53
13.	APPENDICE 1 : Modèle de présentation du rapport final	54
13.	APPENDICE 2 : Protection des éléments d'enquête sur les accidents et incidents	60
13.	SUPPLEMENT A.: Droit et obligation de l'Etat de l'exploitant dans les cas d'accidents et d'incidents impliquant des aéronefs loués affrétés ou banalisés	65
13.	SUPPLEMENT B : Notification et communications – Tableau récapitulatif	66
13.	SUPPLEMENT C : Listes d'exemples d'incidents graves	68
13.	SUPPLEMENT D : Lignes directrices pour la lecture et l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord	71
13.	SUPPLEMENT E : Eléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs	73
13.	SUPPLEMENT F : Ententes de délégation d'enquêtes	75



RAB 13

**ENQUÊTES SUR LES
ACCIDENTS ET INCIDENTS**

Réf: R2 - RAB 13-C
Date: Décembre 2020
Page 18 sur 76

INTRODUCTION

L'objet du présent RAB est de fixer les règlements pratiques pour la conduite de l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs et ce en application de la Section II du Chapitre IV de la Loi N°2013-08 du 29 août 2013 portant code de l'aviation civile et commerciale en République du Bénin. Il s'applique aux enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation civile.



RAB 13

**ENQUÊTES SUR LES
ACCIDENTS ET INCIDENTS**

Réf: R2 - RAB 13-C
Date: Décembre 2020
Page 19 sur 76

Avertissement

L'enquête technique sur les accidents et incidents d'aéronefs a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents d'aviation civile et ne vise nullement à déterminer des fautes ou des responsabilités.

CHAPITRE 13.1. DÉFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans le RAB 13 Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, ont les significations suivantes :

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

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

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

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou dédommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

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

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

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.

Bureau Enquêtes-Accidents : entité mise en place par le gouvernement par Décret N°2019-143 du 22 mai 2019 pour assurer les missions relatives aux enquêtes techniques sur les accidents incidents d'aviation civile.

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

Commission d'Enquête : Commission indépendante, mise en place par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile pour procéder aux enquêtes sur les accidents et les incidents graves d'aviation civile.

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/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

Enquêteur désigné. Personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.

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.

Enregistreur de bord automatique largable (ADFR). Enregistreur combiné installé sur un aéronef, qui peut être largué automatiquement de l'aéronef.

Note – les parties 1, 2,3 de l'annexe 6 à la convention relative à l'aviation internationale Exploitation technique des aéronefs, contiennent des spécifications relatives aux enregistrements 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 d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

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.

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.

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

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

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec

l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du volet le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

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

Programme national de sécurité (PNS). Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

Recommandation de sécurité. Proposition formulée par un service d'enquête sur les accidents sur la base de renseignements résultant d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents, et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou l'incident en question. 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.

Recommandation de sécurité de portée mondiale (SRGC). Recommandation de sécurité concernant une carence systémique, dont la probabilité de récurrence a des conséquences importantes à l'échelle mondiale et nécessite que des mesures soient prises rapidement pour améliorer la sécurité.

Note. — Le Manuel d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756 de l'OACI), Partie IV — Communication des résultats, énonce les critères de classement d'une recommandation comme une SRGC.

Représentant accrédité. Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. Le représentant accrédité désigné proviendra du service d'enquête sur les accidents de l'Etat.

Service d'enquête sur les accidents. Service désigné par un Etat pour procéder aux enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation dans le cadre du présent RAB.

CHAPITRE 13.2 APPLICATION

2.1 Les dispositions du présent RAB s'appliquent aux :

- Enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile qui se sont produits sur le territoire de l'État Béninois, compte tenu de la réglementation nationale et des dispositions prévues par l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.
- Enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile qui se sont produits en dehors du territoire de l'État Béninois impliquant un aéronef immatriculé au Bénin ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le Directeur Général de l'ANAC.
- Les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile pour lesquels le Bénin a accepté la délégation.

2.2 Les dispositions du présent RAB 13 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 du présent RAB, en partie ou en totalité, les fonctions et obligations de l'État d'immatriculation.

CHAPITRE 13.3. GÉNÉRALITÉS

OBJECTIF DE L'ENQUÊTE

13.3.1 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.

INDEPENDANCE DES ENQUETES

13.3.2 En application de l'article 113 code de l'aviation civile et commerciale en République du Bénin, le Bureau Enquête-Accidents agit en toute indépendance et ne reçoit, ni ne sollicite d'instruction d'aucune autorité, ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confié.

Note.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I — Organisation et planification, et le Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents (Doc 9962) contiennent des orientations sur l'indépendance des services d'enquête sur les accidents

CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF

Généralités

13.3.3 Sur les lieux où est survenu l'accident l'État Béninois prendra toutes dispositions utiles pour rassurer 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 comprend rades 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 du § 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.

13.3.3.1 L'autorité locale appelée à intervenir, doit assurer par ses propres moyens et de façon vigilante, la garde de l'épave en attendant la prise en charge par les

forces de sécurité et de sûreté compétentes qui en assurent la garde officielle jusqu'à l'arrivée de l'enquêteur.

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

13.3.4 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 Béninois 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

13.3.5 Sous réserve des dispositions des § 13.3.3 et 13.3.4, l'État Béninois 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 Béninois 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 Béninois 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.— Une liste des adresses des services d'enquête sur les accidents d'aviation se trouve dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I — Organisation et planification, ainsi que sur le site web OACI des enquêtes sur les accidents.

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

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT BÉNINOIS

Envoi de la notification

13.4.1 L'État Béninois adressera une notification d'accident, d'incident grave ou d'incident appelant une enquête dans le contexte du présent RAB, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

- a) un aéronef civil sur le territoire de l'État Béninois ;
- b) un aéronef immatriculé au Bénin ; ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, 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, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

Toutefois, Lorsque l'Etat d'occurrence n'est pas au courant d'un incident grave ou d'un incident appelant une enquête, lorsque l'aéronef est aéronef immatriculé au Bénin ou utilisé par un Exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le Directeur Général de l'ANAC selon les cas, l'Etat Béninois par l'intermédiaire du BEA notifie cet incident à l'Etat d'occurrence, à l'Etat de Conception et à l'Etat de construction.

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 — Recherches et sauvetage.

Déclaration d'accidents ou d'incidents à l'échelle nationale

13.4.1.1 En application de l'article 103 du Code de l'Aviation Civile et Commerciale en République du Bénin, toute personne physique ou morale qui dans l'exercice d'une activité régie par ledit Code, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, est tenue d'en rendre compte sans délai au ministre, au BEA, à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, ou le cas échéant à son employeur. Cette notification sera adressée par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles. L'Autorité Judiciaire dans le ressort de laquelle l'accident s'est produit est également informée dans les mêmes conditions.

Les coordonnées des entités auxquelles les notifications seront adressées seront communiquées par une note de service du Directeur Général du BEA.

Forme et contenu de la notification

13.4.2 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 SINCID pour un incident grave et INCID, pour un incident ;
- 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) qualification 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 ;
- 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 et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue ;
- j) indication de la mesure dans laquelle l'État Béninois 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 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 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 de télécommunications 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'enquêtes 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

13.4.3 La notification sera rédigée en français ou en anglais compte tenu de la langue du ou des destinataires toutes les fois que cela pourra se faire sans entraîner un retard excessif.

Renseignements complémentaires

13.4.4 Dès qu'il sera en mesure de le faire, l'État Béninois 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**

Renseignement – Participation

13.4.5 Lorsque l'Etat du Bénin en tant qu'État d'immatriculation ou État de l'exploitant reçoit une notification d'accident ou d'incident, il en accusera réception.

13.4.6 Lorsque l'Etat du Bénin reçoit en tant qu'État d'immatriculation, État de l'exploitant, une notification d'accident ou d'incident, il fournira, dès que possible, à l'Etat qui mène l'enquête, tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans ledit accident ou incident. Il fera savoir également à l'État qui conduit l'enquête, 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 ou l'Etat qui conduit, l'Etat béninois indiquera aussi la date probable de son arrivée.

Note 1. — Conformément aux dispositions du § 13.5.18, 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 du § 13.5.22, 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.

13.4.7 Lorsqu'il recevra la notification d'un accident ou un incident grave survenu à un aéronef utilisé par un exploitant Béninois, l'État de Bénin 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 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

13.4.8 Lorsque l'État de Bénin ouvre une enquête sur un accident ou un incident survenu à un aéronef immatriculé au Bénin sur le territoire d'un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque, il transmettra une notification conformément aux § 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 concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

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 le RAB 12 « Recherches et Sauvetage ».

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

Renseignements — Participation

13.4.9 L'Etat du Bénin accusera réception de la notification d'accident ou d'incident (voir § 13.4.1).

13.4.10 Lorsque l'Etat de Bénin recevra la notification d'un accident ou un incident grave survenu à un aéronef utilisé par un exploitant Béninois, fournira 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. L'Etat de Bénin 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, l'Etat de Bénin indiquera aussi la date probable de son arrivée.

Note 1.— Conformément aux dispositions du § 5.18, l'État du Bénin a le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.



Note 2.— L'attention de l'État du Bénin est appelée sur l'obligation qui lui incombe, conformément aux dispositions du § 13.5.22, 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. Son attention est également appelée sur l'utilité de sa présence et de sa participation à l'enquête.

13.4.11 Lorsqu'il recevra la notification d'un accident ou un incident grave survenu à un aéronef utilisé par un exploitant Béninois, l'État de Bénin 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

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

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE LA REPUBLIQUE DUBÉNIN

13.5.1 Lorsqu'un accident survient sur son territoire, l'État Béninois 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 ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État Béninois facilitera l'enquête par tous les moyens.

13.5.1.1 L'Etat Béninois ouvrira une enquête sur les circonstances d'un incident grave. Il pourra déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une telle enquête à un autre Etat ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État Béninois devra faciliter l'enquête par tous les moyens.

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

13.5.1.3 Lorsque l'État d'occurrence n'ouvre ni ne mène d'enquête et qu'il ne la délègue pas à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents comme l'indiquent les § 13.5.1 et 13.5.1.2, l'Etat béninois en qu'État d'immatriculation ou État de l'exploitant, peut demander par écrit à l'État d'occurrence de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l'État d'occurrence donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, l'État pourra ouvrir et mener l'enquête sur la base des informations dont il dispose.

Note 1.— L'enquête sur un incident grave n'exclut pas les autres types déjà existants d'enquête sur des incidents (graves ou non) par divers autres organismes.

Note 2.— L'État ou l'organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents 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.

Note 3.— Dans le cas d'une enquête concernant un système d'aéronef sans pilote, seuls les aéronefs ayant une approbation de conception et/ou d'exploitation doivent être pris en compte.

Note 4.— Dans le cas d'un incident grave, l'État d'occurrence peut envisager de déléguer l'enquête à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, en particulier s'il s'agit d'une occurrence où il pourrait être plus avantageux ou plus pratique que l'un de ces États réalise l'enquête.

Note 5.— Le Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (Doc 9946) renferme des éléments indicatifs sur la mise en place et la gestion d'un RAIO. Note 6.— La délégation d'une enquête ne dispense pas l'État d'occurrence des obligations qui lui incombent en vertu de la présente Annexe.

Note 7.— Le § 13.5.1.3 ne donne pas nécessairement à l'État qui fait la demande le droit d'accéder au site de l'accident, à l'épave ou à toute autre preuve ou information se trouvant sur le territoire de l'État d'occurrence.

Financement des enquêtes

13.5.1.4 Les dépenses occasionnées par les enquêtes techniques, notamment les frais de mission au Bénin et à l'étranger, les frais d'expertises, d'analyses et essais sur les accidents et les incidents sont à la charge de l'Etat du Bénin. Toutefois, celui-ci peut demander à l'exploitant de l'aéronef, de l'aéroport ou du fournisseur de services de la circulation aérienne, de supporter une partie ou la totalité des frais occasionnés par l'enquête.

13.5.1.4.1 [DISPOSITIONS POUR LE FINANCEMENT COMPLEMENTAIRE DES ENQUETES]

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

13.5.2 Lorsqu'un accident ou un incident grave est survenu à un aéronef immatriculé au Bénin ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, sur le territoire d'un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'Annexe 13, l'Etat de Bénin ouvre une enquête technique en collaboration avec l'État d'occurrence ou, s'il ne peut s'assurer de la collaboration de ce dernier, mène seul l'enquête d'après les renseignements disponibles.

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

13.5.3 L'Etat de Bénin ouvrira une enquête sur un accident ou un incident grave survenu à un aéronef immatriculé au Bénin ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le Directeur Général de l'ANAC, lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de cet accident ou incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque. L'Etat du Bénin peut également déléguer la conduite de cette enquête en totalité ou en partie à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents par accord et consentement mutuels.

13.5.3.1 L'Etat de Bénin prêtera l'assistance qu'il sera en mesure de fournir et répondra, de la même façon, aux demandes de l'État d'immatriculation, lorsque l'État Béninois est parmi les plus proches du lieu d'un accident survenu dans les eaux internationales.

13.5.3.2 Lorsque l'État d'immatriculation n'ouvre ni ne mène d'enquête et qu'il ne la délègue pas à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents comme l'indiquent le §13.5.3, l'Etat béninois en tant qu'État de l'exploitant, peut demander par écrit à l'État d'immatriculation de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l'État d'immatriculation donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, l'État béninois pourra ouvrir et mener l'enquête sur la base des informations dont il dispose.

13.5.3.3 Si l'État d'immatriculation est un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément au présent RAB, l'État du Bénin s'efforcera d'ouvrir et de mener une enquête. Cependant, il 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'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) 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.

Généralité

13.5.4 Le BEA mène l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions du présent RAB. L'enquête comprendra normalement :

- a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident en question ;
- b) la protection de certains éléments d'enquête sur les accidents et incidents, comme prévu au §13.5.12
- c) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- d) si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ;
- e) l'établissement du rapport final.

En outre, le BEA est chargée :

- de conduire ou de participer aux enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation civile ;
- d'organiser la participation du Bénin aux enquêtes menées par d'autres États sur les accidents et incidents d'aviation civile intéressant le Bénin ;
- de collecter et d'analyser les informations utiles aux enquêtes ;
- de déterminer les causes, certaines ou possibles, des accidents et incidents graves d'aviation civile ;
- de faire, à l'issue des enquêtes, des recommandations de sécurité pour la prévention des accidents et incidents graves d'aviation civile ;
- d'élaborer, diffuser et veiller à la conservation des rapports d'enquête ;
- de participer à l'élaboration des politiques, procédures et méthodes de planification des enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation civile.

Lorsque ce sera matériellement possible, le BEA inspectera les lieux de l'accident, examinera l'épave et notera les déclarations des témoins. L'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour sa réalisation seront également déterminées par le BEA en fonction des leçons que celle-ci s'attend à en tirer pour améliorer la sécurité.

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

13.5.4.2 Le BEA élaborera des politiques et des procédures étayées par des documents qui décrivent en détail ses fonctions. Celles-ci comprendront l'organisation et la planification, l'enquête et le compte rendu.

Note.— Des éléments indicatifs sur les politiques et les procédures pour les enquêtes figurent dans le Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents (Doc 9962).

13.5.4.3. Le Bénin veillera à ce que toute enquête menée au titre des dispositions du présent RAB puisse accéder sans restriction et sans délais à tous les éléments de preuve disponible.

13.5.4.4 Le Bénin devra encourager la coopération entre le BEA et les autorités judiciaires pour faire en sorte qu'une enquête ne soit pas gênée par des enquêtes ou des procédures administratives ou judiciaires.

Note.— Cette coopération peut être formalisée au moyen de mesures législatives, de protocoles, d'accords ou d'arrangements préalables entre le service d'enquête sur les accidents et les autorités judiciaires, et peut porter en particulier sur les sujets suivants : accès au lieu de l'accident ; préservation des éléments de preuve et accès à ces éléments ; comptes rendus initial et réguliers sur l'état de chaque processus ; échange de renseignements ; utilisation appropriée des renseignements sur la sécurité ; et résolution des différends.

Enquêteur désigné — Désignation

13.5.5 L'État Béninois qui mène l'enquête désignera l'enquêteur désigné qui sera chargé de la direction de l'enquête et déclenchera immédiatement cette enquête.

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

13.5.6 L'enquêteur désigné devra pouvoir accéder librement au site de l'accident, 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

13.5.7 Les enregistreurs de bord seront utilisés de manière effective au cours de l'enquête sur un accident ou un incident. L'État de Bénin qui mène l'enquête prendra des dispositions en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.

13.5.7.1 Dans le cas où l'État Béninois 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, il utilisera 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.

Enregistrements au sol

13.5.8 Les enregistrements au sol seront utilisés de manière effective dans l'enquête sur un accident ou un incident.

Autopsies

13.5.9 L'État Béninois 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'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) ; le premier de ces manuels donne des indications détaillées sur les examens toxicologiques.

Examens médicaux

13.5.9.1 Lorsqu'il y a lieu, l'État du Bénin fera 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

13.5.10 L'État Béninois 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.

Information des services de sûreté en aviation

13.5.11 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 informées.

Protection des éléments d'enquête sur les enquêtes et les incidents

13.5.12 L'État Béninois 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 compétente désignée par l'Etat ne détermine, en conformité avec le droit national et sous réserve de l'Appendice 2 et § 5.12.5 que leur divulgation ou utilisation l'emporte sur les incidences négatives qu'une telle mesure risque d'avoir, au niveau national et international, sur l'enquête ou sur toute enquête future:

- a) enregistrement de conversations et d'images du poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements ;
- b) élément sous la garde ou le contrôle du BEA, à savoir :
 - 1) toutes les déclarations obtenues de personnes par le BEA dans le cours de ses enquêtes ;
 - 2) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
 - 3) renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes touchées par l'accident ou l'incident ;
 - 4) enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
 - 5) analyse des renseignements et opinions sur ces derniers, y compris les renseignements des enregistreurs de bord, provenant de commission d'enquête sur les accidents et des représentants accrédités, concernant l'accident ou l'incident ;
 - 6) projet de rapport final de l'enquête sur l'accident ou l'incident.

13.5.12.1 L'Etat du Bénin déterminera si d'autres éléments obtenus ou produits par le service d'enquête sur les accidents dans le cadre d'une enquête sur un accident ou un incident devraient recevoir la même protection que les éléments énumérés au § 5.12.

13.5.12.2 les éléments énumérés au §5.12 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.

13.5.12.3 Le BEA ne divulguera pas les noms des personnes touchées par l'accident ou l'incident.

13.5.12.4 L'Etat Béninois veillera à ce que les demandes visant des éléments qui sont sous la garde ou le contrôle du BEA soient adressées à la source initiale des renseignements, lorsqu'elle est disponible.

13.5.12.4.1 Le BEA ne conservera, lorsque c'est possible, que des copies des éléments obtenus dans le cadre d'une investigation.

13.5.12.5 L'Etat Béninois prendra des mesures pour veiller à ce que le contenu audio des enregistrements de conversations du poste de pilotage et le contenu visuel et audio des enregistrements d'images du poste de pilotage ne soient pas divulgués au public.

13.5.12.6 L'Etat Béninois qui publie ou qui reçoit un projet de rapport final prendra des mesures pour veiller à ce qu'il ne soit pas divulgué au public.

13.5.12.7 L'Appendice 2 contient des dispositions supplémentaires relatives à la protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents. Ces dispositions sont présentées séparément pour la commodité, mais elles font intégralement partie de ce RAB.

Réouverture de l'enquête

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

13.5.13.1 Lorsqu'un aéronef était considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles sont retrouvé ultérieurement à la clôture de l'enquête, il conviendrait de rouvrir ladite enquête.

Renseignements sur un accident ou un incident

13.5.14 L'État Béninois 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.

13.5.14.1 Avant d'échanger des renseignements aux fins d'une enquête sur un accident ou un incident, le Bénin coopèrera avec les autres Etats pour fixer des limites à la divulgation ou l'utilisation de ces renseignements.

13.5.14.1 L'État Béninois 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.

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves

13.5.15 Lorsqu'un aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave survenu dans un autre Etat, que de l'Etat d'occurrence, l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant, atterrit au Bénin, sur demande de l'État qui mène l'enquête, l'Etat Béninois fournira à ce dernier État les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause.

Renseignements sur les organismes

13.5.16 À la demande de l'État qui mène l'enquête, sur un aéronef immatriculé au Bénin ou utilisé par un exploitant Béninois, l'Etat Béninois fournira les 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

Droits

13.5.17 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.

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

13.5.19 Lorsque ni l'État d'immatriculation ni l'État de l'exploitant ne nomme de représentant accrédité, l'Etat de Bénin peut inviter l'exploitant à participer à l'enquête technique, dans le cadre des procédures de l'État Béninois.

13.5.20 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.

13.5.21 Lorsque ni l'État de conception, ni l'État de construction ne nomme de représentant accrédité, l'Etat de Bénin peut inviter 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 Béninois.

Obligations

13.5.22 Lorsque l'État qui mène l'enquête sur un accident survenu à un aéronef d'un poids dont la masse maximale est supérieure à 2250 kg immatriculé au Bénin ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le Directeur Général de l'ANAC, demande expressément la participation de l'Etat Béninois à l'enquête, l'Etat de Bénin désigne un représentant accrédité pour participer à cette enquête.

13.5.22.1 L'Etat Béninois peut demander à l'État qui mène l'enquête, la désignation d'un expert pour participer à l'enquête lorsque des ressortissants Béninois sont au nombre des morts ou des blessés graves.

PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS

Droits

13.5.23 Tout Etat qui fournit des renseignements, des moyens ou des experts, sur demande de l'État de Bénin qui mène l'enquête, cet Etat peut désigner un représentant accrédité auprès de l'État Béninois pour participer à cette enquête.

PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS

Conseillers

13.5.24 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 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. L'admission du personnel chargé de l'enquête et de son équipement peut être accélérée par l'établissement d'ententes préalables entre le service d'enquête sur les accidents et les services d'immigration et de douane de l'État.

13.5.24.1 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

13.5.25 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, les facteurs contributifs et les recommandations de sécurité. Toutefois, s'il a lieu de craindre un danger pour la sûreté intérieure ou extérieure de l'Etat, le BEA peut décider de siéger à huis clos ou limiter le droit d'assistance à la séance ;
- i) de faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête ;

Étant entendu toutefois que la participation des États autres que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction peut être limitée aux questions qui ont donné à ces États la faculté de participer à l'enquête en vertu des dispositions du § 13.5.23.

Obligations

- 13.5.26 Le représentant accrédité par l'Etat Béninois et ses conseillers doivent :
- fournir à l'enquêteur désigné tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;

- s'abstenir de divulguer des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel de l'Etat qui mène l'enquête

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

Droits et privilèges

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

- a) de visiter le lieu de l'accident ;
- b) d'accéder librement à tous les renseignements utiles dont l'État qui mène l'enquête approuve la divulgation au public, ainsi qu'aux renseignements sur l'évolution de l'enquête ;
- c) de recevoir copie du rapport final.

Cette disposition n'empêchera pas l'État d'aider aussi à l'identification des victimes et aux entretiens avec les survivants qui sont ses ressortissants.

13.5.28 Lorsqu'il mène l'enquête, l'Etat du Bénin rendra publics en temps utile, au moins durant la première année, les éléments concrets de l'enquête et des renseignements sur l'évolution de celle-ci.

CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL

13.6.1 Le modèle de présentation du rapport final qui figure dans l'Appendice 1 devra être utilisé. Il peut toutefois être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou incident.

RESPONSABILITÉ D'UN ÉTAT QUELCONQUE

Diffusion de renseignements — Consentement

13.6.2 L'État Béninois s'abstiendra 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.

13.6.2.1 Toute enquête sur un accident ou un incident grave doit faire l'objet d'un rapport sous une forme appropriée.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Consultation

13.6.3 L'État Béninois qui mène l'enquête enverra un exemplaire du projet de rapport final aux États indiqués ci-après, en les invitant à présenter aussitôt que possible toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justification à l'appui :

- a) l'État qui a ouvert l'enquête ;
- b) l'État d'immatriculation ;
- c) l'État de l'exploitant ;
- d) l'État de conception ;
- e) l'État de construction ;
- f) tous les États qui ont participé à l'enquête, conformément au Chapitre 5.

Si l'État Béninois 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 Béninois 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 du § 13.6.3, sauf si les États intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.

13.6.3.1 Lorsqu'il mène l'enquête l'État béninois enverra, 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.

13.6.3.2 Lorsqu'il mène l'enquête l'État béninois enverra, 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

13.6.4 L'État Béninois 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) tous les États qui ont participé à l'enquête ;
- g) tout État dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ;
- h) tout État qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Diffusion du rapport final

13.6.5 Pour contribuer à la prévention des accidents, l'État Béninois qui mène l'enquête sur un accident ou un incident rendra public le rapport final dans les plus brefs délais et, si possible, dans les 12 mois.

Note.— On peut rendre public un rapport final en l'affichant sur l'Internet. Rendre public le rapport final ne signifie pas nécessairement qu'il faut en publier une copie papier

13.6.6 Si le rapport ne peut être rendu public dans les 12 mois, l'État Béninois qui a mené l'enquête émettra une déclaration intérimaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.

13.6.6.1 Lorsque le Bénin qui mène l'enquête ne rend pas public le rapport final ou n'émet pas une déclaration intérimaire publique dans un délai raisonnable, les autres

États participant à l'enquête ont la faculté de demander par écrit au Bénin qui mène l'enquête de consentir expressément à publier une déclaration indiquant les problèmes de sécurité soulevés par les informations disponibles. Lorsque le Bénin qui mène l'enquête donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, l'État qui a fait la demande publie une telle déclaration après coordination avec les États participants.

13.6.7 Lorsque l'État Béninois 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.

Recommandations de sécurité

13.6.8 A n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou un incident, le BEA de l'État Béninois qui mène l'enquête recommandera aux autorités compétentes, y compris celles d'autres États, dans une correspondance d'accompagnement datée, toute mesure préventive qu'il considère nécessaire de prendre promptement afin de renforcer la sécurité de l'aviation.

13.6.8.1 La priorité pour l'émission de recommandations de sécurité découlant d'une enquête sur un accident ou un incident est donnée à l'État qui mène l'enquête. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité, d'autres États participant à l'enquête auront la faculté d'émettre des recommandations de sécurité après coordination avec l'État béninois lorsqu'il mène l'enquête.

Note. — Une coordination effective du projet de recommandations de sécurité permettrait d'éviter que les États participant à l'enquête publient des recommandations de sécurité incompatibles.

13.6.9 Les États qui mènent des enquêtes sur des accidents ou incidents adresseront, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, 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.

13.6.9.1 Les États qui émettent des recommandations de sécurité de portée mondiale (SRGC) informeront l'OACI de l'émission d'une telle recommandation et

des réponses reçues dans une correspondance d'accompagnement datée, même lorsque l'OACI n'est pas la destinataire de la recommandation.

Note — Une SRGC et les réponses reçues sont enregistrées dans une base de données centrale de l'OACI qui doit être accessible au public.

Suite à donner aux recommandations de sécurité

13.6.10 Un État qui reçoit des recommandations de sécurité informera l'État Béninois 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, dans les 90 jours de la date de la correspondance d'accompagnement.

13.6.11 Le Bénin qui mène l'enquête ou tout autre Etat qui émet des recommandations de sécurité mettront en œuvre des procédures pour enregistrer les réponses reçues en vue du paragraphe 13.6.10 concernant les recommandations de sécurité émises.

13.6.12 Le Bénin qui reçoit une recommandation de sécurité mettra en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite à cette recommandation.

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

COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

13.7.1 Lorsque l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kg, l'État Béninois 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

13.7.2 Lorsqu'un aéronef non visé par le § 7.1 est accidenté et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres États, 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

13.7.3 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

13.7.4 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

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

13.7.5 Si l'aéronef accidenté a une masse maximale supérieure à 2 250 kg, l'État Béninois 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

13.7.6 Lorsqu'il mène l'enquête, l'État Béninois communiquera à d'autres États, sur leur demande, les renseignements pertinents autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données d'accident/ incident

Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg

13.7.7 L'État Béninois 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.

Renseignements à fournir aux familles des victimes

13.7.8 Les renseignements à fournir aux familles des victimes de l'accident survenu :

- a) Soit au Bénin, à un aéronef étranger ou à un aéronef immatriculé au Bénin ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le Directeur Général de l'ANAC

- b) Soit à l'étranger, à un aéronef immatriculé au Bénin ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le Directeur Général de l'ANAC, sont communiqués par :
- le ministre chargé de l'aviation civile ; ou
 - son représentant ; ou
 - toute personne ou groupe de personnes chargés par le ministre chargé de l'aviation civile à cet effet

Conservation et archivage

13.7.9 Les rapports d'enquêtes sur les incidents et les accidents d'aéronefs, sont conservés en toute sécurité sur papier et sur support électronique. Les documents qui ont servi à leur élaboration sont conservés pour une période de trois années.

CHAPITRE 8. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Base de données et mesures préventives

13.8.1 L'État Béninois établira et tiendra à jour une base de données sur les accidents et incidents, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires.

13.8.2 Les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS auront accès à la base de données sur les accidents et incidents visée par la section 8.1 aux fins de leurs fonctions de sécurité.

Note.— Une base de données sur les accidents et les incidents peut faire partie d'une base de données sur la sécurité, qui peut désigner une base de données unique ou des bases de données multiples. De plus amples dispositions sur les bases de données relatives à la sécurité figurent dans l'Annexe 19 — Gestion de la sécurité. Le Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859) contient des éléments indicatifs supplémentaires.

13.8.3 Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité. 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.

Compte rendu obligatoire

13.8.4 Toute irrégularité d'exploitation d'aéronef civil doit faire l'objet d'une déclaration du commandant de bord aux représentants de l'aviation civile, si possible après les premiers atterrissages qui suivirent cette irrégularité.

13.8.5 Tout incident concernant un aéronef civil, fait obligatoirement l'objet de la part du commandant de bord, d'un membre de l'équipage ou d'un représentant du propriétaire ou d'exploitant d'un avis immédiat:

- soit au service chargé du contrôle de l'aérodrome lorsque l'appareil a atterri sur un aérodrome contrôlé, où il existe un service AFIS
- soit à l'autorité locale civile ou militaire la plus proche qui avertira le centre contrôle régional intéressé. Cet avis doit comporter les éléments suivants :
 - a) date
 - b) lieu
 - c) renseignement sur l'aéronef type et immatriculation

- d) propriétaire
- e) nature du vol (transport public travail aérien, tourisme)
- f) aéroport de départ et de destination
- g) personnel à bord : nom du commandant de bord, équipage (nombre), passagers (nombre)
- h) nature et circonstances de l'incident.

En outre, tout incident concernant un aéronef civil, fait obligatoirement l'objet de la part du commandant de bord ou d'un membre d'équipage, d'une notation sur le document de bord réservé à cet effet.

Compte rendu volontaire

13.8.6 Toute personne physique ou morale, qui dans l'exercice d'une activité, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile est tenue d'en rendre compte sans délai à l'agence nationale de l'aviation civile, à son employé selon les modalités fixées par le code de l'aviation civile, Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile.

Informations des Services de Sûreté en aviation dans les États concernés

13.8.7 Conformément au Livre V du code de l'aviation civile si au cours d'une enquête technique, on apprend ou on présume qu'il y a eu acte d'intervention illicite, l'enquêteur désigné doit prendre immédiatement les dispositions nécessaires pour que les services compétents en matière de sûreté de l'aviation civile relevant du ministère chargé de l'aviation civile, soient informés. Les services de la sûreté en aviation du ministère chargé de l'aviation civile prendront immédiatement les dispositions nécessaires pour informer les autorités chargées de la sûreté en aviation dans les États concernés

APPENDICE1. MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL (Voir Chapitre 6)

OBJET

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

Le Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) contient des indications détaillées sur la manière de remplir chaque section du rapport final.

PRÉSENTATION

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

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

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

La notification de l'accident aux administrations nationales et aux administrations étrangères ; l'identification du 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.

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 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.

1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

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

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

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

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

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 du présent RAB.

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

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

1.5 Renseignements sur le personnel :

a) Tous renseignements utiles concernant chaque membre d'équipage de conduite, notamment : âge, validité des licences, qualifications, contrôles obligatoires, nombre d'heures de vol (total et sur le type d'aéronef en cause) et renseignements pertinents sur le temps de service.

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

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

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.

Les renseignements médicaux relatifs aux licences de membres d'équipage de conduite devraient être donnés au § 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 toutes recherches 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 13.1.1 à 13.1.18.

2. ANALYSE

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

3. CONCLUSIONS

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

4. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

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

APPENDICES

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

APPENDICE 2.

PROTECTION DES ELEMENTS D'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

1. INTRODUCTION

La divulgation ou l'utilisation des éléments énumérés au chapitre 5, 5.12 dans la cadre de procédures pénales, civiles, administratives. Ou leur divulgation a public, peuvent avoir des conséquences néfastes pour les personnes ou les organisations concernées par un accident ou un incident. Conséquences qui pourraient faire hésiter ces personnes et organisations et d'autres à coopérer avec les services d'enquête sur les accidents dans l'avenir. La décision quant à la divulgation ou l'utilisation, exigée par le §5.12. Doit tenir compte de cette question.

En conformité avec le §5.12. Les dispositions énoncées dans le présent appendice sont destinées à :

Aider les Etats à élaborer des lois, règlements et politiques nationaux pour protéger de façon appropriée les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents :

a) Aider l'autorité compétente à prendre la décision exigée par le § 5.12

1. Dans le présent appendice :

- a) Critère de mise en balance fait référence à la décision par l'autorité compétente, en conformité avec le §5.12, quant à l'incidence que la divulgation ou l'utilisation d'éléments d'une enquête sur un accident ou un incident pourrait avoir sur les enquêtes actuelles ou futures :
- b) Eléments désigne les éléments énumérés au §5.12

Le RAB19 contient des dispositions sur l'utilisation et la protection des renseignements sur la sécurité et des sources connexes autres que les éléments d'enquête sur les accidents et des incidents.

2. GENERALITES

2.1 Les Etats accorderont les protections prévues par le §5.12 et le présent appendice à la totalité des enregistrements de conversations et d'images de poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements. Ces protections s'appliqueront à partir du moment où un accident ou un incident se produit jusqu'au moment où le rapport final est publié.

2.2 Les Etats accorderont les protections prévues par le §5.12 et le présent appendice aux autres éléments énumérés au § 5.12, alinéa b). ces protections s'appliqueront à partir du moment où les éléments sont tous sous la garde ou

le contrôle du service d'enquête sur les accidents et seront maintenues après la publication du rapport final.

Non –divulgation au public des enregistrements audio ou d'images

2.3 Les Etat Béninois prendra des mesures pour assurer la non-divulgation au public de contenu audio des enregistrements de conversations des postes de pilotage et du contenu visuel et audio des renseignements d'images du poste de pilotage, en conformité avec les dispositions du § 5.12.5, par exemple :

- a) En adoptant des lois, règlements ou politiques nationaux : ou
- b) En adoptant des mesures de protections qui font autorité (mesures conservatoires, procédures à huis clos, examens en chambre etc.) : ou
- c) En appliquant des procédés techniques aux enregistrements (chiffrement ou écrasement du contenu avant la remise des enregistreurs de conversations ou d'images de postes de pilotages à leurs propriétaires).

les enregistrements de l'ambiance sonore d'un lieu de travail qui sont exigés par des SARP figurant dans les annexes à la convention de Chicago, comme les enregistrements de conversations et d'images du poste de pilotage, peuvent être perçus comme un atteinte à la vie privée par le personnel d'exploitation s'ils sont divulgués ou utilisés à des fins autres que celles pour lesquelles ils ont été faits.

3. AUTORITE COMPETENTE

En conformité avec le § 5.12, le Bénin confiera à une ou à des autorités compétentes appropriées la tâche d'appliquer le critère de mise en balance.

Note. — Le Bénin peut désigner différentes autorités compétentes pour des situations différentes. Par exemple, pour appliquer le critère de mise en balance dans le cas d'une procédure pénale ou civile, l'autorité compétente désignée peut être une autorité juridique. Une autre autorité compétente peut être désignée pour appliquer le critère de mise en balance lorsque le but de la demande de divulgation est un accès par le public.

4. APPLICATION DU CRITERE DE MISE EN BALANCE

4.1 Lorsque la demande porte sur un élément destiné à être divulgué ou utilisé dans le cadre d'une procédure pénale, civile, administrative ou disciplinaire, l'autorité compétente acquerra la certitude qu'un fait substantiel en question dans la procédure ne puisse être déterminé sans cet élément, avant d'appliquer le critère de mise en balance.

4.2 Dans l'application du critère de mise en balance, l'autorité compétente tiendra compte notamment de ce qui suit :

- a) le but dans lequel l'élément a été créé ou produit ;
- b) l'utilisation que le demandeur entend faire de l'élément ;
- c) si la divulgation ou l'utilisation de l'élément aura une conséquence néfaste sur les droits ou les intérêts d'une personne ou d'une organisation ;
- d) si la personne ou l'organisation concernée par l'élément a consenti à la mise à disposition de celui-ci ;
- e) si des mesures de protections suffisantes sont en place pour limiter la divulgation ou l'utilisation ultérieure de l'élément ;
- f) Si l'élément a été ou peut être dépersonnalisé, résumé ou synthétisé,
- g) Si la mise à disposition de l'élément est urgente pour un risque pour la santé ou la vie,
- h) Si l'élément représente une information sensible ou à laquelle il faudrait limiter l'accès ;
- i) Si l'élément laisse raisonnablement présumer que l'accident ou l'incident a été causé par un acte ou une omission considérés, d'après les lois et règlements nationaux, comme équivalent a des cas de négligences grave ou de faute volontaire, ou ayant été accomplis dans une intention criminelle.

5 REGISTRE DES DECISIONS

Recommandation. Il est recommandé que l'autorité compétente consigne les motifs de sa décision lorsqu'elle applique le critère de mise en balance. Les motifs devraient être mis et être consultés selon les besoins pour des décisions ultérieurs.

6 RAPPORT FINAL

Recommandation. Afin de limiter l'utilisation du rapport final à des fins autres que la prévention des accidents et des incidents, il est recommandé que les Etats envisagent :

- a) de réaliser des enquêtes distinctes pour les utilisations à autres fins ;
- b) de différencier les parties du rapport final de manière à permettre l'utilisation des renseignements factuels qui y figurent tout en empêchant l'utilisation de l'analyse des conclusions et des recommandations de sécurité pour attribuer un blâme ou un responsabilité ;
- c) d'empêcher l'utilisation du rapport final comme élément de preuve dans les procédures visant à attribuer un blâme ou une responsabilité.

En conformité avec le chapitre 6§6.5. Les rapports finals sont rendus publics aux fins de la prévention des accidents et ne font pas l'objet d'une protection en vertu du §5.12. Cela dit, l'utilisation de parties du rapport final, en particulier de l'analyse, des

conclusions et des recommandations de sécurité, comme éléments de preuve devant les tribunaux nationaux en vue de l'attribution d'une blâme ou d'une responsabilité est contraire au but dans lequel l'enquête a été réalisée.

7 PERSONNEL CHARGE DES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

Dans l'intérêt de la sécurité et en conformité avec les dispositions du chapitre 3. § 3.1. il est recommandé que les Etats envisagent de ne pas obliger le personnel chargé des enquêtes sur les accidents de donner une opinion sur des question de blâme ou de responsabilité dans le cadre de procédures civiles, pénales, administratives ou disciplinaires.



RAB 13

**ENQUÊTES SUR LES
ACCIDENTS ET INCIDENTS**

Réf: R2 - RAB 13-C

Date: Décembre 2020

Page 64 sur 76

SUPLÉMENTS

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, D'INCIDENT GRAVE OU D'INCIDENT APPELANT UNE ENQUÊTE

Expéditeur	Concernant	Destinataires	Référence Annexe 13
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 ou avions à turboréacteurs)	4.1
État d'immatriculation	Accidents et incidents graves nationaux et autres : tous aéronefs	État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg ou avions à turboréacteurs)	4.8

2. RAPPORT FINAL

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

Expéditeur	Type de communication	Concernant	Destinataires	Référence Annexe 13
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 Autres États participant à l'enquête État dont des ressortissants ont trouvé la mort ou ont subi des blessures graves 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

ENQUÊTES SUR LES
ACCIDENTS ET INCIDENTS

3. COMPTE RENDU ADREP

Accidents et incidents, 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 sauf 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>
États qui font des recommandations de sécurité	Recommandations de sécurité	Recommandations faites à un autre État	Service d'enquête de cet État	6.8 8.3
		Documents OACI	OACI	6.9

**ENQUÊTES SUR LES
ACCIDENTS ET INCIDENTS**
SUPPLÉMENT C
Liste d'exemples d'incidents graves

1. L'expression *incident grave+ est définie au Chapitre 1, comme suit :

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

2. Il peut y avoir une forte probabilité d'accident s'il ne reste peu ou pas de défenses de sécurité pour éviter que l'incident ne se transforme en accident. Pour déterminer si tel est le cas, une analyse des événements basée sur les risques, tenant compte du scénario le plus crédible si l'incident s'était aggravé, ainsi que de l'efficacité des défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel, peut être réalisée comme suit :

- a) examiner s'il y a un scénario crédible pour expliquer comment cet incident aurait pu se transformer en accident ;
- b) évaluer les défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel comme étant :
 - efficaces, s'il restait plusieurs défenses et s'il fallait qu'elles échouent en même temps ; ou
 - limitées, s'il ne restait peu ou pas de défenses ou si l'accident n'a été évité que par chance.

Tenir compte à la fois du nombre et de la robustesse des défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel. Ne pas tenir compte des défenses qui ont déjà échoué, et ne tenir compte que de celles qui ont fonctionné et de tout autre défense encore en place.

Note 1. — Le scénario le plus crédible concerne l'évaluation réaliste du risque de blessures ou de dommages résultant de l'accident potentiel.

Note 2. — Les défenses comprennent les membres d'équipage, leur formation et procédures, l'ATC, les alertes (à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéronef), les systèmes et redondances d'aéronef, la conception structurale de l'aéronef et l'infrastructure d'aérodrome.

La combinaison de ces deux évaluations aide à déterminer quels incidents sont des incidents graves :

		<i>b) Défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel</i>	
		<i>Efficaces</i>	<i>Limitées</i>
<i>a) Scénario le plus crédible</i>	<i>Accident</i>	<i>Incident</i>	<i>Incident grave</i>
	<i>Pas d'accident</i>	<i>Incident</i>	

3. Les incidents énumérés sont des exemples d'incidents qui peuvent être graves. Cette liste n'est cependant pas exhaustive et selon le contexte, ses divers points peuvent ne pas être classés comme incidents graves s'il restait des défenses efficaces entre l'incident et le scénario crédible.

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

Collisions non classées comme accidents.

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

Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation¹ ou une piste non assignée.

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

Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation⁽¹⁾, sur ou une piste non assignée à des endroits non prévus pour l'atterrissage, comme des routes.

Retrait d'une jambe d'atterrisseur, ou atterrissage sur le ventre, non classé comme accident.

Traînage à l'atterrissage d'une extrémité d'aile, d'un fuseau-moteur ou de toute autre partie de l'aéronef, lorsqu'il n'est pas classé comme accident.

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

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

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

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

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

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

a) pour les vols à un seul pilote (télé pilote compris) ;

b) pour les vols à plusieurs pilotes lors desquels la sécurité du vol a été compromise par une augmentation importante de la charge de travail des autres membres de l'équipage.

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

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

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

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

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

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

1. *À l'exclusion des opérations autorisées effectuées par des hélicoptères.*

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 les services nationaux chargés de l'enquête quels qu'ils soient. 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'analyses sont en général nécessaires si les enregistreurs sont endommagés.

Les installations utilisées pour la lecture des données des enregistreurs de bord devraient permettre :

- a) de démonter les enregistreurs ayant subi de graves dommages et d'en lire les données ;
- b) de 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) d'analyser manuellement le signal binaire brut pour les enregistreurs de données de vol numériques à bande ;
- d) d'améliorer et filtrer numériquement les enregistrements de conversations, au moyen de logiciels appropriés ;
- e) d'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

ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS

1. Si un moteur se détache d'un aéronef, l'événement est classé comme un accident, même si les dommages se limitent au moteur.
2. Une perte de capots de moteur (soufflante ou partie chaude) ou d'éléments d'inverseur qui ne cause pas d'autres dommages à l'aéronef n'est pas considérée comme un accident.
3. Les cas d'éjection d'aubes de compresseur ou de turbine ou d'autres éléments internes de moteur par la tuyère du moteur ne sont pas considérés comme des accidents.
4. L'écrasement ou la perte du radome ne sont pas considérés comme des accidents, à moins qu'ils ne causent des dommages importants à d'autres structures ou systèmes.
5. Les cas d'absence de volet, de bec ou d'un autre élément hypersustentateur, d'ailette marginale, etc., dans lesquels l'aéronef est autorisé à voler au titre de la liste d'écarts de configuration (LEC) ne sont pas considérés comme des accidents.
6. Ne seront pas considérés comme des accidents une rentrée de jambe de train d'atterrissage ou un atterrissage sur le ventre se traduisant seulement par des marques d'abrasion sur le revêtement, quand l'appareil peut être sans danger autorisé à effectuer un autre vol après des réparations mineures ou temporaires et que, par la suite, il fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente.
7. Si les dommages structurels causent une dépressurisation de l'appareil ou empêchent sa pressurisation, l'événement est classé comme un accident.
8. Un événement nécessitant la dépose d'éléments pour inspection, comme la dépose préventive d'une jambe de train d'atterrissage à la suite d'une sortie de piste à basse vitesse, n'est pas considéré comme un accident même s'il entraîne beaucoup de travail, sauf si l'on constate des dommages importants.
9. Les événements entraînant une évacuation d'urgence ne sont pas considérés comme des accidents, sauf si une personne est grièvement blessée ou si l'aéronef subit des dommages importants.

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

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



RAB 13

**ENQUÊTES SUR LES
ACCIDENTS ET INCIDENTS**

Réf: R2 - RAB 13-C
Date: Décembre 2020
Page 74 sur 76

fonctionnement, la réparation ne sera pas jugée majeure et, par conséquent, l'événement ne sera pas classé comme un accident.

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

SUPPLÉMENT F

ENTENTES DE DÉLÉGATION D'ENQUÊTE

Conformément au § 5.1, l'État d'occurrence est chargé d'ouvrir et de mener une enquête, mais il peut déléguer, en totalité ou en partie, la conduite de cette enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) par accord et consentement mutuels. De même, une délégation de la conduite d'une enquête peut avoir lieu quand un État est tenu d'ouvrir une enquête sur des accidents ou des incidents graves survenus sur le territoire d'un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'Annexe 13, ou lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque.

La conclusion d'une entente de délégation d'enquête commence normalement par la décision de l'État qui a la responsabilité d'ouvrir et de mener l'enquête. En général, cet État peut envisager de déléguer la conduite de l'enquête à un autre État ou à un RAIO, en particulier pour les situations dans lesquelles il pourrait être utile ou plus pratique que l'État ou le RAIO choisi mène l'enquête, ou lorsque l'État qui a la responsabilité d'ouvrir l'enquête ne possède pas les ressources ou les moyens nécessaires pour enquêter sur l'événement conformément à l'Annexe 13.

En fonction des parties qui participent à l'enquête, la portée de l'enquête à mener par un autre État ou par un RAIO déterminera si une entente officielle de délégation d'enquête est nécessaire, ou si une entente mutuelle suffirait. En général, la délégation de l'ensemble de l'enquête exige une entente officielle de délégation d'enquête. Dans le cas d'une délégation d'une partie de l'enquête, une entente officielle de délégation d'enquête serait laissée à la discrétion des deux parties.

Lorsque toute l'enquête est déléguée à un autre État ou à un RAIO, il est attendu de cet État ou de ce RAIO qu'il soit responsable de la conduite de l'enquête, y compris la publication du rapport final et du compte rendu ADREP. Lorsqu'une partie de l'enquête est déléguée, l'État déléguant conserve normalement la responsabilité de la conduite de l'enquête, y compris la publication du rapport final et du compte rendu ADREP. En tout cas, l'État déléguant mettra tout en œuvre pour faciliter l'enquête.

Il importe de faire la différence entre l'ouverture et la conduite d'une enquête pour ce qui est de déclencher et de mettre fin aux événements de chaque fonction. L'*ouverture* de l'enquête commence dès que le service d'enquête sur les accidents est informé de l'accident ou incident, et qu'il en transmet la notification officielle aux États concernés et à l'OACI comme l'exige le § 4.1. La *conduite* de l'enquête est la fonction qui consiste à réaliser une enquête conformément à l'Annexe 13, et à publier les rapports, y compris le rapport final.

Il importe que l'entente de délégation d'enquête permette de réaliser l'objectif de l'enquête et de se conformer aux exigences de l'Annexe 13. Par conséquent, les parties à l'entente devraient veiller à ce que la responsabilité de chacune des parties soit clairement définie. La teneur et les détails de l'entente dépendent de la portée de la délégation.



RAB 13

Réf: R2 - RAB 13-C

Date: Décembre 2020

Page 76 sur 76

**ENQUÊTES SUR LES
ACCIDENTS ET INCIDENTS**

Note. — Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, Partie I — Organisation et planification (Doc 9756), Chapitre 2, contient des éléments d'orientation sur la délégation des enquêtes et un modèle d'entente de délégation.