

# REPUBLIQUE GABONAISE

# Règlement aéronautique gabonais N° 6

# ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

(RAG 6)

2<sup>ème</sup> édition



Juillet 2019



# REPUBLIQUE GABONAISE

# Règlement aéronautique gabonais N° 6

# ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

(RAG 6)

2<sup>ème</sup> édition



Juillet 2019



REPUBLIQUE GABONAISE UNION – TRAVAIL – JUSTICE



## DECISION n°015/2016/ANAC/DG/DJ

PORTANT ADOPTION DU REGLEMENT AERONAUTIQUE GABONAIS
RELATIF AUX ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION, EN ABREGE RAG 6

#### Le Directeur Général;

#### Vu la Constitution;

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 07 décembre 1944, ratifiée par la République Gabonaise, le 10 janvier 1962 ;

Vu le Règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012, portant adoption du Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC;

Vu la loi n°7/65 du 05 juin 1965, portant Code de l'Aviation Civile et Commercial ;

Vu la loi 005/2008 du 11 juillet 2008, portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé ANAC ;

Vu l'ordonnance n°0014/PR/2012 du 11 août 2011, portant réorganisation de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu le décret n°0452/PR/MPITPTHTAT du 19 avril 2013, portant approbation des statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu le décret n°033/PR du 24 janvier 2014, portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n°487/PR du 11 septembre 2015, fixant la composition du Gouvernement de la République ;

Vu l'arrêté n°00007/MPITPTHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012, complétant les dispositions de l'arrêté n°00866/MT/ANAC du 30 mars 2010, portant adoption du Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;

Vu l'arrêté n°00006/MPITPTHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile;

Vu la Circulaire n°01/ANAC/2014 du 18 février 2014, fixant les conditions d'application de l'arrêté n°0007/MPITPTHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012, compléments dispositions de l'arrêté n°00866/MT/ANAC du 30 mars 2010 portant adoption du Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;

Vu les nécessités de service ;

#### DECIDE :

Article 1<sup>er</sup>: La présente décision, prise en application des dispositions de l'arrêté n°00007/MPITPTHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012 susvisé, porte adoption du Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en abrégé RAG 6.

Article 2 : Est adopté, le Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation joint en annexe de la présente décision.

Article 3: Le RAG 6 fixe les modalités de mise en œuvre des enquêtes en cas d'accident ou incident d'aviation survenu en République Gabonaise, conformément aux dispositions de l'annexe 13 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

Il fixe en outre, les règles de coopération et de coordination en matière d'enquête, notamment en ce qui concerne l'organisation, la planification et les procédures d'investigation technique sur les accidents et les incidents d'aviation.

Article 4: La présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature, sera enregistrée, publiée et communiquée partout où besoin sera.

Fait à Libreville, le 05 juillet 2016

#### MAITRISE DU DOCUMENT

	Nom	Fonction/ structure	Validation *	
			Date	Signature
Rédaction	E. HOCKE-NGUEMA-BITEGHE	DG-QM	04.07.2016	The state of the s
	R. J. NGUIMBI	סר-רם	04.67.2016	M Sainth
	N. AWANANG ep. ANATO	DE-ED	01/07/2016	R. Anaumy.
Vérification	S. SAMBA	DA-AD	04/07/2016	b3
	C. MAKOUMBOU	DN-ND	04/07/2016	7.0.
	J.C. ONNAS	DG-XD	2/2/2016	Med
Validation	A. NKOUMOU DELAUNAY	DG-DA	04/07/2016	P.0
Qualité	E. HOCKE-NGUEMA-BITEGHE	DG-QM	04.07.2016	##
Approbation	D. OYINAMONO	DG-DD	04.07.2076	ANAC ANAC ANAC ANAC ANAC ANAC ANAC ANAC



REPUBLIQUE GABONAISE UNION – TRAVAIL – JUSTICE

Visa DJ-JD:

### DECISION n° 063/2019/ANAC/DG/DJ

PORTANT ADOPTION DE L'AMENDEMENT N° 2 DU REGLEMENT AERONAUTIQUE GABONAIS RELATIF AUX ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION EN ABREGE RAC 6

#### Le Directeur Général;

#### Vu la Constitution;

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 07 décembre 1944, ratifiée par la République Gabonaise, le 18 janvier 1962 ;

Vu le Traité de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), révisé à Yaoundé, au Cameroun, le 25 juin 2008, ensemble les actes additionnels subséquents ;

Vu le Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) adopté par le Règlement n° 07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 ;

Vu la Loi n° 023/2016 du 29 décembre 2016, portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu la Loi n° 005/2008 du 11 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu le Décret n° 000235/PR/MTL du 04 octobre 2018, portant réorganisation du Bureau d'Enquête sur les Incidents et Accidents d'Aviation ;

Vu les Statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, adoptés par le Décret n°0452/PR/MPITPTHTAT du 19 avril 2013 ;

Vu l'Arrêté n° 00042/MTL/ANAC du 30 mai 2017, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu l'Arrêté n° 000017/MTL/ANAC du 21 décembre 2018, portant adoption du nouveau Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;

Vu le Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux généralités, en abrégé RAG o, adopté par la Décision n° 094/2017/ANAC/DG/DJ du 27 novembre 2017, ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu le Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en abrégé RAG 6, adopté par la Décision n° 015/2016/ANACDG/DJ du 05 juillet 2016, ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu les nécessités de service ;

## DÉCIDE

#### Article 1er: Objet

La présente décision, prise en application des dispositions de l'arrêté n°000017/MTL/ANAC du 21 décembre 2018 susvisé, porte adoption de l'amendement n° 2 du Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en abrégé RAG 6.

#### Article 2: Amendement

Est amendé, le Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en abrégé RAG 6.

#### Article 3: Champ d'application

L'amendement n° 2 du RAG 6 fait suite à l'amendement n° 17 de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, en vue de le rendre conforme aux normes internationales en vigueur.

A ce titre, l'amendement n° 2 du RAG 6 porte notamment sur :

- la mise à jour des définitions ;
- l'harmonisation des dispositions relatives à la notification et à la diffusion du rapport final ;
- l'amélioration des délais de réalisation des enquêtes sur les accidents et incidents graves ;
- la facilitation des procédures d'admission dans l'Etat d'occurrence pour le personnel chargé de l'enquête et de son matériel;
- les précisions en vue d'éviter toute confusion possible entre les droits et privilèges d'un expert et ceux d'un représentant accrédité;
- le renforcement de la coopération entre les Etats relativement aux recommandations de sécurité ;
- l'amélioration des orientations sur la classification des recommandations de sécurité ;
- les orientations sur la délégation des enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation.

## Article 4: Entrée en vigueur

La présente décision, qui prend effet à compter de sa date de signature, sera enregistrée, publiée au Journal Officiel et communiquée partout où besoin sera.

Fait à Libreville, le 31 juillet 2019

Arthur NKOUMOU DELAUN



Chapitre :	6.1	
Page :	1/34	
Edition :	02	
Date :	Juillet 2019	

#### Validation du document

	Nom	Fonction/ structure	Date	Validation Signature
Rédaction	Augustin MFOUDI	BEIAA	24/07/2019	Whugeh
Vérification	Rahim Jhan NGUIMBI	סו-וס	25/07/19	R
Validation	Dieudonné MFOUBOU MOODHOUMA	BEIAA	29/07/201	
Qualité	Edmond HOCKE NGUEMA BITEGHE	DG-QM	30.07.2019	AFF
Approbation	Arthur NKOUMOU DELAUNAY	DG-DD	34/07/19	Joles



Chapitre :	6.1
Page :	2/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

## Inscription des amendements et des rectificatifs

• •0	T	MENDEM	
N°	Applicable le	Inscrit	par
	le	le	
	1		
	+		
	1		
	1		
	1		
	1		
	+		
	-		
	ļ		
	1		
	+		
	+		
	1	Ì	ı

	RECTIFICATIFS				
N°	Date de publication	Inscrit le	par		
	publicus:				
	ļ				
	1				



Chapitre :	6.1
Page :	3/34
Edition :	02
Date :	iuillet 2019

## Historique des amendements

Ed.	Amend.	Origine	Objet	Dates : - Adoption - Entrée en vigueur - application
01		Commission	Transposition de l'Annexe 13 10e édition juillet 2010	
	1	Amendement n°16 de l'Annexe 13 Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP)	Actualiser les recommandations sur l'accès aux éléments de preuve durant les enquêtes, et sur le suivi de l'avancement des recommandations de sécurité	- 29 nov 2018 - 29 nov 2018 - 10 déc 2018
	l'Annexe 13 (SL 34/19 Troisième réunion du Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP)  Harmonisation des dispositions sur la notificatio et sur la diffusion du rapport final; Amélioration des délais de réalisation des enquê sur les accidents et incidents graves et la diffusio du rapport final;	Harmonisation des dispositions sur la notification	- 30 juil 2019 - 30 août 2019 - 05 nov 2019	
		Amélioration des délais de réalisation des enquêtes sur les accidents et incidents graves et la diffusion du rapport final ;		
entre les droits e un représentant Renforcement de	Précision en vue d'éviter toute confusion possible entre les droits et privilèges d'un expert et ceux d' un représentant accrédité;			
		Renforcement de la coopération entre les Etats relativement aux recommandations de sécurité;		
			Amélioration des orientations sur la classification des recommandations de sécurité ;	
			Orientations sur la délégation des enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation.	



Chapitre :	6.1
Page :	4/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### Liste des références

- Code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC, adopté par le Règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 ;
- Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016, portant Code de l'Aviation Civile ;
- Décret n°000235/PR/MTL du 04 octobre 2018, portant réorganisation du Bureau d'Enquête sur les Incidents et Accidents d'Aviation ;
- Annexe 13 Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, 11ème édition juillet 2016 ;
- Annexe 6 Exploitation technique des aéronefs ;
- Doc 9587 Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international ;
- Doc 9756 Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;
- Doc 9962 Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents.



Chapitre :	6.1
Page :	5/34
Edition :	02
Date :	iuillet 2019

#### Table des matières

Validation du document	1
Inscription des amendements et des rectificatifs	2
Historique des amendements	3
Liste des références	4
Table des matières	5
Abréviations et symboles	8
OBJECTIF DE L'ENQUÊTE	13
INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES	13
CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF	_
Généralités	13
Demande émanant de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'Ét conception ou de l'État de construction	
Transfert de la garde de l'aéronef	13
ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE LA REPUBLIQUE  GABONAISE A UN AERONEF ETRANGER	14
Envoi de la notification	14
Forme et contenu	14
Langue à utiliser	15
Renseignements complémentaires	état de
Renseignements — Participation	15
ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU HORS DU TERRITOIRE GABONAIS A UN AEROI IMMATRICULE EN REPUBLIQUE GABONAISE	15
Envoi de la notification	
Renseignements — Participation	15
RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE	16
Accident ou incident survenu sur le territoire d'un état non contractant	
État d'immatriculationAccident ou incident survenu en dehors du territoire d'un état quelconque	
État d'immatriculation	16



Chapitre :	6.1
Page :	6/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTEResponsabilité de la République gabonaise dans la conduite de l'enquête	
Généralités	
Enquêteur désigné — Désignation	-
Enregistreurs de bord	
Enregistrement au sol	
Autopsies	
Examens médicaux	
Coordination — Autorités judiciaires	
Information des services de sûreté en aviation	
Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents	18
Réouverture de l'enquête Responsabilité d'un autre état quelconque	-
Renseignements sur un accident ou un incident	
Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves	20
Renseignements sur les organismes	
PARTICIPATION À L'ENQUÊTE	20
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception de l'état de construction	on et
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception	on et 20
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception de l'état de construction	on et 20 20
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception de l'état de construction	on et 20 20 20 21
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception de l'état de construction	on et 20 20 21 21
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception de l'état de construction	on et 20 20 21 21
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception de l'état de construction	on et 20 20 21 21 21
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception de l'état de construction Droits	on et 20 20 21 21 21 21
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception de l'état de construction  Droits  Obligations  Participation d'autres états  Droits  Privilèges des représentants accrédités  Conseillers  Participation  Obligations  Droits et privilèges  Droits et privilèges  Privilèges  Droits et privilèges	on et 20 21 21 21 21 21
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception de l'état de construction  Droits  Obligations  Participation d'autres états  Droits  Privilèges des représentants accrédités  Conseillers  Participation  Obligations  Droits et privilèges  Droits et privilèges  Diffusion de renseignements — Consentement	on et20212121212121
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception de l'état de construction  Droits  Obligations  Participation d'autres états  Droits  Privilèges des représentants accrédités  Conseillers  Participation  Obligations  Droits et privilèges  Droits et privilèges  Privilèges  Droits et privilèges	on et 20 21 21 21 21 22 23 23
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception de l'état de construction	on et202121212121212121
Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception de l'état de construction	on et20212121212222232323



Chapitre :	6.1
Page :	7/34
Edition :	02
Date :	iuillet 2019

## RESPONSABILITE D'UN ETAT QUI REÇOIT OU EMET DES RECOMMANDATIONS DE SECURITE

	25
Suite à donner aux recommandations de sécurité	
COMPTE RENDU PRELIMINAIRE	
Responsabilité de l'état qui mène l'enquête	26
Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg	26
Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins	26
Langue à utiliser	26
Envoi	26
COMPTE RENDU DE DONNEES D'ACCIDENT/INCIDENT	27
Responsabilité de l'état qui mène l'enquête	27
Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg	27
Renseignements supplémentaires	27
Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg	27
Rase de données et mesures préventives	28



Chapitre :	6.1
Page :	
Edition :	02
Date :	juillet 2019

### Abréviations et symboles

ANAC Agence Nationale de l'Aviation Civile

RAG Règlement Aéronautique Gabonais

BEIAA Bureau Enquête Incidents et Accidents d'Aviation

ADREP Aviation Data Reporting Program



Chapitre :	6.1
Page :	9/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### 6.1 DEFINITIONS

Les expressions ci-dessous ont les significations suivantes :

#### Accident

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

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

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

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
  - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et dan

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 parebrise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, 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.

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

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

Note 3. — Le type de système d'aéronef sans pilote qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au § 6.5.1.

Note 4. — Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément F.

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.



Chapitre :	6.1
Page :	10/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### 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 nocif.

Causes

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

Compte rendu préliminaire

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

Conseiller

Personne nommée par un 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.

Enregistreur de bord

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

Note. — Les Parties 1, 2 et 3 de l'Annexe 6 contiennent des spécifications relatives aux enregistreurs de bord.

État d'immatriculation

État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

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

État d'occurrence

État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

État de conception

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

État de construction

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

État de l'exploitant

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

permanente.

**Exploitant** 

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



Chapitre :	6.1
Page :	11/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

**Facteurs** contributifs

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

Incident

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 vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

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

Masse maximale

Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Programme national de

Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

sécurité (PNS). Recommandation de sécurité

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

Représentant accrédité.

Personne désignée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre Etat. Le représentant accrédité désigné proviendra normalement du Bureau d'Enquête sur les Incidents et Accidents d'Aviation.

Service d'enquête sur les accidents

Service désigné par un État pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation conformément aux dispositions de l'Annexe13.



Chapitre :	6.2
Page :	12/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### 6.2 DOMAINE D'APPLICATION

- 6.2.1 À moins d'indications contraires, les dispositions du présent Règlement Aéronautique Gabonais s'appliquent aux activités qui font suite à un accident ou un incident où qu'il soit survenu.
  - Note. L'application de ces dispositions aux cas d'accident ou d'incident grave survenu hors du territoire de la République gabonaise, dans une zone de souveraineté indéterminée ou en haute mer est traitée aux §6. 5.2 et 6.5.3 respectivement.
- 6.2.2 Dans le présent RAG, les spécifications qui concernent l'État de l'exploitant ne s'appliquent que s'il s'agit d'un aéronef loué, affrété, ou banalisé, et si l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation et exerce au regard du présente RAG, en partie ou en totalité, les fonctions et obligations de l'État d'immatriculation.

\_\_\_\_\_

Chapitre :	6.3
Page :	13/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### **6.3 GENERALITES**

#### OBJECTIF DE L'ENQUÊTE

6.3.1 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.

#### INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES

- 6.3.2 Le Bureau enquêtes sur les incidents et accidents d'aviation créé par décret n° 01108/PR/MT du 03 octobre 2011 est indépendant des autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête.
- Note. Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, Partie 1 Organisation et planification (Doc 9756) contient des orientations sur l'indépendance des services d'enquête sur les accidents

## CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF Responsabilité de la République Gabonaise en tant qu'Etat d'occurrence

#### Généralités

- 6.3.3 En cas d'accident sur son territoire, la République gabonaise prendra toutes dispositions utiles pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant le temps qui sera nécessaire aux fins d'enquête. Les mesures de conservation des indices comprennent notamment la conservation, par des procédés photographiques ou autres, de tous les indices susceptibles d'être enlevés, effacés, perdus ou détruits. La garde de l'aéronef comprend des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef aux personnes non autorisées et à empêcher le pillage et la détérioration.
  - Note 1. Le contrôle de l'épave fait l'objet du § 6.5.6.
  - Note 2. La conservation des indices provenant des enregistreurs de bord exige que la récupération et la manipulation de ces appareils ne soient confiées qu'à un personnel qualifié.

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

6.3.4 La République gabonaise prendra toutes dispositions nécessaires pour satisfaire, dans la mesure où cela sera pratiquement possible et compatible avec la conduite normale de l'enquête, la demande de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction que l'aéronef, son contenu et tous les indices soient conservés intacts en attendant leur examen par un représentant accrédité de l'État demandeur; 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

6.3.5 Sous réserve des dispositions des § 6.3.3 et 6.3.4, la République gabonaise, Etat d'occurrence, abandonnera à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'État d'immatriculation ou par l'État de l'exploitant, selon le cas, la garde de l'aéronef et de tout ou partie de son contenu, dès que ces objets ne seront plus nécessaires à l'enquête. À cet effet, la République gabonaise 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 la République gabonaise juge impossible de permettre l'accès, elle assurera elle-même le déplacement de l'aéronef ou de son contenu à un endroit où elle pourra en autoriser l'accès.

Amendement n° 2 juillet 2019

\_\_\_\_\_\_



Chapitre :	6.4
Page :	14/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### **6.4 NOTIFICATION**

# ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE LA REPUBLIQUE GABONAISE A UN AERONEF ETRANGER

#### Responsabilité de l'état d'occurrence

#### Envoi de la notification

- 6.4.1 L'Etat gabonais adressera une notification d'accident, d'incident grave ou d'incident appelant une enquête dans le contexte de l'Annexe 13, 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 gabonais n'est pas au courant d'un incident grave ou d'un incident appelant une enquête, il appartiendra à l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat de l'exploitant, selon le cas, de notifier cet incident à l'Etat de conception, à l'Etat de construction et à l'Etat d'occurrence.

#### Forme et contenu

- 6.4.2 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, 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 d'occurrence mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête;
  - k) caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou de l'incident et indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site;
  - I) 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.



Chapitre :	6.4
Page :	15/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### Langue à utiliser

6.4.3 La notification sera rédigée en français et en anglais.

#### Renseignements complémentaires

6.4.4 Dès qu'il sera en mesure de le faire, le Gabon communiquera les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

# Responsabilité de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception et de l'état de construction

#### Renseignements — Participation

- 6.4.5 L'Etat gabonais, en tant qu'Etat d'immatriculation, Etat de l'exploitant, Etat de conception ou Etat de construction accusera réception de la notification d'accident ou d'incident.
- 6.4.6 Lorsqu'ils recevront la notification, l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et de construction fourniront, dès que possible, à l'Etat gabonais, en tant qu'Etat d'occurrence, tous les renseignements utiles dont ils disposent au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident. Chacun fera également savoir à l'Etat gabonais 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 au Gabon, chacun indiquera aussi la date probable de son arrivée.
- 6.4.7 Lorsqu'il recevra la notification, l'État de l'exploitant communiquera à la République gabonaise, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

# ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU HORS DU TERRITOIRE GABONAIS A UN AERONEF IMMATRICULE EN REPUBLIQUE GABONAISE

#### Responsabilité de la République gabonaise

#### Envoi de la notification

- 6.4.8 Lorsque l'Etat gabonais, en tant qu'Etat d'immatriculation, ouvre une enquête sur un accident ou un incident, il transmettra une notification conformément au § 6.4.2 et 6.4.3 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.

#### Responsabilité de l'état de l'exploitant, de l'état de conception et de l'état de construction Renseignements — Participation

- 6.4.9 La République gabonaise, en tant qu'Etat d'immatriculation demandera à l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception ou l'Etat de construction un accusé de réception de la notification d'accident ou d'incident qu'il leur a adressé conformément au § 6.4.8.
- 6.4.10 Lors de la notification, la République gabonaise demandera à l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception et l'Etat de construction de lui fournir tous renseignements utiles dont ils disposent au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident. Chacun fera savoir également à l'Etat gabonais s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et dans l'affirmative, il indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit être présent à l'enquête, chacun indiquera aussi la date probable de son arrivée.
- 6.4.11 A la réception de la notification, la République gabonaise, 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.

Amendement n° 2 juillet 2019

\_\_\_\_\_



Chapitre :	6.5
Page :	16/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

## 6.5 ENQUÊTE

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

#### Accident ou incident survenu sur le territoire de la République gabonaise

6.5.1 Le BEIAA ouvre une enquête technique sur les circonstances de l'accident et en assure la conduite. Sur proposition du directeur du BEIAA, le ministre en charge de l'aviation civile peut déléguer en totalité ou en partie la conduite de l'enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents par accord et consentement mutuels.

Dans tous les cas, la République gabonaise facilitera l'enquête par tous les moyens.

- 6.5.1.1 Le Gabon ouvre une enquête sur les circonstances d'un incident grave. Il peut 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 et incidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, le Gabon facilitera l'enquête par tous les moyens.
- 6.5.1.2 Le BEIAA ouvre une enquête sur les circonstances d'un incident grave lorsque l'aéronef a une masse est supérieure à 2 250 kg. Sur proposition du directeur du BEIAA, le ministre chargé de l'aviation civile peut déléguer, en totalité ou en partie, la conduite de l'enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, la République gabonaise facilitera l'enquête par tous les moyens.
- 6.5.1.3 Lorsque l'Etat gabonais n'ouvre ni ne mène d'enquête et qu'il ne la délègue pas à un autre Etat ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents comme l'indiquent les § 6.5.1 et 6.5.1.2, l'Etat d'immatriculation ou, dans l'ordre suivant, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception ou l'Etat de construction a la faculté de demander par écrit à l'Etat gabonais de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l'Etat gabonais donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, l'Etat ayant fait la demande ouvrira et mènera l'enquête sur la base des informations dont il dispose.
  - L'enquête ainsi menée ne dispense pas le Gabon des obligations qui lui incombent en tant qu'Etat d'occurrence, pas plus qu'elle ne donne nécessairement à l'Etat qui fait la demande, le droit d'accéder au site de l'accident, à l'épave ou à tout autre preuve ou information se trouvant sur le territoire national.
- Note 5. Le Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) (Doc 9946) renferme des éléments indicatifs sur la mise en place et la gestion d'un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents.
- Note 6 La délégation d'une enquête ne dispense pas l'Etat gabonais des obligations qui lui incombent en vertu de l'Annexe 13 de l'OACI.
- Note 7 Le § 6.5.1.3 ne donne pas nécessairement à l'Etat qui fait la demande le droit d'accéder au site de l'accident, à l'épave ou à toute autre information se trouvant sur le territoire de l'Etat d'occurrence.

#### Accident ou incident survenu sur le territoire d'un état non contractant

#### État d'immatriculation

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

#### Accident ou incident survenu en dehors du territoire d'un état quelconque

#### État d'immatriculation

6.5.3 lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave survenu à un aéronef immatriculé au Gabon se trouve sur le territoire d'un Etat quelconque, l'Etat gabonais ouvrira et mènera toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, il pourra déléguer la conduite



Chapitre :	6.5
Page :	17/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre Etat ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, par accord et consentement mutuels.

- 6.5.3.1 Les États les plus proches du lieu d'un accident survenu un aéronef immatriculé au Gabon dans les eaux internationales prêteront l'assistance qu'ils seront en mesure de fournir et répondront, de la même façon, aux demandes de la République gabonaise.
- 6.5.3.2 Lorsque l'Etat d'immatriculation n'ouvre ni ne mène d'enquête et qu'il ne la délègue pas à un autre Etat ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents comme l'indique le § 6.5.3, l'Etat de l'exploitant ou, dans l'ordre suivant, l'Etat de conception ou l'Etat de construction a la faculté de demander par écrit à l'Etat d'immatriculation de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l'Etat d'immatriculation donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, il est recommandé que l'Etat ayant fait la demande ouvre et mène l'enquête sur la base des informations dont il dispose.

Note: les dispositions du § 6.5.3.2 ci-dessus ne dispensent pas l'Etat d'immatriculation de ses obligations qui lui incombent en vertu de l'Annexe 13 de l'OACI.

#### ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

#### Responsabilité de la République gabonaise dans la conduite de l'enquête

#### Généralités

- 6.5.4 Le bureau enquête incidents et accidents d'aviation (BEIAA) mènera l'enquête en toute indépendance et sans restriction, en accord avec les disposions de l'annexe 13. 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 les incidents, comme prévus au § 6.5.12;
  - 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.

Lorsque ce sera matériellement possible, le BEIAA 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 déterminées par le BEIAA en fonction des leçons que celui-ci s'attend à en tirer pour améliorer la sécurité.

- 6.5.4.1 Toute enquête réalisée conformément aux dispositions du présent règlement sera distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.
- 6.5.4.2. Le BEIAA élaborera des politiques et des procédures qui décrivent en détail ses fonctions. Celles-ci comprendront l'organisation et la planification, l'enquête et le compte rendu.
- 6.5.4.3 Dans le cadre de toute enquête menée au titre des dispositions du présent règlement, tous les éléments de preuves disponibles seront accessibles sans restriction et sans délai.
- 6.5.4.4 Un arrêté fixe le cadre de coopération entre le BEIAA et les autorités judiciaires pour qu'une enquête technique ne soit pas gênée par des enquêtes ou des procédures administratives ou judiciaires.

Note.— Cet arrêté porte 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.



Chapitre :	6.5
Page :	18/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### Enquêteur désigné — Désignation

- 6.5.5 Le directeur du BEIAA désignera l'enquêteur qui sera chargé de la direction de l'enquête et déclenchera immédiatement l'enquête.
- 6.5.6 L'enquêteur désigné accédera librement à l'épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers ATS, sur lesquels il exercera un contrôle total afin que le personnel autorisé qui participera à l'enquête puisse procéder sans retard à un examen détaillé des éléments de preuve.

#### Enregistreurs de bord

- 6.5.7 Les enregistrements de bord seront utilisés de manière effective au cours de l'enquête sur un accident ou un incident. Le BEIAA qui mène l'enquête prendra les dispositions nécessaires en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.
  - 6.5.7.1 Dans le cas où le BEIAA 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 Etats, en tenant compte de ce qui suit :
    - a) possibilités des moyens de lecture ;
    - b) délais de lecture;
    - c) emplacement des moyens de lecture.

#### **Enregistrement au sol**

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

#### **Autopsies**

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

#### Examens médicaux

6.5.9.1 Un médecin, désigné en raison de son expérience des enquêtes sur les accidents, pratiquera des examens médicaux des membres d'équipage, des passagers et du personnel aéronautique impliqué. Ces examens seront entrepris rapidement.

#### **Coordination** — Autorités judiciaires

6.5.10 Le BEIAA établira un protocole de coordination avec les autorités judiciaires, notamment sur les indices qui doivent être consignés et analysés rapidement pour que l'enquête puisse être menée à bien.

#### Information des services de sûreté en aviation

6.5.11 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 informer les organismes en charge de la sûreté d'aviation civile en République gabonaise.

#### Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents

- 6.5.12 Le BEIAA 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 le Gabon ne détermine, en conformité avec la législation gabonaise et sous réserve de l'Appendice 2 et du § 6.5.12.5, que leur divulgation ou utilisation l'emporte sur les incidences négatives qu'une telle mesure risque d'avoir, au niveau national et international, sur ladite enquête ou sur toute enquête future :
  - a) enregistrement de conversations et d'images du poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements ;



Chapitre :	6.5
Page :	19/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

- b) éléments sous la garde ou le contrôle du BEIAA, à savoir :
  - 1) toutes les déclarations obtenues de personnes par le BEIAA dans le cours de ses investigations;
  - 2) toutes les communications entre les 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 du service 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.
- 6.5.12.1 Le Gabon déterminera si d'autres éléments obtenus ou produits par le BEIAA dans le cadre d'une investigation sur un accident ou un incident devraient recevoir la même protection que les éléments énumérés au § 6.5.12.
- 6.5.12.2 Les éléments énumérés au § 6.5.12 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
  - Note 1.— Les éléments au § 6.5.12 comprennent des renseignements concernant un accident ou un incident,. La divulgation ou l'utilisation de ces éléments à des fins qui ne sont pas nécessaires dans l'intérêt de la sécurité peut avoir pour effet que les renseignements ne soient plus communiqués ouvertement aux enquêteurs dans l'avenir. L'absence de ces renseignements entraverait le processus d'enquête et influerait gravement sur la sécurité de l'aviation.
- 6.5.12.3 Le BEIAA ne divulguera pas les noms des personnes touchées par l'accident ou l'incident.
- 6.5.12.4 Les demandes visant des éléments qui sont sous la garde ou le contrôle du BEIAA sont adressées à la source initiale des renseignements, lorsqu'elle est disponible.
- 6.5.12.4.1 L BEIAA ne conserve, lorsque c'est possible, que des copies des éléments obtenus dans le cadre d'une investigation.
- 6.5.12.5 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 seront pas divulgués au public.
- 6.5.12.6 Le Gabon ne divulguera pas au public le projet de rapport final qu'il publie ou qu'il reçoit.
  - Note. 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 partie des exigences réglementaires.

#### Réouverture de l'enquête

- 6.5.13 Si, après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts, la République gabonaise, ayant mené l'enquête, rouvrira cette enquête. Toutefois, la République gabonaise, ayant mené l'enquête, devra d'abord donner son accord à tout État qui voudra rouvrir l'enquête.
  - Note. Quand un aéronef qui était considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles est retrouvé ultérieurement, la République gabonaise pourrait envisager de rouvrir l'enquête.

#### Responsabilité d'un autre état quelconque

#### Renseignements sur un accident ou un incident

6.5.14 La République gabonaise fournira, à la demande de l'État qui mène l'enquête sur un accident ou sur un incident, tous les renseignements utiles dont elle dispose.

Note. — Voir également § 6.5.16.



Chapitre :	6.5
Page :	20/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

- 6.5.14.1 Avant d'échanger des renseignements aux fins d'une enquête sur un accident ou un incident, le Gabon coopérera avec d'autres Etats pour fixer les limites à la divulgation ou l'utilisation de ces renseignements.
- 6.5.15 Si des installations ou services, situés sur le territoire gabonais, ont été utilisés ou auraient dû normalement être utilisés par un aéronef avant un accident ou un incident et que la République gabonaise dispose de renseignements se rapportant à l'enquête, elle fournira ces renseignements à l'État qui mène l'enquête.

#### Responsabilité de l'état d'immatriculation et de l'état de l'exploitant

#### Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves

- 6.5.16 Lorsqu'un aéronef, immatriculé au Gabon ou exploité par un opérateur titulaire d'un permis gabonais, impliqué dans un accident ou un incident grave atterrit dans un État autre que l'État d'occurrence, la République gabonaise, sur demande de l'État qui mène l'enquête, fournira à ce dernier État les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause.
  - Note. En application des dispositions du § 6.5.16, la République gabonaise pourra demander à tout autre État sa coopération pour la récupération de ces enregistrements.

#### Renseignements sur les organismes

6.5.17 À la demande de l'État qui mène l'enquête sur un aéronef, immatriculé au Gabon ou exploité par un opérateur titulaire d'un permis gabonais, la République gabonaise fournira des renseignements pertinents sur tout organisme dont les activités ont pu avoir une incidence directe ou indirecte sur l'exploitation de l'aéronef.

#### PARTICIPATION À L'ENQUÊTE

# Participation de l'état d'immatriculation, de l'état de l'exploitant, de l'état de conception et de l'état de construction

#### **Droits**

- 6.5.18 L'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction auront chacun la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête.
  - Note. Aucune des dispositions du présent règlement ne devrait empêcher l'État où ont été conçus ou construits le groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef, de demander à participer à l'enquête sur un accident.
- 6.5.19 L'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant nommera un ou plusieurs conseillers proposés par l'exploitant pour seconder son représentant accrédité.
  - 6.5.19.1 Lorsque ni l'État d'immatriculation ni l'État de l'exploitant ne nomme de représentant accrédité, la République gabonaise pourra inviter l'exploitant à participer à l'enquête, dans le cadre des procédures nationales en vigueur.
- 6.5.20 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.
- 6.5.21 Lorsque ni l'État de conception ni l'État de construction ne nomme de représentant accrédité, la République gabonaise pourra inviter les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête, dans le cadre des procédures nationales en vigueur.

#### **Obligations**

6.5.22 La République gabonaise nommera un représentant accrédité lorsque l'État qui mène une enquête sur un accident survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg demande expressément la participation de l'État d'immatriculation ou de l'État de l'exploitant.



Chapitre :	6.5
Page :	21/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### Participation d'autres états

#### **Droits**

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

Note.— La République gabonaise peut aussi inviter à désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête, tout État qui fournit une base opérationnelle pour les enquêtes sur le terrain, qui participe aux opérations de recherches et de sauvetage ou à la récupération de l'épave, ou qui intervient à titre d'État du partenaire (dans le cadre d'un partage de codes ou d'une alliance) de l'exploitant.

#### Privilèges des représentants accrédités

#### Conseillers

6.5.24 L'Etat gabonais donne à un Etat qui a la faculté de désigner un représentant accrédité la possibilité de lui adjoindre un ou plusieurs conseillers pour l'aider au cours de l'enquête.

Note.— 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.

**6.5.24.1** La République gabonaise autorisera les conseillers d'un représentant 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. Par ailleurs, en concluant des accords avec les autorités compétentes, les Etats peuvent accélérer les formalités d'admissions du personnel et matériel d'enquête dans l'Etat d'occurrence.

#### **Participation**

- 6.5.25 La participation à l'enquête conférera la faculté de participer à tous les aspects de l'enquête, sous le contrôle de l'enquêteur désigné, et en particulier :
  - a) de visiter le lieu de l'accident;
  - b) d'examiner l'épave;
  - c) d'obtenir des renseignements des témoins et de proposer des sujets d'interrogation;
  - d) d'accéder librement à tous les renseignements utiles, le plus tôt possible ;
  - e) de recevoir copie de tous les documents pertinents ;
  - f) de participer à la lecture des enregistrements ;
  - g) de participer aux activités d'enquête hors des lieux de l'accident, telles que les examens des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations ;
  - h) de participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes, les facteurs contributifs et les recommandations de sécurité :
  - i) de faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête ;

Étant entendu toutefois que la participation des États autres que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction peut être limitée aux questions qui ont donné à ces États la faculté de participer à l'enquête en vertu des dispositions du § 6.5.23.

Note 1. — La forme de participation sera conforme à la procédure en vigueur en République gabonaise, ou une partie de celle-ci.

Note 2. — L'arrivée d'un représentant accrédité n'est pas nécessaire pour commencer à recueillir et consigner les renseignements.



Chapitre :	6.5
Page :	22/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

Note 3. — La République gabonaise peut conférer des privilèges au-delà de ceux qui sont énumérés.

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

#### **Obligations**

- 6.5.26 Le représentant accrédité et ses conseillers :
  - a) fourniront à l'État qui mène l'enquête tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;
  - b) s'abstiendront de divulguer des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel de l'État qui mène l'enquête.

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

#### Etats dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves

#### Droits et privilèges

- 6.5.27 L'Etat 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 de :
  - 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.

Note. — Des orientations relatives à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles figurent dans le Manuel sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Doc 9973).

6.5.28 La République gabonaise pourra rende 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 :	6.6
Page :	23/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### **6.6 RAPPORT FINAL**

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

#### RESPONSABILITE D'UN ETAT QUELCONQUE

#### Diffusion de renseignements — Consentement

6.6.2 La République gabonaise 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.

#### RESPONSABILITE DE L'ETAT QUI MENE L'ENQUETE

#### **CONSULTATION**

- 6.6.3 La République gabonaise 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 6.5.

Si la République gabonaise reçoit des observations dans les 60 jours, elle amendera le projet de rapport final de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou, si l'État qui a formulé les observations le souhaite, présentera ces observations en annexe au rapport. Si la République gabonaise ne reçoit pas d'observations dans les 60 jours qui suivent la date de la première lettre d'accompagnement, elle rendra public le rapport final conformément aux dispositions du § 6.4, sauf si les États intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.

Note 1. — Intentionnellement blanc.

Note 2. — Les observations à joindre en annexe au rapport final se limitent à certains aspects techniques précis du rapport final qui ne sont pas d'ordre rédactionnel et sur lesquels un accord n'a pu être réalisé.

Note 3. — La République gabonaise pourra recourir à la meilleure et à la plus rapide des voies disponibles, telles que la télécopie, le courrier électronique, un service de coursiers ou le courrier exprès, pour envoyer le projet de rapport final aux États destinataires.

- Note 4. Les recommandations de sécurité envisagées seront incluses dans le projet de rapport final.
- 6.6.3.1 La République gabonaise pourra envoyer, sous couvert de l'État de l'exploitant, une copie du projet de rapport final à l'exploitant, afin de permettre à celui-ci de présenter des observations.
- 6.6.3.2 La République gabonaise pourra envoyer, 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.



Chapitre :	6.6
Page :	24/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### ÉTATS AUXQUELS LE RAPPORT SERA ENVOYE

- 6.6.4 L'Etat gabonais enverra sans retard le rapport final d'enquête aux Etats suivants :
  - a) l'État qui a ouvert l'enquête;
  - b) l'État d'immatriculation;
  - c) l'État de l'exploitant;
  - d) l'État de conception;
  - e) l'État de construction;
  - f) tous les États qui ont participé à l'enquête;
  - g) tout État dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves;
  - h) tout État qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

#### Diffusion du rapport final

- 6.6.5 Pour contribuer à la prévention des accidents, la République gabonaise 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.
- 6.6.6 Si le rapport final ne peut être rendu public dans les douze (12) mois, la République gabonaise émettra une déclaration intérimaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.
  - 6.6.6.1 Si la République gabonaise ne rend pas public le rapport final ou n'émet pas de déclaration intérimaire publique dans un délai raisonnable, les autres Etats participant à l'enquête ont la faculté de demander par écrit à l'Etat gabonais de consentir expressément à publier les problèmes de sécurité soulevés par les informations disponibles. Lorsque la République gabonaise consent expressément ou ne répond pas dans un délai de trente (30) jours, l'Etat ayant fait la demande pourra publier une telle déclaration après coordination avec les Etats participants.
- 6.6.7 Lorsque la République gabonaise aura rendu public un rapport final sur un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg, elle en adressera un exemplaire, en français, à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Recommandations de sécurité

- 6.6.8 À n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou un incident, le BEIAA 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.
  - Le BEIAA a la faculté de consulter les Etats qui participent à l'enquête au sujet de son projet de recommandations de sécurité en les invitant à présenter leurs observations sur le bien-fondé et l'efficacité de ces recommandations.
  - 6.6.8.1 La priorité pour l'émission de recommandations de sécurité découlant d'une enquête sur un accident ou un incident est donnée à l'Etat qui mène l'enquête. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité, d'autres Etats participants à l'enquête ont la faculté d'émettre des recommandations de sécurité après coordination avec l'Etat qui mène l'enquête.
- 6.6.9 La République gabonaise adressera, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes recommandations de sécurité issues de ses 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.
  - 6.6.9.1 Le BEIAA adressera à l'OACI dans une correspondance d'accompagnement datée, les recommandations de sécurité de portée mondiale (SRGC) émises par lui, ainsi que les réponses reçues, même lorsque l'OACI n'est pas la destinataire de la recommandation.



Chapitre :	6.6
Page :	25/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

Les SRGC et les réponses reçues sont enregistrées dans la base de données centrale de l'OACI accessible au public.

#### RESPONSABILITE D'UN ETAT QUI REÇOIT OU EMET DES RECOMMANDATIONS DE SECURITE

#### Suite à donner aux recommandations de sécurité

- 6.6.10 La République gabonaise informera l'État qui a présenté des recommandations de sécurité les propositions des mesures préventives qu'elle a prises ou qu'elle envisage de prendre, ou des raisons pour lesquelles elle n'en prendra pas, dans les 90 jours de la date de la correspondance d'accompagnement.
- 6.6.11 La République gabonaise mettra en œuvre des procédures pour enregistrer les suites données aux recommandations de sécurité émises.
- 6.6.12 La République gabonaise mettra en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite aux recommandations de sécurité reçues.

-----



Chapitre :	6.7
Page :	26/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### **6.7 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 PRELIMINAIRE**

#### Responsabilité de l'état qui mène l'enquête

#### Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

- 6.7.1 Lorsque l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kg, la République gabonaise 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

- 6.7.2 Lorsqu'un aéronef non visé par le § 6.7.1 est accidenté et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres États, la République gabonaise 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

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

#### Envoi

6.7.4 Le compte rendu préliminaire est 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 est envoyé dès que les renseignements auront été obtenus et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles.



Chapitre :	6.7
Page :	27/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### COMPTE RENDU DE DONNEES D'ACCIDENT/INCIDENT

#### Responsabilité de l'état qui mène l'enquête

#### Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

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

#### Renseignements supplémentaires

6.7.6 La République gabonaise pourra communiquer 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

6.7.7 La République gabonaise enverra, aussitôt que possible après l'enquête sur un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg, le compte rendu de données d'incident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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

\_\_\_\_\_



Chapitre :	6.8
Page :	28/34
Edition :	02
Date :	iuillet 2019

#### 6.8 MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

#### Base de données et mesures préventives

- 6.8.1 La République gabonaise établit et tient 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.
- 6.8.2 L'ANAC et le BEIAA en tant que autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS ont accès à la base de données sur les accidents et incidents visée au § 6.8.1 aux fins de leurs fonctions de sécurité.
- 6.8.3 Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité. Les recommandations de sécurité qui s'adressent à un organisme d'un autre État seront également communiquées au service d'enquête sur les accidents dudit État.

-----



Chapitre :	0
Page :	29/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### APPENDICE 1 MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL

(Voir Chapitre 6.6)

#### ORIFT

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.

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

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



Chapitre :	0
Page :	30/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

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			

Note. — Il convient de porter dans la catégorie blessures mortelles toutes les personnes dont la mort résulte directement de lésions imputables à l'accident. L'expression blessure grave est définie au Chapitre 6.1 du RAG 6.

- 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 défectuosités dont on connaissait l'existence avant et pendant le vol et qui auraient un rapport quelconque avec l'accident).
- b) Bref exposé sur les performances, s'il y a lieu, et mention indiquant si la masse et le centrage de l'aéronef étaient conformes aux limites prescrites pendant la phase du vol intéressant l'accident. (En cas de non-conformité ayant pu influer sur l'accident, donner tous détails utiles.)
- c) Type de carburant utilisé.

#### 1.7 Conditions météorologiques :

- a) Bref exposé des conditions météorologiques intéressant l'accident, notamment en ce qui concerne les conditions prévues et les conditions effectivement rencontrées, ainsi que la disponibilité des renseignements météorologiques pour l'équipage.
- b) Conditions d'éclairement naturel au moment de l'accident (lumière solaire, lumière de la lune, demijour, 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.



Chapitre :	0
Page :	31/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

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

Note. — Les renseignements médicaux relatifs aux licences de membres d'équipage de conduite devraient être donnés 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 toute recherche nécessaires.
- 1.17 Renseignements sur les organismes et la gestion. Renseignements pertinents concernant les organismes et leurs pratiques de gestion qui ont pu avoir une influence sur l'exploitation de l'aéronef. Ces organismes comprennent par exemple l'exploitant, les services de la circulation aérienne, les organismes responsables des voies aériennes, des aérodromes et des services météorologiques, et les services responsables de la réglementation. Ces renseignements pourraient porter entre autres sur la structure et les fonctions de l'organisme, les ressources, la situation économique, les politiques et pratiques de gestion et le cadre normatif.
- 1.18 **Renseignements supplémentaires.** Tous renseignements pertinents qui n'ont pu être inclus sous les rubriques 1.1 à 1.17.
- 1.19 **Techniques d'enquête utiles ou efficaces.** Si des techniques utiles ou efficaces ont été utilisées au cours de l'enquête, indiquer brièvement sous cette rubrique la raison de l'utilisation de ces techniques et mentionner ici leurs caractéristiques principales en décrivant également les résultats obtenus dans les paragraphes correspondants 1.1 à 1.18.

#### 2. ANALYSE

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

#### 3. CONCLUSIONS

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

Note. — Comme il est indiqué dans le § 6.6.1, le modèle de présentation du rapport final peut être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou de l'incident. Ainsi, les États peuvent indiquer les « causes » ou les « facteurs contributifs », ou les deux, à la rubrique Conclusions.

#### 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.

-----



Chapitre :	0
Page :	32/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### APPENDICE 2. PROTECTION DES ÉLÉMENTS D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

#### 1. INTRODUCTION

Note 1.— La divulgation ou l'utilisation des éléments énumérés au Chapitre 6.5, § 6.5.12, dans le cadre de procédures pénales, civiles, administratives ou disciplinaires, ou leur divulgation au 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 § 6.5.12, doit tenir compte de cette question.

Note 2. — En conformité avec le § 6.5.12, les dispositions énoncées dans le présent appendice sont destinés à :

- a) aider à élaborer la législation, les règlements et politiques nationaux pour protéger de façon appropriée les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents ;
- b) aider le BEIAA à prendre la décision exigée par le § 6.5.12.
- 1. Dans le présent appendice :
- a) critère de mise en balance fait référence à la détermination par le BEIAA, en conformité avec le § 6.5.12, de l'incidence que la divulgation ou l'utilisation d'éléments d'une enquête sur un accident ou un incident pourrait avoir sur les investigations actuelles ou futures ;
- b) éléments désigne les éléments énumérés au § 6.5.12.

Note — Le Règlement aéronautique  $n^{\circ}9$  — Gestion de la sécurité 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 les incidents.

#### 2. GÉNÉRALITÉS

- 2.1 Le Gabon accordera les protections prévues par le § 6.5.12 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'appliquent à partir du moment où un accident ou un incident se produit jusqu'au moment où le rapport final est publié.
- 2.2 Le Gabon accordera les protections prévues par le § 6.5.12 et le présent appendice aux autres éléments énumérés au § 6.5.12, alinéa b). Ces protections s'appliquent à partir du moment où les éléments sont sous la garde ou le contrôle du BEIAA et sont maintenues après la publication du rapport final.

#### Non-divulgation au public des enregistrements audio ou d'images

- 2.3 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 seront pas divulgués au public, en conformité avec les dispositions du § 6.5.12.5 du présent RAG, par exemple :
  - a) en adoptant des lois, règlements ou politiques nationaux ; ou
  - b) en adoptant des mesures de protection 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 poste de pilotage à leurs propriétaires).

Note.— 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 une 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.



Chapitre :	0
Page :	33/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### 3. AUTORITÉ COMPÉTENTE

En conformité avec le § 6.5.12, le Gabon confie principalement au BEIAA la tâche d'appliquer le critère de mise en balance.

Note. — On 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 CRITÈRE 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 veille à ce 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.
  - Note.— Un « fait substantiel » est une expression juridique qui fait référence à un fait déterminant ou essentiel pour la question à l'examen, qu'une partie allègue et que l'autre conteste, et qui doit faire l'objet d'une décision de l'autorité compétente qui applique le critère de mise en balance.
- 4.2 Dans l'application du critère de mise en balance, l'autorité compétente tient 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 où 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 protection 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 éviter un risque grave 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 équivalant à des cas de négligence grave ou de faute volontaire, ou ayant été accomplis dans une intention criminelle.
  - Note 1. Le critère de mise en balance peut être appliqué une fois pour une catégorie donnée d'éléments, et le résultat, pris en compte dans les lois et règlements nationaux.
  - Note 2. L'autorité compétente devra peut-être appliquer le critère de mise en balance pour décider s'il faut permettre la divulgation d'un élément, et effectuer une mise en balance distincte pour décider s'il faut permettre l'utilisation d'un élément.
  - Note 3. Le Manuel sur la protection des renseignements relatifs à la sécurité, Partie 1 Protection des éléments d'enquête sur les accidents et incidents (Doc 10053) contient des éléments d'orientation concernant le critère de mise en balance.

#### 5. REGISTRES DES DÉCISIONS

L'autorité compétente consigne les motifs de sa décision lorsqu'elle applique le critère de mise en balance. Les motifs sont mis à disposition et sont consultés selon les besoins pour des décisions ultérieures.

Note. — Les États sont encouragés à communiquer les décisions qu'ils ont consignées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, dans une des langues de travail de l'Organisation, pour archivage dans une base de données publique.



Chapitre :	0
Page :	34/34
Edition :	02
Date :	juillet 2019

#### 6. RAPPORT FINAL

Le Gabon prend les dispositions suivantes afin de limiter l'utilisation du rapport final à des fins autres que la prévention des accidents et des incidents:

- a) des enquêtes distinctes seront réalisées pour les utilisations à d'autres fins ;
- b) les parties du rapport final seront différenciées 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 une responsabilité;
- c) il est interdit d'utiliser le rapport final comme élément de preuve dans des procédures visant à attribuer un blâme ou une responsabilité.

Note. — En conformité avec le Chapitre 6.6, § 6.6.5, les rapports finaux sont rendus publics aux fins de la prévention des accidents et ne font pas l'objet d'une protection en vertu du § 6.5.12 du présent règlement. 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'un blâme ou d'une responsabilité est contraire au but dans lequel l'enquête a été réalisée.

#### 7. PERSONNEL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

Dans l'intérêt de la sécurité et en conformité avec les dispositions du Chapitre 6.3, § 6.3.1, du présent règlement, le personnel chargé des enquêtes sur les accidents n'est pas obligé de donner une opinion sur des questions de blâme ou de responsabilité dans le cadre de procédures civiles, pénales, administratives ou disciplinaires.