

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE URBAINE ET DE LA  
SECURITE ROUTIERE



## ANNEXE

---

# RAF 13 : ENQUETES ACCIDENTS ET INCIDENTS

Edition 2, Mai 2017

ANNEXE A L'ARRETE N° 17-00085 22 MAI 2017

MAITRISE DU DOCUMENT					
Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Date	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Version papier               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bibliothèque</li> </ul> </li> <li>▪ Version électronique               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toute direction</li> <li>- Tout inspecteur</li> <li>- Site web ANAC</li> </ul> </li> </ul>	
Rédacteur	Groupe d'experts	Lawankilla SIA	08/03/17		
Vérificateurs	Présidente CVRAF	Lucie ZEBE	08/03/17		
Approbateur	Directeur Général	Abel SAWADOGO	08/03/17		
HISTORIQUE DES MODIFICATIONS					
Edition	Date	Justification			
02	Mai 2017	Prise en compte des amendements OACI			



## LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° Édition	Date Édition	N° Amendement	Date Amendement
PG	1	02	Mai 2017	00	Mai 2017
LPE	2	02	Mai 2017	00	Mai 2017
AMD	3	02	Mai 2017	00	Mai 2017
LR	4	02	Mai 2017	00	Mai 2017
TM	5 – 7	02	Mai 2017	00	Mai 2017
Chapitre 1	8 – 12	02	Mai 2017	00	Mai 2017
Chapitre 2	13	02	Mai 2017	00	Mai 2017
Chapitre 3	14 – 15	02	Mai 2017	00	Mai 2017
Chapitre 4	16 – 18	02	Mai 2017	00	Mai 2017
Chapitre 5	19 - 27	02	Mai 2017	00	Mai 2017
Chapitre 6	28 – 30	02	Mai 2017	00	Mai 2017
Chapitre 7	31 – 33	02	Mai 2017	00	Mai 2017
Chapitre 8	34	02	Mai 2017	00	Mai 2017
APPENDICES ET SUPPLEMENTS	35 – 47	02	Mai 2017	00	Mai 2017
Appendice 1	35 - 39	02	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLEMENTS	40 - 47	02	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLEMENT A	40	02	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLEMENT B	41 – 42	02	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLEMENT C	43 – 44	02	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLEMENT D	45 – 46	02	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLEMENT E	47	02	Mai 2017	00	Mai 2017



# RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Edition : 02  
Date : Mai 2017

## INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS OACI

AMENDEMENTS				
N°		Applicable le	Inscrit le	Par
OACI	ANAC			
1-15	0	Incorporé dans la présente version		ANAC/IGQSS

RECTIFICATIFS			
N°	Date de publication	Inscrit le	Par



## **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

*Edition : 02  
Date : Mai 2017*

### **LISTE DES RÉFÉRENCES**

<b>Référence</b>	<b>Source</b>	<b>Titre</b>	<b>N° Révision</b>	<b>Date</b>
Annexe 13	OACI	Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	11 <sup>ème</sup> Édition Amdt 15	Juillet 2016



## LISTE DE DIFFUSION

N° de copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général	P/E
02	IGQSS	Inspection Gestion Qualité Sécurité Sureté	P/E
03	DANAS	Direction des Aéroports, de la Navigation Aérienne et de la sureté	P/E
04	DEA	Direction de l'Exploitation des Aéronefs	P/E
00	CID	Cellule Informatique et documentation	P/E
N00		Tout inspecteur	E

### Observations:

P = Version Papier

E = Version Electronique

N00 = Numéro de la version neutre pour large diffusion

00 = version originale



Table des matières

CHAPITRE 1: DEFINITIONS .....	10
CHAPITRE 2: APPLICATION .....	15
CHAPITRE 3. GENERALITES.....	16
OBJECTIFS DE L'ENQUÊTE .....	16
INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES.....	16
CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLEVEMENT DE L'AERONEF .....	16
RESPONSABILITE DE L'ETAT BURKINABE EN TANT QU'ETAT D'OCCURENCE .....	16
Généralités.....	16
Demande émanant de l'Etat d'immatriculation, de l'Etat de l'exploitant, de l'Etat de conception ou de l'Etat de construction .....	16
Transfert de la garde de l'aéronef .....	16
CHAPITRE 4. NOTIFICATION.....	18
ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE BURKINABE A UN AERONEF D'UN ETAT CONTRACTANT OU A UN AERONEF BURKINABE SUR LE TERRITOIRE D'UN ETAT CONTRACTANT .....	18
RESPONSABILITE DE L'ETAT BURKINABE EN TANT QU'ETAT D'OCCURENCE .....	18
Envoi de la notification .....	18
Forme et contenu.....	18
Langue à utiliser.....	19
Renseignements complémentaires .....	19
RESPONSABILITE DU BURKINA FASO EN TANT QU'ETAT D'IMMATRICULATION OU ETAT DE L'EXPLOITANT .....	19
Renseignements -participation .....	19
ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE L'ETAT D'IMMATRICULATION, DANS UN ETAT NON CONTRACTANT, OU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ETAT QUELCONQUE .....	20
RESPONSABILITE DU BURKINA FASO EN TANT QU'ETAT D'IMMATRICULATION .....	20
Envoi de la notification .....	20
RESPONSABILITE DU BURKINA FASON EN TANT QU'ETAT DE L'EXPLOITANT .....	20
Renseignement-participation.....	20
CHAPITRE 5. ENQUÊTE .....	21
RESPONSABILITE DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUETE ....	21
ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE BURKINABE.....	21
ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ETAT NON CONTRACTANT .....	21
Etat Burkinabé comme Etat d'Immatriculation .....	21
ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ETAT QUELCONQUE .....	21
ETAT BURKINABE comme Etat d'Immatriculation.....	21
ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE.....	22
RESPONSABILITE DE L'ETAT BURKINABE .....	22
Enquêteur désigné-Désignation et indépendance.....	23



Enquêteur désigné- Accès à l'épave et contrôle de l'épave .....	23
Enregistreurs de bord- Accident et incidents .....	23
Autopsies .....	24
Examens médicaux .....	24
Coordination-Autorités judiciaires .....	24
Information des services de sûreté en aviation .....	24
Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents .....	24
Réouverture de l'enquête .....	26
<b>PARTAGE DE RENSEIGNEMENTS SUR LES ENQUETES .....</b>	<b>26</b>
Renseignements sur un accident ou un incident .....	26
<b>RESPONSABILITÉ DU BURKINA FASO EN TANT QU'ÉTAT D'IMMATRICULATION OU DE L'EXPLOITANT .....</b>	<b>26</b>
Enregistreurs de bord – accidents et incidents graves .....	26
Renseignements sur les organismes .....	26
<b>PARTICIPATION À L'ENQUÊTE .....</b>	<b>27</b>
<b>PARTICIPATION DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION .....</b>	<b>27</b>
Droits .....	27
Obligations .....	27
<b>PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS .....</b>	<b>27</b>
Droits .....	27
<b>PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS .....</b>	<b>28</b>
Conseillers .....	28
Participation .....	28
Obligations .....	28
<b>PARTICIPATION DES ÉTATS DONT LES RESSORTISSANTS SONT AU NOMBRE DES MORTS OU DES BLESSES GRAVES .....</b>	<b>29</b>
Droits et privilèges .....	29
<b>CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL .....</b>	<b>30</b>
<b>PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL .....</b>	<b>30</b>
<b>RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT BURKINABE .....</b>	<b>30</b>
Diffusion de renseignements — Consentement .....	30
<b>RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT BURKINABE MENANT L'ENQUÊTE .....</b>	<b>30</b>
CONSULTATION .....	30
ÉTATS AUXQUELS LE RAPPORT EST ENVOYÉ .....	31
DIFFUSION DU RAPPORT FINAL .....	31
RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ .....	32
<b>RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT BURKINABE LORSQU'IL REÇOIT OU DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ .....</b>	<b>32</b>
SUITE À DONNER AUX RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ .....	32
<b>CHAPITRE 7. COMPTES RENDUS ADREP .....</b>	<b>33</b>
<b>COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE .....</b>	<b>33</b>
<b>RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT BURKINABE LORSQU'IL MÈNE L'ENQUÊTE ..</b>	<b>33</b>
Accidents survenus sur des aéronefs de plus de 2 250 kg .....	33
Accidents survenus sur des aéronefs de 2 250 kg ou moins .....	33
Langue à utiliser .....	33
Envoi .....	34
<b>COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT / D'INCIDENT .....</b>	<b>34</b>





# **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

Edition : 02  
Date : Mai 2017

RESPONSABILITE DE L'ETAT BURKINABE LORSQU'IL MENE L'ENQUETE..	34
Accidents survenus a des aéronefs de plus de 2 250 kg.....	34
Renseignements supplémentaires.....	34
Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg .....	34
CHAPITRE 8. MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS .....	35
Base de données et mesures préventives.....	35
APPENDICE ET SUPPLEMENTS .....	36
APPENDICE : MODELE DE PRESENTATION DU RAPPORT FINAL .....	36
SUPPLÉMENTS .....	41
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.....	41
SUPPLÉMENT B. NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS .....	42
SUPPLÉMENT C : LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES.....	44
SUPPLÉMENT D : LIGNES DIRECTRICES POUR LA LECTURE ET L'ANALYSE DES ENREGISTREMENTS DES ENREGISTREURS DE BORD .....	46
SUPPLÉMENT E. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS .....	48



## CHAPITRE 1: DEFINITIONS

Aux termes de la présente annexe, les expressions ci-dessous sont définies ainsi qu'il suit :

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

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve:

- dans l'aéronef, ou
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
- directement exposée au souffle des réacteurs,

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

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

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

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

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible. (Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée).



## **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

Edition : 02  
Date : Mai 2017

### **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.

### **Autorité de l'aviation civile.**

Instance(s) gouvernementale(s), quel que soit le titre, directement responsable(s) de la réglementation de tous les aspects du transport aérien civil, technique (navigation aérienne et sécurité de l'aviation) et économiques (aspects commerciaux du transport aérien).

### **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.

### **Blessure Mortelle.**

Est considérée comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

### **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 en charge de l'aviation civile pour mener les enquêtes sur un accident ou incident grave survenu sur le territoire du Burkina Faso.



## **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

Edition : 02  
Date : Mai 2017

### **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 enquêtes 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.

### **Etat contractant**

Etat signataire de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

### **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, 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**

Etat sur le territoire duquel s'est produit un accident ou un incident.



## **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

Edition : 02  
Date : Mai 2017

### **Exploitant**

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

### **Facteurs contributifs.**

Actes, omissions, événements, conditions, ou combinaison de ces divers éléments, dont la suppression, l'évitement ou l'absence aurait réduit la probabilité d'un accident ou d'un incident ou la gravité de ses conséquences.

L'établissement des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

### **Incident**

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.

### **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 le service d'enquête sur les accidents de, 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.

### **Représentant accrédité**

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



# **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

*Edition : 02*  
*Date : Mai 2017*

## **ABREVIATIONS**

**OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

**ATS** : Air Traffic Services



## **CHAPITRE 2: APPLICATION**

**2.1.** A moins d'indications contraires , les spécifications de la présente annexe s'appliquent aux activités qui font suite à un accident ou un incident où qu'il soit survenu sur le territoire burkinabé.

La présente annexe s'applique également en dehors du territoire burkinabé aux enquêtes sur les accidents ou incidents impliquant un aéronef immatriculé ou exploité par une entreprise établie au Burkina Faso ;

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



## **CHAPITRE 3. GENERALITES**

### **OBJECTIFS DE L'ENQUÊTE**

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

### **INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES**

**3.2** Il est établi une commission ad hoc sur les accidents qui est indépendante des autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête.

### **CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLEVEMENT DE L'AERONEF**

#### ***RESPONSABILITE DE L'ETAT BURKINABE EN TANT QU'ETAT D'OCCURENCE***

##### **GENERALITES**

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

##### **DEMANDE EMANANT DE L'ETAT D'IMMATRICULATION, DE L'ETAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ETAT DE CONCEPTION OU DE L'ETAT DE CONSTRUCTION**

**3.4** Si l'Etat burkinabé reçoit, de l'Etat d'immatriculation, de l'Etat de l'exploitant, de l'Etat de conception ou de l'Etat 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'Etat demandeur, il prend alors toutes les dispositions nécessaires pour satisfaire à cette demande, dans la mesure où cela est pratiquement possible et compatible avec la conduite normale de l'enquête ; toutefois, l'aéronef peut être déplacé dans la mesure où ce déplacement est 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'AERONEF**

**3.5** Sous réserve des dispositions **3.3** et **3.4** ci-dessus, l'Etat Burkinabé abandonne à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'Etat d'immatriculation ou par l'Etat de l'exploitant, selon le cas





## **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

*Edition :02  
Date :Mai 2017*

, la garde de l'aéronef et de tout ou partie de son contenu, dès que ces objets ne seront plus nécessaires à l'enquête. A cet effet , l'Etat Burkinabé facilite l'accès à l'aéronef et à son contenu ou à certaines parties de l'aéronef ou de son contenu ; toutefois, si l'aéronef et son contenu se trouve, en totalité ou en partie dans une zone à laquelle l'Etat Burkinabé juge impossible de permettre l'accès, Il assure alors lui-même le déplacement de l'aéronef ou de son contenu à un endroit où Il peut en autoriser l'accès.



## CHAPITRE 4. NOTIFICATION

*Note : On trouve une liste des adresses des services d'enquête sur les accidents d'aviation 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 BURKINABE A UN AERONEF D'UN ETAT CONTRACTANT OU A UN AERONEF BURKINABE SUR LE TERRITOIRE D'UN ETAT CONTRACTANT**

#### **RESPONSABILITE DE L'ETAT BURKINABE EN TANT QU'ETAT D'OCCURENCE**

##### ENVOI DE LA NOTIFICATION

**4.1** L'Etat Burkinabé adresse une notification d'accident ou d'incident grave dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

- a. à l'état d'immatriculation ;
- b. à l'état de l'exploitant ;
- c. à l'état de conception ;
- d. à l'état de construction ;
- e. à l'Organisation de l'aviation civile internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

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.

##### FORME ET CONTENU

**4.2** La notification est rédigée en langage clair et comprend tous ceux des renseignements ci-après qui peuvent être immédiatement obtenus, mais l'envoi de la notification ne doit pas être retardé du fait que ces renseignements soient incomplets :

- a) abréviation d'identification ACCID, pour un accident, et INCID pour un incident grave ;
- b) constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef ;



## **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

Edition :02  
Date :Mai 2017

- 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 grave.
- f) dernier point de départ et point d'atterrissage prévu de l'aéronef ;
- g) position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, latitude et longitude ;
- h) nombre de membres d'équipage et de passagers ; à bord : tués et grièvement blessés ; autres : tués et grièvement blessés;
- i) description de l'accident ou de l'incident grave et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue;
- j) indication de la mesure dans laquelle l'enquête sera menée par l'Etat burkinabè ou déléguée par lui.
- k) Caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou de l'incident grave et indication des difficultés d'accès ou des
- l) Identification de l'autorité à l'origine de la notification ;
- m) Présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

### **LANGUE A UTILISER**

**4.3** La notification est rédigée en français.

*Note : Toutefois cette notification pourra se faire dans une autre langue de travail de l'OACI, compte tenu de la langue du ou des destinataires toutes les fois que cela pourra se faire sans entraîner un retard excessif.*

### **RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES**

**4.4** Dès qu'il est en mesure de le faire, l'Etat Burkinabè communique les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

## **RESPONSABILITE DU BURKINA FASO EN TANT QU'ETAT D'IMMATRICULATION OU ETAT DE L'EXPLOITANT**

### **RENSEIGNEMENTS -PARTICIPATION**

**4.5** Le Burkina Faso accuse réception de la notification d'accident ou d'incident grave chaque fois qu'il reçoit une notification en tant qu'État d'immatriculation ou État de l'exploitant.

**4.6** Lorsque le Burkina Faso reçoit une notification en tant qu'État d'immatriculation ou État de l'exploitant, il fournit, dès que possible, à l'État d'occurrence tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. Il fait savoir également à l'État d'occurrence s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et, dans l'affirmative, il indique son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si



le représentant accrédité doit se rendre dans l'État d'occurrence, le Burkina Faso indique aussi la date probable de son arrivée.

**4.7** Lorsque le Burkina Faso est l'Etat de l'exploitant et qu'il reçoit une notification d'accident ou d'incident grave, il communique à l'Etat d'occurrence dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

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

### ***RESPONSABILITE DU BURKINA FASO EN TANT QU'ETAT D'IMMATRICULATION***

#### **ENVOI DE LA NOTIFICATION**

**4.8** Lorsque le Burkina Faso ouvre une enquête sur un accident ou incident grave d'aéronef, il doit transmettre une notification conformément aux **4.2** et **4.3**, dans les délais les plus brefs et par 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;
- a) 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

### ***RESPONSABILITE DU BURKINA FASON EN TANT QU'ETAT DE L'EXPLOITANT***

#### **RENSEIGNEMENT-PARTICIPATION**

**4.9** Le Burkina Faso en tant qu'État de l'exploitant, accuse réception d'une notification d'accident ou d'incident grave.

**4.10** Lorsque le Burkina Faso reçoit une notification en tant qu'État de l'exploitant, il fournit, dès que possible, à l'État d'immatriculation, sur demande, tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. Il fait savoir également à l'État d'immatriculation s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et, dans l'affirmative, il indique son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit être présent à l'enquête, le Burkina Faso indique aussi la date probable de son arrivée.

**4.11** Lorsqu'il reçoit la notification, le Burkina Faso en tant qu'Etat de l'exploitant communique à l'Etat 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'ENQUETE**

#### ***ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE BURKINABE***

**5.1** L'Etat Burkinabé ouvre une enquête sur les circonstances de l'accident et est en outre responsable de la conduite de l'enquête, mais il peut déléguer, en totalité ou en partie, cette conduite à un autre Etat ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) par accord et consentement mutuels. Il facilite également l'enquête par tous les moyens.

**5.1.1** L'Etat Burkinabé 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 Etat ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, le Burkina Faso facilite l'enquête par tous les moyens.

**5.1.2** L'Etat Burkinabé ouvre une enquête sur les circonstances de tout incident grave concernant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. 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, l'Etat Burkinabé facilite l'enquête par tous les moyens.

#### ***ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ETAT NON CONTRACTANT***

##### **ETAT BURKINABE COMME ETAT D'IMMATRICULATION**

**5.2** Lorsqu'un aéronef Burkinabé est impliqué dans un accident ou un incident grave se produisant sur le territoire d'un Etat non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'Annexe 13 de l'OACI, l'Etat Burkinabé ouvre et mène une enquête en collaboration avec l'Etat d'occurrence ou, s'il ne peut s'assurer la collaboration de ce dernier, mène seul l'enquête d'après les renseignements dont il dispose.

#### ***ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ETAT QUELCONQUE***

##### **ETAT BURKINABE COMME ETAT D'IMMATRICULATION**

**5.3** Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave d'un aéronef immatriculé au Burkina Faso, se trouve sur le territoire d'un Etat quelconque, l'Etat Burkinabé



ouvre et mène toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, Il peut déléguer, en totalité ou en partie, la conduite de l'enquête à un autre Etat, par accord et consentement mutuels.

**5.3.1** Si l'Etat d'immatriculation est un Etat non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément aux dispositions de l'Annexe 13, le Burkina Faso prend les dispositions pour ouvrir et mener une enquête lorsqu'il est l'Etat de l'exploitant. Cependant, le Burkina Faso peut déléguer, en totalité ou en partie, la conduite de l'enquête à un autre Etat, par accord et consentement mutuels.

## ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

### RESPONSABILITE DE L'ETAT BURKINABE

#### 5.4 Désignation de la commission d'enquête

- a) Les enquêtes techniques seront réalisées par une commission indépendante désignée par le Ministre chargé de l'aviation civile.
- b) La composition de la commission est fixée par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile. Cette commission est fonctionnellement indépendante, notamment des autorités aéronautiques nationales responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne ou de l'exploitation des aéroports et, en général de toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête confiée à la commission.
- c) La commission d'enquête dotée de moyens qui lui permettent d'accomplir sa mission en toute indépendance, est seule compétente pour déterminer l'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour son exécution.

**5.4.1** La Commission d'enquête sur les accidents mène l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions de la présente annexe et en tout état de cause, conformément aux dispositions de l'annexe 13 de l'OACI.

L'enquête comprend:

- a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements disponibles sur l'accident ou l'incident en question ;
- b) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité;
- c) si possible, la détermination des causes;
- d) l'établissement du rapport final.

Lorsque c'est matériellement possible, la Commission d'enquête inspecte les lieux de l'accident, examine l'épave et note les déclarations des témoins. L'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour sa réalisation sont déterminées par la Commission d'enquête sur les accidents en fonction des leçons que celle-ci s'attend à en tirer pour améliorer la sécurité.



## **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

Edition :02  
Date :Mai 2017

**5.4.2** Toute enquête réalisée conformément aux dispositions de la présente annexe est distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.

**5.4.3** Tous les actes d'enquête doivent être consignés dans un registre d'enquête comportant la date et l'heure de l'intervention, le nom et la signature du ou des enquêteurs y ayant procédé.

**5.4.4** La commission d'enquête sur les accidents élabore des politiques et des procédures étayées par des documents qui décrivent en détail ses fonctions. Celles-ci doivent comprendre l'organisation et la planification, l'enquête et le compte rendu.

**5.4.5** Toute enquête menée au titre des dispositions de la présente annexe peut accéder sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve et n'est pas gênée par des enquêtes ou des procédures judiciaires ou administratives.

### **ENQUETEUR DESIGNE-DESIGNATION ET INDEPENDANCE**

**5.5** L'Etat Burkinabé désigne l'enquêteur chargé de la direction de l'enquête et déclenche immédiatement l'enquête. De plus l'enquêteur bénéficie d'un statut qui lui accorde les garanties d'indépendance nécessaires.

### **ENQUETEUR DESIGNE- ACCES A L'EPAVE ET CONTROLE DE L'EPAVE**

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

### **ENREGISTREURS DE BORD- ACCIDENT ET INCIDENTS**

**5.7** Les enregistreurs de bord seront utilisés de manière effective au cours de l'enquête sur un accident ou un incident. L'Etat Burkinabé menant l'enquête prends toutes les dispositions en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.

**5.8** Si l'Etat Burkinabé menant l'enquête sur un accident ou un incident ne possède pas de moyens suffisant pour la lecture des enregistreurs de bord, Il utilise alors les moyens mis à sa disposition par d'autres Etats, en tennant compte de ce qui suit :

- a) Possibilité des moyens de lecture ;
- b) Délais de lecture ;
- c) Emplacement des moyens de lecture.



### AUTOPSIES

**5.9** L'Etat Burkinabé menant l'enquête sur un accident mortel fait 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 réserves de circonstances d'espèce, des passagers et des membres du personnel de cabine mortellement blessés. Ces examens seront complets et entrepris rapidement.

### EXAMENS MEDICAUX

**5.9.1** L'Etat Burkinabé menant l'enquête sur un accident fait 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 seront entrepris rapidement. Ces examens pourront 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 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-AUTORITES JUDICIAIRES

**5.10** L'Etat Burkinabé menant l'enquête sur un accident, reconnaît la nécessité d'une coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires. Il est prêté 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 SURETE EN AVIATION

**5.11** Si, au cours d'une enquête, on apprend ou présume qu'il y a eu acte d'intervention illicite, l'enquêteur désigné prend immédiatement des dispositions pour que les autorités chargées de la sûreté en aviation au Burkina Faso ou dans les États concernés en soient informées.

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

**5.12** L'État Burkinabé ne communique 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'État Burkinabé ne détermine, en conformité avec le droit national et sous réserve de l'arrêté relatif à la gestion de la





## **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

Edition :02  
Date :Mai 2017

sécurité, 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) enregistrements de conversations et d'images du poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements ;
- b) éléments sous la garde ou le contrôle du service d'enquête sur les accidents, à savoir :
  - 1) toutes les déclarations obtenues de personnes par la commission d'enquête dans le cours de ses enquêtes ;
  - 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 de la 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.

**5.12.1** L'Etat Burkinabè détermine si d'autres éléments obtenus ou produits par la commission d'enquête sur les accidents dans le cadre d'une enquête sur un accident ou un incident doivent recevoir la même protection que les éléments énumérés ci-dessus au §5.12

**5.12.2** Les éléments énumérés au point §5.12 ne sont 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 sont pas divulguées.

*Note : Les éléments énumérés au § 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.*

**5.12.3** La commission d'enquête sur les accidents ne divulgue pas les noms des personnes concernées par un accident ou un incident.

**5.12.4** Le Burkina Faso veille à ce que les demandes visant des éléments qui sont sous la garde ou le contrôle de la commission d'enquête sur les accidents soient adressées à la source initiale des renseignements, lorsqu'elle est disponible.



**5.12.5** Le Burkina Faso prend 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.

**5.12.6** Si le Burkina Faso publie ou qui reçoit un projet de rapport final, il prend des mesures pour veiller à ce qu'il ne soit pas divulgué au public.

#### **REOUVERTURE DE L'ENQUETE**

**5.13** Si, après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts, l'État du Burkina rouvre cette enquête. Toutefois, si le Burkina Faso n'est pas celui qui l'a ouverte, il doit d'abord obtenir le consentement de l'État qui a ouvert l'enquête.

### ***PARTAGE DE RENSEIGNEMENTS SUR LES ENQUETES***

#### **RENSEIGNEMENTS SUR UN ACCIDENT OU UN INCIDENT**

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

**5.15** Lorsque les installations ou services au Burkina Faso ont été utilisés ou auraient dû normalement être utilisés par un aéronef avant un accident ou un incident et que le Burkina Faso dispose de renseignements se rapportant à l'enquête, il fournit ces renseignements à l'État qui mène l'enquête.

### ***RESPONSABILITÉ DU BURKINA FASO EN TANT QU'ÉTAT D'IMMATRICULATION OU DE L'EXPLOITANT***

#### **ENREGISTREURS DE BORD – ACCIDENTS ET INCIDENTS GRAVES**

**5.16** Lorsqu'un aéronef immatriculé ou exploité au Burkina Faso est impliqué dans un accident ou un incident grave et atterrit dans un État autre que l'État d'occurrence, le Burkina Faso, sur demande de l'État qui mène l'enquête, fournit 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**

**5.17** À la demande de l'État qui mène l'enquête, le Burkina Faso fournit 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**

**5.18** L'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction peuvent chacun désigner un représentant accrédité qui participe à l'enquête.

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

**5.19.1** Lorsque ni l'Etat d'immatriculation ni l'Etat de l'exploitant ne nomme de représentant accrédité, le Burkina Faso en tant qu'Etat qui mène l'enquête peut inviter l'exploitant à y participer, dans le cadre des procédures du Burkina Faso.

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

**5.21** Lorsque ni l'Etat de conception ni l'Etat de construction ne nomme de représentant accrédité, le Burkina Faso en tant qu'Etat qui mène l'enquête invite les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête, sous réserve des procédures du Burkina Faso.

#### **OBLIGATIONS**

**5.22** Lorsque l'État qui mène une enquête sur un accident survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg demande expressément la participation du Burkina Faso en tant qu'État d'immatriculation, ou État de l'exploitant, le Burkina Faso nomme un représentant accrédité.

## **PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS**

#### **DROITS**

**5.23** Tout État qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts au Burkina Faso, a la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête.

*Note : De même, tout Etat qui fournit une base operationnelle pour les enquêtes sur le terrain, qui participe aux operations de recherches et de sauvetage ou a la recuperation de l'epave, ou qui intervient à titre d'État du partenaire (dans le cadre d'un partage de codes ou d'une alliance) de l'exploitant peut aussi être invité à designer un représentant accrédité pour participer à l'enquête.*



## **PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS**

### **CONSEILLERS**

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

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

### **PARTICIPATION**

**5.25** La participation à l'enquête confère 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 de §5.23.

### **OBLIGATIONS**

**5.26** Le représentant accrédité et ses conseillers:

- a) fournissent à l'Etat qui mène l'enquête tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;
- b) s'abstiennent de divulguer des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel de l'Etat qui mène l'enquête.



**PARTICIPATION DES ÉTATS DONT LES RESSORTISSANTS SONT AU NOMBRE  
DES MORTS OU DES BLESSES GRAVES**

**DROITS ET PRIVILEGES**

**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, est 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 le Burkina Faso 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'empêche pas l'État d'aider aussi à l'identification des victimes et aux entretiens avec les survivants qui sont ses ressortissants.

**5.28** Le Burkina Faso, en tant qu'Etat qui mène l'enquête, rend 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

### PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL

**6.1** Le modèle de présentation du rapport final qui figure en appendice à la présente annexe doit être utilisé. Toutefois, il peut être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou incident.

### RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT BURKINABE

#### *Diffusion de renseignements — Consentement*

**6.2** L'État Burkinabè s'abstient 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'Etat qui a mené l'enquête, à moins que ces rapports ou ces documents n'ont déjà été rendus publics ou diffusés par ce dernier.

### RESPONSABILITE DE L'ETAT BURKINABE MENANT L'ENQUÊTE

#### **CONSULTATION**

**6.3** Le Burkina Faso en tant qu'Etat qui mène l'enquête, envoie un exemplaire du projet de rapport final aux Etats indiqués ci-après en les invitant à présenter aussitôt que possible toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaitent 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'Etat Burkinabe qui a mené l'enquête reçoit des observations dans les 60 jours, il amende 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, présente ces observations en annexe au rapport. Si la Commission d'Enquête ne reçoit pas d'observations dans les 60 jours qui suivent la date de la première lettre d'accompagnement, il rend public le rapport final conformément aux dispositions du **6.6**, sauf si les États intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.



**6.3.1** L'Etat Burkinabé qui a mené l'enquête envoie, sous couvert de l'Etat de l'exploitant, une copie du projet de rapport final à l'exploitant, afin de permettre à celui-ci de présenter des observations.

**6.3.2** L'Etat Burkinabé qui a mené l'enquête envoie sous couvert de l'Etat de conception et de l'Etat de construction, une copie du projet de rapport final aux organismes responsables de la conception de type et de l'assemblage final de l'aéronef, afin de leur permettre de présenter leurs observations.

### ***ETATS AUXQUELS LE RAPPORT EST ENVOYÉ***

**6.4** L'État Burkinabé qui a mené l'enquête, envoie 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 Etats qui ont participé à l'enquête ;
- g) tout État dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves;
- h) tout État qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

### ***DIFFUSION DU RAPPORT FINAL***

**6.5** Pour contribuer à la prévention des accidents, l'Etat Burkinabé qui a mené l'enquête sur un accident ou un incident rends public le rapport final dans les plus brefs délais et, si possible, dans les 12 mois.

**6.6** Si le rapport ne peut être rendu public dans les 12 mois, l'Etat Burkinabe émet une déclaration intérimaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquete et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.

**6.7** Lorsque le Burkina Faso a mené l'enquête sur un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg et a rendu public un rapport final, il en adresse un exemplaire à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.



## **RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ**

**6.8** À n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou un incident, le service d'enquête sur les accidents et incidents de la Commission d'Enquête recommande 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.

**6.9** Le Burkina Faso adresse, Etat qui mène l'enquête, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes recommandations de sécurité issues des enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans les autres États intéressés et, lorsque des documents de l'OACI sont en cause, à l'OACI.

*Note : Lorsqu'un rapport final contient des recommandations de sécurité adressées à l'OACI parce que des documents OACI sont en cause, ce rapport doit être accompagné d'une lettre qui expose les mesures spécifiques proposées.*

## **RESPONSABILITÉ DE L'ETAT BURKINABE LORSQU'IL RECOIT OU DES RECOMMANDATIONS DE SECURITE**

### **SUITE A DONNER AUX RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ**

**6.10** Si le Burkina Faso reçoit des recommandations de sécurité, il informe aussitôt l'État qui a présenté les propositions des mesures préventives qu'il a prises ou qu'il envisage de prendre, ou des raisons pour lesquelles il n'en prendra pas dans les 90 jours de la date de la correspondance d'accompagnement.

**6.11** Le Burkina Faso élabore et met en œuvre des procédures pour enregistrer les suites données aux recommandations de sécurité lorsque qu'il mène l'enquête ou émet des recommandations de sécurité.

**6.12** Si le Burkina Faso reçoit une recommandation de sécurité, il élabore et met en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite à cette recommandation.





## **CHAPITRE 7. COMPTES RENDUS ADREP**

### **COMPTE RENDU PRELIMINAIRE**

#### ***RESPONSABILITE DE L'ETAT BURKINABE LORSQU'IL MENE L'ENQUETE***

##### **ACCIDENTS SURVENUS SUR DES AERONEFS DE PLUS DE 2 250 KG**

**7.1** Lorsque l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kg, la Commission d'Enquête doit envoyer le compte rendu préliminaire :

- a) à l'État d'immatriculation ou l'Etat 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 a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts ;
- f) à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

##### **ACCIDENTS SURVENUS SUR DES AERONEFS DE 2 250 KG OU MOINS**

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

- a) à l'État d'immatriculation ou l'Etat 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 a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

##### **LANGUE A UTILISER**

**7.3** Le compte rendu préliminaire est présenté aux États destinataires et à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en français ou en anglais.



## **ENVOI**

**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.

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

### ***RESPONSABILITE DE L'ETAT BURKINABE LORSQU'IL MENE L'ENQUETE***

#### **ACCIDENTS SURVENUS A DES AERONEFS DE PLUS DE 2 250 KG**

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

#### **RENSEIGNEMENTS SUPPLEMENTAIRES**

**7.6** L'Etat Burkinabé, lorsqu'il mène l'enquête, doit communiquer à d'autres Etats, sur leur demande, les renseignements pertinents autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données d'accident/ incident.

#### **INCIDENTS SURVENUS A DES AERONEFS DE PLUS DE 5 700 KG**

**7.7** Si l'aéronef accidenté a une masse maximale supérieure à 5 700 kg, la Commission d'Enquête doit envoyer, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'incident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.



## **CHAPITRE 8. MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS**

### **BASE DE DONNEES ET MESURES PREVENTIVES**

**8.1** Le Burkina Faso établit et tiend 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.

**8.2** L'Autorité de l'aviation civile et les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS ont accès à la base de données sur les accidents et incidents visée au **8.1** aux fins de leurs fonctions de sécurité.

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



## APPENDICE ET SUPPLEMENTS

### APPENDICE : MODELE DE PRESENTATION DU RAPPORT FINAL

#### OBJET

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

#### PRESENTATION

**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.** A insérer le cas échéant

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



# RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Edition : 02  
Date : Mai 2017

a) tous les renseignements se rapportant à la compréhension des renseignements de base, de l'analyse et des conclusions doivent figurer 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 doit être 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) :

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

*Note. — Il convient de porter dans la catégorie blessures mortelles toutes les personnes dont la mort résulte directement de lésions imputables à l'accident. L'expression blessure grave est définie au Chapitre 1 du présent Règlement.*

1.3 **Dommmages 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.

### 1.6 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.



## RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Edition :02  
Date :Mai 2017

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

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

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

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

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

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

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

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

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



# **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

Edition :02  
Date :Mai 2017

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 facteurs contributifs.

## **3. CONCLUSIONS**

Enumérer les conclusions et les causes et/ou les facteurs contributifs déterminées 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 SECURITE**

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

## **APPENDICES**

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





## SUPPLÉMENTS

### **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, le Burkina Faso en tant qu'État de l'exploitant, après avoir consulté l'État d'immatriculation, acceptera la responsabilité entière ou partielle de l'enquête.



## SUPPLÉMENT B. NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS

### TABLEAU RÉCAPITULATIF

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

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

#### 1. NOTIFICATION D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

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

#### 2. RAPPORT FINAL

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

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



## RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Edition : 02  
Date : Mai 2017

### 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 RAF 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	<b>7.1</b>
		Accidents à des aéronefs de 2 250 kg ou moins, si des questions de navigabilité ou des questions présentant un intérêt particulier sont en cause	Comme ci-dessus <i>sauf</i> OACI	<b>7.2</b>
	COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT	Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg	OACI	<b>7.5</b>
	COMPTE RENDU DE DONNÉES D'INCIDENT	Incidents à des aéronefs de plus de 5 700 kg	OACI	<b>7.7</b>

### 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 RAF 13</i>
États qui font des recommandations de sécurité	Recommandations de sécurité	Recommandations faites à un autre État	Service d'enquête de cet État	<b>6.8</b> <b>8.3</b>
		Documents OACI	OACI	<b>6.9</b>



## 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. Les incidents énumérés ci-après sont des incidents susceptibles d'être des incidents graves :

- Quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée.
- Collisions non classées comme accidents.
- Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.
- Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation<sub>1</sub> ou une piste non assignée.
- Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation<sub>1</sub> ou d'une piste non assignée.
- Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation<sub>1</sub> ou une piste non assignée.
- Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.
- Incendies et/ou fumée dans le poste de pilotage, la cabine des passagers ou les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même s'ils ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.
- Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.
- Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteur, y compris les pannes de turbomachine non contenues, non classées comme accident.
- Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.
- Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol.
- Situations liées à la quantité ou à la distribution du carburant qui exigent du pilote qu'il déclare une urgence, p. ex. : quantité de carburant insuffisante, épuisement du carburant, panne d'alimentation en carburant ou impossibilité d'utiliser tout le carburant utilisable à bord.
- Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le *Manuel sur la prévention des incursions sur piste* (Doc 9870).
- Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.



## **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

Edition :02  
Date :Mai 2017

- Pannes de systèmes, phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui ont ou qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.
- Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.
- Largage non intentionnel, ou intentionnel à titre de mesure d'urgence, d'une charge sous élingue ou de toute autre charge externe transportée par l'aéronef.
- Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le *Manuel sur la prévention des incursions sur piste* (Doc 9870).
- Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.
- Pannes de systèmes, phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui ont ou qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.
- Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.
- Largage non intentionnel, ou intentionnel à titre de mesure d'urgence, d'une charge sous élingue ou de toute autre charge externe transportée par l'aéronef.



## 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.

Le Burkina Faso ne possède pas de moyens adéquats de lecture et d'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord (conversations ou données de vol) et a recours donc à l'assistance d'autres États. Par conséquent, il est essentiel que la commission 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

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

Les installations utilisées pour la lecture des données des enregistreurs de bord doivent 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



## **RAF-13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

Edition :02  
Date :Mai 2017

révéler des problèmes de navigabilité, un représentant de l'État de construction (ou de conception) doit être présent lorsque la lecture et l'analyse des enregistrements sont effectuées.

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 doit 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.

Le Burkina Faso en tant qu'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 fonctionnement, la réparation ne sera pas jugée majeure et, par conséquent, l'événement ne sera pas classé comme un accident.