



OACI

## Doc 9962

# Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents

Deuxième édition, 2019



Approuvé par la Secrétaire générale et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE





| OACI

## Doc 9962

# Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents

Deuxième édition, 2019

Approuvé par la Secrétaire générale et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE 999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI ([www.icao.int](http://www.icao.int)).

*Première édition, 2011*  
*Deuxième édition, 2019*

**Doc 9962, Manuel de politiques et procédures  
d'enquête sur les accidents et incidents**

Commande n<sup>o</sup> : 9962  
ISBN 978-92-9258-817-5

© OACI 2019

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.





## AVANT-PROPOS

À la suite du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et des suivis d'audit, il a été constaté qu'un certain nombre d'États avaient élaboré et diffusé des politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents, souvent sous la forme d'un manuel sur les politiques et procédures. D'une façon générale, les manuels visaient à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, ainsi que les meilleures pratiques de l'industrie et des listes de vérification pour l'exécution des enquêtes. Toutefois, les audits de l'USOAP ont aussi permis de constater que de nombreux États ne possédaient pas ce genre d'outil de mise en œuvre de l'Annexe 13, ni d'orientations détaillées pour l'exécution des enquêtes. Il est apparu que les États dépourvus de politiques et procédures documentées avaient davantage de constatations d'audit que les États qui avaient en place un manuel sur les politiques et procédures.

Lors de la réunion à l'échelon Division sur les enquêtes et la prévention des accidents (AIG/08) tenue à Montréal du 13 au 18 octobre 2008, la réunion a élaboré la Recommandation 5/1 — *Amendement du Chapitre 5 de l'Annexe 13*, qui proposait d'amender le Chapitre 5 de l'Annexe 13 pour y inclure une nouvelle pratique recommandée dans le cadre des responsabilités de l'État qui mène l'enquête, dans les termes suivants :

« 5.4.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le service d'enquête sur les accidents élabore des politiques et des procédures étayées par des documents qui décrivent en détail ses fonctions. Celles-ci devraient comprendre l'organisation et la planification, l'enquête et le compte rendu.* »

De plus, la réunion AIG/08 a formulé la Recommandation 5/2 — *Document de politiques et de procédures pour les enquêtes sur les accidents* : « *Il est recommandé que l'OACI élabore des orientations sous forme d'un cadre de politiques et de procédures constituant un document pour la réalisation des enquêtes, qui seront mises à la disposition des États dans un document OACI approprié.* » Le présent manuel donne suite à cette recommandation.

Les orientations données dans le présent manuel sont présentées à l'usage des États qui n'ont pas en place des politiques et procédures pour donner suite aux prescriptions de l'article 26 de la Convention de Chicago et des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 13. Le contenu du présent manuel est rédigé et organisé en conformité des orientations données dans le document suivant :

*Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756)*

Partie I — *Organisation et planification*

Partie II — *Procédures et listes de vérification*

Partie III — *Enquête*

Partie IV — *Communication des résultats*

Les textes qui suivent sont présentés à l'usage des États comme outil de mise en œuvre pour l'élaboration d'un manuel national de politiques et procédures pour les enquêtes sur les accidents et incidents ; ils sont compatibles avec les meilleures pratiques internationales, y compris des politiques et procédures examinées au cours des audits de l'USOAP de l'OACI. Le contenu du présent manuel constitue un modèle pour que les États modifient, dans la mesure nécessaire, leur documentation d'enquête sur les accidents afin de l'aligner sur les dispositions de l'Annexe 13 ainsi que de normaliser et harmoniser les modalités d'enquête sur les accidents entre les États membres de l'OACI.

L'objectif de l'OACI dans l'élaboration du présent manuel était de fournir aux États un document qu'ils puissent utiliser comme modèle pour insérer leurs propres textes nationaux dans un document central exposant l'essentiel des politiques et procédures les plus acceptées et appropriées, assurant ainsi la conformité avec l'Annexe 13 au cours des enquêtes effectuées par tous les États.

*Note 1.— Étant donné que le présent manuel s'applique aux enquêtes sur les accidents, incidents graves et incidents, pour des raisons de brièveté les termes « accidents » et « enquêtes sur des accidents » utilisés dans le présent document s'appliquent de la même façon aux « incidents » et aux « enquêtes sur des incidents ».*

*Note 2.— Le présent manuel est construit de telle façon que l'État qui souhaite élaborer son propre manuel de politiques et procédures puisse « remplir les blancs » en insérant ses propres textes nationaux, par exemple législation, réglementation et les noms d'organismes. Dans certaines parties du manuel où des textes propres à l'État seraient requis, par exemple le titre du service d'enquête sur les accidents, etc., le texte est en italique et entre crochets, par exemple [Nom de l'État] ou [Service d'enquête sur les accidents].*

*Note 3.— Dans certaines parties du manuel, des observations et explications sont ajoutées en italiques sous la forme de notes entre double crochets ( [[ ... ] ] ) afin de faire mieux comprendre le contenu suggéré. Ces notes sont données pour information et clarification seulement et ne feraient pas nécessairement partie du manuel final ; elles servent à expliquer ou justifier que certaines informations doivent être incluses dans telle ou telle section du manuel.*

Afin que ces textes d'orientation restent pertinents et exacts, toutes suggestions d'amélioration de la présentation ou du contenu seront favorablement accueillies. Toutes recommandations ou suggestions seront examinées et éventuellement incluses dans la prochaine édition après approbation par la Secrétaire générale.

Des révisions régulières permettront d'assurer que les textes d'orientation restent pertinents et exacts.

Prière d'envoyer toutes observations concernant le manuel à l'adresse suivante :

La Secrétaire générale  
Organisation de l'aviation civile internationale  
999, boul. Robert-Bourassa  
Montréal (Québec) H3C 5H7  
Canada

---

# TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Glossaire .....	XI
Liste d'abréviations.....	XV
 <b>Organisation</b>	
Chapitre 1 <sup>er</sup> Introduction .....	1-1
1.1 Généralités .....	1-1
1.2 Programme national de sécurité.....	1-2
1.3 Bibliographie.....	1-2
1.4 Définitions et abréviations .....	1-3
Chapitre 2. Prescriptions législatives.....	2-1
2.1 Prescriptions de l'OACI .....	2-1
2.2 Prescriptions en [ <i>Nom de l'État</i> ] .....	2-1
2.3 Aspects de politique et amendements du manuel .....	2-2
Chapitre 3. Objectif et indépendance de l'enquête .....	3-1
3.1 Spécifications de l'OACI .....	3-1
3.2 Indépendance.....	3-3
3.3 Conditions requises en [ <i>Nom de l'État</i> ].....	3-4
3.4 Organigramme du [ <i>Service d'enquête sur les accidents</i> ] .....	3-5
3.5 Résumé .....	3-6
 <b>Planification</b>	
Chapitre 4. Planification et préparation d'une enquête .....	4-1
4.1 Généralités .....	4-1
4.2 Sélection et nomination des enquêteurs.....	4-1
4.3 Formation des enquêteurs.....	4-2
4.4 Équipement de l'enquêteur.....	4-3
4.5 Santé et sécurité sur un site d'accident.....	4-3

	<i>Page</i>
<b>Enquête</b>	
Chapitre 5. Notification initiale et suite à donner.....	5-1
5.1 Généralités .....	5-1
5.2 Besoins de comptes rendus .....	5-1
5.3 Procédures de notification .....	5-2
5.4 Réponse aux notifications .....	5-4
5.5 Délégation de l'enquête (en totalité ou en partie) .....	5-5
Chapitre 6. Politiques et procédures d'enquête .....	6-1
6.1 Généralités .....	6-1
6.2 Droits, autorité et obligations des enquêteurs .....	6-3
6.3 Conduite de l'enquête .....	6-4
Chapitre 7. Activités sur le lieu d'un accident .....	7-1
7.1 Généralités .....	7-1
7.2 Opérations de sauvetage .....	7-2
7.3 Sûreté sur le lieu de l'accident.....	7-3
7.4 Épaves submergées.....	7-4
Chapitre 8. Organisation et gestion de l'enquête.....	8-1
8.1 Généralités .....	8-1
8.2 Système de gestion d'enquête .....	8-1
8.3 Réunions d'avancement .....	8-6
8.4 Coopération avec les médias .....	8-7
8.5 Relations avec les familles de victimes d'accidents .....	8-8
8.6 Garde des dossiers, échantillons et enregistrements .....	8-9
8.7 Enlèvement de l'épave .....	8-9
8.8 Restitution de l'épave .....	8-9
Chapitre 9. Tests et examens de composants .....	9-1
9.1 Tests en laboratoire de systèmes et composants d'aéronefs .....	9-1
9.2 Arrangements pratiques .....	9-2
9.3 Notes et résultats des tests .....	9-3
<b>Communication des résultats</b>	
Chapitre 10. Rédaction du rapport final et recommandations de sécurité .....	10-1
10.1 Généralités .....	10-1
10.2 Rapports de groupes .....	10-1
10.3 Revue technique .....	10-3
10.4 Forme du rapport final .....	10-3

---

	<i>Page</i>
10.5 Consultations.....	10-5
10.6 Destinataires du rapport final.....	10-6
10.7 Distribution et publication des rapports finals .....	10-6
10.8 Recommandations de sécurité .....	10-6
10.9 Réouverture d'une enquête .....	10-7
<b>Chapitre 11. Utilisation du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) de l'OACI.....</b>	<b>11-1</b>
11.1 Comptes rendus préliminaires ADREP.....	11-1
11.2 Comptes rendus ADREP de données d'accidents/incidents .....	11-2
<b>Chapitre 12. Mesures de prévention d'accidents.....</b>	<b>12-1</b>
12.1 Base de données sur les accidents et incidents.....	12-1
12.2 Centre européen de coordination des systèmes de notification des accidents et incidents d'aviation (ECCAIRS) — base de données, analyses et échange de données.....	12-1
<b>Appendice A. Modèle de Loi relative au service d'enquête sur les accidents .....</b>	<b>App A-1</b>
<b>Appendice B. Modèle de Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et     incidents d'aviation (AIG) .....</b>	<b>App B-1</b>
<b>Appendice C. Accords et mémorandums d'entente (MoU) avec d'autres organismes.....</b>	<b>App C-1</b>
<b>Appendice D. Liste d'exemples d'incidents graves (voir Annexe 13 de l'OACI, Supplément C).....</b>	<b>App D-1</b>
<b>Appendice E. Plan de développement individuel .....</b>	<b>App E-1</b>
<b>Appendice F. Formulaire de restitution d'épave et de parties.....</b>	<b>App F-1</b>

---



## GLOSSAIRE

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
- 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 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 dans l'Annexe 13, § 5.1.*

*Note 4.— Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans l'Annexe 13, Supplément E.*

**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.

**Audit.** Activité USOAP CMA sur le terrain, durant laquelle l'OACI évalue la mise en œuvre effective des éléments cruciaux (ÉC) d'un système de supervision de la sécurité et procède à un examen systématique et objectif du système de supervision de la sécurité d'un État pour vérifier la conformité de l'État avec les dispositions de la Convention ou des règlements nationaux et sa mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, des procédures et des meilleures pratiques de sécurité de l'aviation.

**Autorité compétente.** Entité(s) gouvernementale(s) ayant le pouvoir et l'autorité d'appliquer le critère de mise en balance.

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

**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.

**Critère de mise en balance.** Décision par laquelle l'autorité compétente évalue les intérêts publics concurrents et établit quel intérêt l'emporte, entraînant la détermination visée à la norme 5.12 de l'Annexe 13.

**Enquête.** Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

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

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

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

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

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

**État de construction.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

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

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

*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 incident.

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

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

*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 l'Annexe 13, Supplément C.*

**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.*

*Note 2.— Le Supplément C de l'Annexe 13 donne des exemples d'incidents graves.*

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

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

**Recommandation de sécurité.** Proposition formulée par un service d'enquête sur les accidents sur la base de renseignements résultant d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents, et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et 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. Lorsque l'État a établi un service d'enquête sur les accidents, le représentant accrédité désigné proviendra normalement de ce service.

**Service d'enquête sur les accidents.** Service désigné par un État pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans le cadre de l'Annexe 13.

**Vol d'aviation générale.** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

---

## LISTE D'ABRÉVIATIONS

AAC	Autorité de l'aviation civile
ADREP	Système de comptes rendus d'accident/indident
AIG/08	Réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division (2008)
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATS	Service de la circulation aérienne
ECCAIRS	Centre européen de coordination des systèmes de notification des accidents et incidents d'aviation
ED	Enquêteur désigné
ISASI	Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne
MoU	Mémorandum d'entente
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OJT	Formation en cours d'emploi
PDI	Plan de développement individuel
PNS	Programme national de sécurité
RAIO	Organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents
SARP	Normes et pratiques recommandées
SDCPS	Systèmes de collecte et traitement de données de sécurité
TCB	Direction de la coopération technique
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité



## **ORGANISATION**



# Chapitre 1<sup>er</sup>

## INTRODUCTION

### 1.1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 Le présent manuel contient les politiques et procédures du [Service d'enquête sur les accidents] pour les enquêtes sur les accidents et incidents d'aéronefs civils survenant sur le territoire de [Nom de l'État]. Il contient aussi des politiques et procédures pour la participation du [Service d'enquête sur les accidents] et d'autres organismes de [Nom de l'État] à des enquêtes sur des accidents et incidents survenant hors du territoire de [Nom de l'État], mais concernant des intérêts de [Nom de l'État], y compris des aéronefs exploités, immatriculés, conçus ou construits en [Nom de l'État]. Un organigramme du [Service d'enquête sur les accidents] figure dans le Chapitre 3 du présent manuel.

1.1.2 Les politiques et procédures figurant dans le présent manuel sont en conformité des normes internationales et des meilleures pratiques.

*[[Note.— Le contenu du présent modèle de manuel a été rédigé en supposant que [Nom de l'État] a en place une législation, une réglementation, des politiques et des procédures qui sont entièrement conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Si [Nom de l'État] a des différences par rapport aux spécifications de l'OACI, selon l'article 38 de la Convention, il doit notifier pareilles différences. De plus, les manuels de politiques et procédures élaborés à l'aide du présent modèle de manuel devraient clairement illustrer les dispositions du manuel qui diffèrent des spécifications de l'OACI, ainsi que tous plans d'aligner les dispositions de [Nom de l'État] sur les spécifications de l'OACI.]]*

1.1.3 Le présent manuel a été élaboré à l'aide des SARP et orientations diffusées par l'OACI, ainsi que de textes et meilleures pratiques de certains États.

1.1.4 Les dispositions du présent manuel ont un effet contraignant sur les actes du [Service d'enquête sur les accidents], y compris ses enquêteurs et son personnel de direction. Les dispositions du présent manuel ont aussi un effet contraignant sur tous autres organismes de l'administration de [Nom de l'État] et de son industrie aéronautique ainsi que leur personnel, et tous autres personnels et organismes extérieurs à [Nom de l'État] participant aux enquêtes menées par le [Service d'enquête sur les accidents].

*Note 1.— Étant donné que les enquêtes varient dans leur complexité, un document de ce genre ne peut recouvrir toutes les éventualités. Cependant, les techniques et modalités les plus communes ont été incluses. Bien que le présent manuel puisse être utile à des enquêteurs tant expérimentés qu'inexpérimentés, il ne peut remplacer ni la formation et l'expérience en enquêtes, ni le bon sens.*

*Note 2.— Étant donné que le présent manuel traite des enquêtes sur les accidents, incidents graves et incidents, pour des raisons de brièveté les termes « accidents », « enquêtes » et « enquêtes sur les accidents » utilisés dans le présent document devraient s'appliquer de la même façon aux enquêtes sur les accidents, incidents graves et incidents.*

## 1.2 PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ

1.2.1 En conformité des dispositions de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, les États membres de l'OACI sont tenus d'établir et de maintenir un Programme national de sécurité (PNS) adapté à la taille et à la complexité du système d'aviation civile de l'État. La mise en œuvre d'un PNS nécessite une coordination entre plusieurs autorités chargées des fonctions de l'aviation de l'État.

1.2.2 Le PNS prévoit quatre composants. Le deuxième composant est dénommé « Gestion des risques de sécurité de l'État » et son troisième élément est dénommé « Enquête sur les accidents et incidents ». Le processus d'enquête joue un rôle central dans le PNS. Il permet à l'État d'identifier les causes et/ou les facteurs contributifs et de générer les contre-mesures nécessaires pour prévenir une récurrence.

1.2.3 L'État, ou un groupement régional d'États, doit établir un service d'enquête sur les accidents qui soit indépendant des autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête. Le seul objectif de l'enquête sur un accident ou incident est de prévenir de futurs accidents et incidents et non d'attribuer le blâme ou la responsabilité. Les enquêtes visent à étayer la gestion de la sécurité dans l'État. Dans le cadre du PNS, l'État maintient l'indépendance du service d'enquête sur les accidents par rapport aux autres autorités de l'aviation de l'État.

1.2.4 Le [Service d'enquête sur les accidents] a élaboré le présent manuel dans le cadre de ses activités à l'appui de [Nom de l'État] pour la mise en œuvre et la tenue de son PNS.

## 1.3 BIBLIOGRAPHIE

Les documents ci-après de l'OACI donnent des renseignements additionnels et des orientations sur des sujets apparentés :

- Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, 11<sup>e</sup> édition, juillet 2016, comprenant les Amendements 1 à 16
- *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) :
  - Partie I — *Organisation et planification*
  - Partie II — *Procédures et listes de vérification*
  - Partie III — *Enquête*
  - Partie IV — *Communication des résultats*
- *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946)
- Modèle de Loi relative au service d'enquête sur les accidents (Appendice A)
- Modèle de Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) (Appendice B)
- *Manuel d'instruction sur les facteurs humains* (Doc 9683)
- *Manuel de médecine aéronautique civile* (Doc 8984)

- 
- *Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859)*
  - *Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 5<sup>e</sup> Partie — Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés*
  - *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Doc 9973)*
  - *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Doc 9998)*
  - *Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation (Cir 298)*
  - *Dangers des lieux d'accidents d'aviation (Cir 315)*

#### **1.4 DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS**

Les définitions et abréviations utilisées dans le présent manuel se trouvent dans le glossaire et la liste d'abréviations.

---



## Chapitre 2

### PRESCRIPTIONS LÉGISLATIVES

#### 2.1 PRESCRIPTIONS DE L'OACI

L'article 26 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* spécifie qu'il incombe à l'État dans lequel un accident s'est produit d'ouvrir une enquête sur les circonstances de l'accident. Pour que cette obligation puisse être respectée, il faut qu'une législation appropriée soit en place. Cette législation doit établir un service (ou commission, comité ou autre organe) pour les enquêtes sur les accidents d'aviation. L'Annexe 13 de l'OACI — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* — contient des SARP relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents dans les États membres de l'OACI. Une législation et une réglementation sont en place en [Nom de l'État] pour donner suite à ces prescriptions internationales.

#### 2.2 PRESCRIPTIONS EN [NOM DE L'ÉTAT]

##### 2.2.1 Généralités

[Nom de l'État] a adopté une législation, une réglementation, des politiques et procédures qui sont conformes aux prescriptions de l'OACI pour les enquêtes sur les accidents et incidents. [Nom de l'État] n'a pas de différences à communiquer à l'OACI en application de l'article 38 de la Convention.

[[Note.— Si l'État a dû communiquer des différences par rapport à toute disposition de l'Annexe 13, le paragraphe ci-dessus et tout texte ultérieur du manuel devrait être modifié afin de rendre compte de ces différences.]]

##### 2.2.2 Législation en [Nom de l'État]

[[Note.— Cette partie du manuel devrait inclure un résumé de la législation nationale pertinente, qui établit la base législative des politiques et procédures contenues dans le manuel et qui illustrent la volonté de l'État de se conformer à la Convention de Chicago, en particulier l'article 26 de la Convention, et aux SARP figurant dans l'Annexe 13 de l'OACI. Elle devrait aussi inclure notamment un résumé de la législation qui :

- a) a instauré le service d'enquête sur les accidents ;
- b) démontre que le service d'enquête sur les accidents est indépendant des autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête ;
- c) lui a attribué les responsabilités et l'autorité (y compris le financement) relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents au nom de l'État ;
- d) autorise la publication des règlements d'exploitation nationaux relatifs aux enquêtes sur les accidents et incidents.

*L'intégralité de la législation devrait être incluse en appendice au manuel. Un exemple de texte possible est présenté ci-dessous et un exemple de modèle de Loi relative au service d'enquête sur les accidents figure à l'Appendice A.]]*

La base législative des politiques et procédures figurant dans le présent manuel est codifiée dans [Loi sur l'aviation, ou autre nom de la législation pertinente, y compris la date d'adoption de la législation]. Le texte de la [Loi ou autre nom] est reproduit en Appendice A. La [Loi ou autre nom] instaure le [Service d'enquête sur les accidents] et détermine ses responsabilités et son autorité pour les enquêtes sur les accidents et incidents qui seraient effectuées conformément à l'article 26 de la Convention de Chicago et à l'Annexe 13 de l'OACI. La [Loi ou autre nom] spécifie que les dispositions concernant les enquêtes seront régies en outre par une réglementation nationale.

### 2.2.3 Réglementation en [Nom de l'État]

*[[Note.— Cette partie du manuel devrait inclure un résumé de la réglementation pertinente (parfois appelée « règlements d'application ») publiée par l'administration nationale au sujet des enquêtes sur les accidents et incidents. La réglementation devrait porter au minimum sur les conditions nationales émanant de la législation relative aux enquêtes sur les accidents et incidents et devrait prévoir des modalités d'enquête normalisées conformément aux SARP de l'Annexe 13 de l'OACI, ainsi qu'aux orientations données dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) de l'OACI, Parties I, II, III et IV. Certains États promulguent des règlements relatifs aux accidents et incidents qui reproduisent presque mot pour mot les SARP de l'Annexe 13 de l'OACI et des dispositions du Doc 9756. La promulgation de règlements peut prendre des formes différentes selon les préférences des divers États. Dans certains cas, les règlements sont promulgués et publiés par Arrêté présidentiel ou autre mesure administrative du même genre. Dans d'autres cas, les règlements peuvent être promulgués par le service d'enquête sur les accidents indépendant, après approbation par une autorité gouvernementale. Quel que soit le mode de promulgation, les règlements doivent assurer une conformité satisfaisante avec l'Annexe 13 de l'OACI et d'autres textes d'orientation de l'OACI.*

*Les règlements d'exploitation devraient figurer intégralement dans un appendice au manuel. Un exemple de texte possible est donné ci-dessous et un exemple de modèle de règlement figure à l'Appendice B.]]*

La base réglementaire des politiques et procédures figurant dans le présent manuel est codifiée dans [Nom ou titre de réglementation relative aux enquêtes sur les accidents et incidents, ainsi que date de promulgation]. La réglementation est en harmonie avec les dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI et d'autres documents de l'OACI concernant les enquêtes sur les accidents et incidents, notamment le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Parties I, II, III et IV. Le texte des règlements d'exploitation est reproduit dans l'Appendice B.

*[[Note.— Si l'État a dû communiquer des différences par rapport à toute disposition de l'Annexe 13, le paragraphe ci-dessus et le texte ultérieur du manuel devrait être modifié en conséquence.]]*

## 2.3 ASPECTS DE POLITIQUE ET AMENDEMENTS DU MANUEL

2.3.1 Le [Service d'enquête sur les accidents] a pour politique de mener ses activités en conformité des SARP de l'OACI, notamment celles qui figurent dans l'Annexe 13 de l'OACI, et du *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Parties I, II, III et IV. Le [Service d'enquête sur les accidents] a aussi pour politique de mener ses activités conformément à la législation et la réglementation pertinentes de [Nom de l'État].

2.3.2 La législation et la réglementation sont complétées par le présent manuel, qui expose les politiques et procédures du [Service d'enquête sur les accidents] pour la conduite d'une enquête en [Nom de l'État] ou hors de [Nom de l'État], lorsque s'appliquent des intérêts ou responsabilités de [Nom de l'État].

2.3.3 Le [Directeur/Chef] du [Service d'enquête sur les accidents] devrait désigner un membre du personnel pour le suivi de tous les amendements aux SARP de l'OACI ou à d'autres documents de l'OACI afin de veiller à ce que la législation, la réglementation, les politiques et procédures de [Nom de l'État] soient amendées en cas de besoin. Si pour une raison quelconque la législation, la réglementation, les politiques et procédures de [Nom de l'État] ne sont pas conformes aux objectifs des normes de l'OACI, le [Directeur/Chef] du [Service d'enquête sur les accidents] devrait veiller à ce que l'OACI soit avisée en temps opportun de pareilles différences, conformément à l'article 38 de la Convention de Chicago.

2.3.4 Le [Directeur/Chef] du [Service d'enquête sur les accidents] devrait aussi désigner un membre approprié du personnel pour la revue périodique du présent manuel et la rédaction d'amendements, selon les besoins, pour assurer qu'il reste à jour et en conformité des normes et meilleures pratiques de la communauté de l'aviation internationale. Ce membre du personnel devrait aussi veiller à ce que toutes les différences entre [Nom de l'État] et les SARP de l'OACI soient communiquées à l'OACI, en attendant un amendement éventuel de la législation, de la réglementation, des politiques et procédures de [Nom de l'État] pour résoudre pareilles différences.

---



## Chapitre 3

### OBJECTIF ET INDÉPENDANCE DE L'ENQUÊTE

#### 3.1 SPÉCIFICATIONS DE L'OACI

Un service d'enquête sur les accidents doit être strictement objectif et totalement impartial et doit aussi être perçu comme tel. Il doit aussi être capable de mener des enquêtes d'une façon indépendante excluant l'ingérence de pressions extérieures. Les textes ci-après sont pertinents :

- Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 3, § 3.1 :

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

- Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 3, § 3.2 :

« Les États établiront un service d'enquête sur les accidents qui soit indépendant des autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête. »

- Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 5, § 5.4 :

« Le service d'enquête sur les accidents pourra mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions ... »

- Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 5, § 5.4.1 :

« Toute enquête réalisée conformément aux dispositions de la présente Annexe sera distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer le blâme ou les responsabilités.

*Note.— La distinction peut se faire en confiant l'enquête à des experts du service d'enquête sur les accidents de l'État, et toutes actions judiciaires ou administratives à d'autres experts compétents. Conformément au § 5.10, ces deux processus devraient probablement être coordonnés sur le site de l'accident et dans la collecte des renseignements factuels, compte étant dûment tenu des dispositions du § 5.12. »*

- Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 5, § 5.4.3 :

« Les États veilleront à ce que toute enquête menée au titre des dispositions de la présente Annexe puisse accéder sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve. »

- Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 5, § 5.4.4 :

« Il est recommandé que les États encouragent la coopération entre le service d'enquête sur les accidents et les autorités judiciaires pour faire en sorte qu'une enquête ne soit pas gênée par des enquêtes ou des procédures administratives ou judiciaires. »

*Note.— La coopération peut être formalisée au moyen de mesures législatives, de protocoles, d'accords ou autres arrangements et peut porter 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.*

- *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I — Organisation et planification, § 2.1.7, reproduit ici en partie :*

« Le service d'enquête doit être et paraître absolument objectif et totalement impartial. Il devrait être constitué sur le plan législatif de manière à pouvoir résister aux pressions ou influences politiques ou autres des organismes gouvernementaux ainsi que de l'industrie. De nombreux États ont atteint cet objectif en instituant un service d'enquête sur les accidents sous la forme d'un organe indépendant établi par la loi ou en établissant une organisation pour les enquêtes qui est indépendante de l'autorité de l'aviation civile. Dans ces États, le service d'enquête relève directement du Congrès, du Parlement ou d'un ministère autre que celui qui est responsable de la supervision des autorités de l'aviation civile. »

Il s'agit là de la formule idéale pour démontrer l'indépendance, conformément à l'Annexe 13, § 3.2.

*[[Note.— Si l'État satisfait aux arrangements idéaux ci-dessus, le contenu du manuel devrait souligner la structure législative, réglementaire et organisationnelle du service d'enquête sur les accidents qui démontre son indépendance. Cependant, si ces arrangements idéaux ne sont pas possibles pour des raisons politiques ou autres et si le service d'enquête sur les accidents est directement ou indirectement lié au ministère qui est également responsable de l'autorité de l'aviation civile, le contenu du manuel devra souligner la base législative, réglementaire et opérationnelle qui démontre l'indépendance « fonctionnelle », conformément à l'Annexe 13, § 3.2, comme indiqué ci-dessous dans la note suivant le § 3.2.2.*

*En outre, lorsque les ressources pour les enquêtes sur les accidents et incidents d'aéronef sont limitées, l'OACI invite les États à soutenir les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) et les groupes régionaux dans le domaine de la sécurité aéronautique. Les arrangements régionaux peuvent porter sur différents sujets intéressant les enquêtes, comme la délégation d'une enquête ou d'une partie de celle-ci, ou encore l'assistance mutuelle et la coopération de plusieurs États à une enquête. Le Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (Doc 9946) de l'OACI donne des orientations sur l'établissement et la gestion d'organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents. Le manuel énonce aussi les obligations et responsabilités qui incombent aux États membres de l'OACI, à titre individuel et/ou collectif, dans le cadre de la création et de la gestion d'un système régional d'enquête sur les accidents et incidents.*

*Cependant, lorsqu'un État délègue la conduite de toutes les enquêtes relevant de sa responsabilité à un autre État ou à un RAIO, il doit quand même avoir établi un service d'enquête sur les accidents, conformément à la norme 3.2 de l'Annexe 13. Dans ce cas, le service d'enquête sur les accidents peut être composé d'un personnel réduit (d'une à trois personnes) pouvant assurer la gestion de la fonction et des services. Certaines des responsabilités du service d'enquête sur les accidents de l'État déléguant ses pouvoirs consisteraient à ouvrir une enquête, conformément à la norme 5.1 de l'Annexe 13 ; et à veiller à ce que l'épave soit bien protégée jusqu'à l'arrivée de l'équipe d'enquête, comme le prescrit la norme 3.3, qui stipule que :*

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

*Si le service d'enquête sur les accidents doit s'acquitter simultanément d'une autre fonction, en raison des ressources limitées de l'État, il ne doit pas y avoir de lien organisationnel ou opérationnel qui pourrait nuire à la conduite et à l'objectivité des enquêtes avec toute autre, y compris les autorités judiciaires et les autorités de l'aviation civile. Si tel est l'arrangement en place dans l'État, le contenu du manuel devrait présenter la structure législative, réglementaire et opérationnelle qui démontre la conformité avec la norme 3.2 de l'Annexe 13.*

*Enfin, certains États nomment une commission d'enquête ad hoc sur les accidents à l'occasion de chaque accident appelant une enquête. Ces États devraient également disposer d'un service d'enquête sur les accidents, conformément à la norme 3.2 de l'Annexe 13. Des dispositions doivent également être en place pour éviter toutes représailles à l'encontre du personnel détaché auprès d'une commission spéciale lorsqu'il reprend ses fonctions habituelles. Si tel est l'arrangement en place dans l'État, le contenu du manuel devra décrire la structure législative, réglementaire et opérationnelle de la commission d'enquête ad hoc sur les accidents qui démontre la conformité avec la norme 3.2 de l'Annexe 13. Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I, Chapitre 2, présente des éléments indicatifs détaillés sur ce sujet.]]*

## 3.2 INDÉPENDANCE

3.2.1 Le maintien de l'indépendance dans la conduite d'enquêtes rehaussera la crédibilité du [Service d'enquête sur les accidents] et son aptitude à éviter des situations qui risqueraient de créer des conflits d'intérêts. Le maintien de l'indépendance de la fonction d'enquête est important de la même façon dans le cas des accidents et incidents.

3.2.2 L'objet de l'« indépendance » est que le [Service d'enquête sur les accidents] soit fonctionnellement indépendant, en particulier des autorités nationales d'aviation civile chargées de navigabilité, certification, exploitation technique des vols, maintenance, licences, contrôle de la circulation aérienne ou exploitation technique des aéroports et, en général, de toutes autres parties dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec sa capacité de mener ses travaux sans interférence ou influence d'autres organisations.

*[[Note.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I— Organisation et planification, Chapitre 2, énonce les critères dont le respect doit être démontré par tous les États, indépendamment de leurs arrangements législatifs et organisationnels, afin que le service d'enquête sur les accidents soit considéré comme étant « fonctionnellement indépendant ». Ces critères sont reproduits ici afin de permettre aux États d'adapter le contenu de la présente section du manuel à leurs arrangements particuliers :*

### 1. Indépendance fonctionnelle

*Il doit être démontré qu'il n'y a pas de situations d'influence réelles ou apparentes du ministère concerné sur la conduite des enquêtes menées par le service d'enquête sur les accidents, la formulation des conclusions, les recommandations en matière de sécurité, les comptes rendus intérimaires et le rapport final. En d'autres mots, le ministère ne doit pas disposer, du point de vue organisationnel, de moyens d'influencer la conduite de l'enquête et ses résultats, ni pouvoir demander d'avoir aux accès aux sources d'information de l'enquête ou émettre des jugements sur celles-ci.*

### 2. Enquête indépendante

*Il doit être démontré que le service d'enquête sur les accidents, durant la conduite de ses enquêtes, ne sollicite pas et ne reçoit pas d'instructions d'autres autorités et qu'il peut mener librement ses enquêtes.*

### 3. Droit de publication sans réserve des informations

*Il doit être démontré que le service d'enquête sur les accidents peut émettre, en son nom, des comptes rendus ou des déclarations intérimaires, des conclusions, des recommandations de sécurité et le rapport final, sans avoir à obtenir l'approbation d'une autorité externe. Il est entendu que cela n'exclut pas la consultation périodique, durant l'enquête, des membres d'équipe dans le cadre du système de parties à l'enquête, ni la consultation des États participants, au sujet du projet de rapport final en conformité avec l'Annexe 13.*

### 4. Indépendance du financement et de la dotation en personnel

*Il doit être démontré que le ministère concerné ou toute autre organisation ne peut pas exercer une influence sur le financement et la dotation en personnel du service d'enquête sur les accidents. Notamment, s'abstenir de toutes représailles à l'encontre du personnel en détachement lorsqu'il reprend ses fonctions habituelles.*

### 5. Éléments essentiels à enchâsser dans la législation

*Les critères figurant ci-dessus doivent être énoncés dans la législation et être clairement appliqués dans le cadre des activités du service d'enquête sur les accidents pour que celui-ci soit considéré comme étant fonctionnellement indépendant.]]*

3.2.3 « Indépendance » ne veut pas dire que le [Service d'enquête sur les accidents] ne serait pas administrativement sous la supervision et le contrôle d'un ministre ou d'un ministère (ou du parlement ou congrès) à l'égard de ses finances, son administration, ses politiques et méthodes de travail (qui devraient être transparentes).

3.2.4 Le [Service d'enquête sur les accidents] dispose du soutien législatif nécessaire pour garantir le financement de ses activités d'enquête régulières et a mis en place des plans d'urgence pour le financement d'urgence des enquêtes onéreuses.

## 3.3 CONDITIONS REQUISES EN [NOM DE L'ÉTAT]

*[[Note.— Cette section du manuel devrait être harmonisée avec les détails des textes de la législation et de la réglementation de l'État. Un texte est suggéré ci-dessous. La législation et les règlements d'exploitation devraient figurer dans les appendices au manuel. Les modèles de la législation et des règles de fonctionnement figurent aux Appendices A et B afin de fournir des orientations aux États dans l'élaboration de leur législation et règles de fonctionnement spécifiques.]]*

3.3.1 La législation, la réglementation, les politiques et procédures de [Nom de l'État] respectent et renforcent les dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI en ce qui concerne l'objectif et l'indépendance de l'enquête.

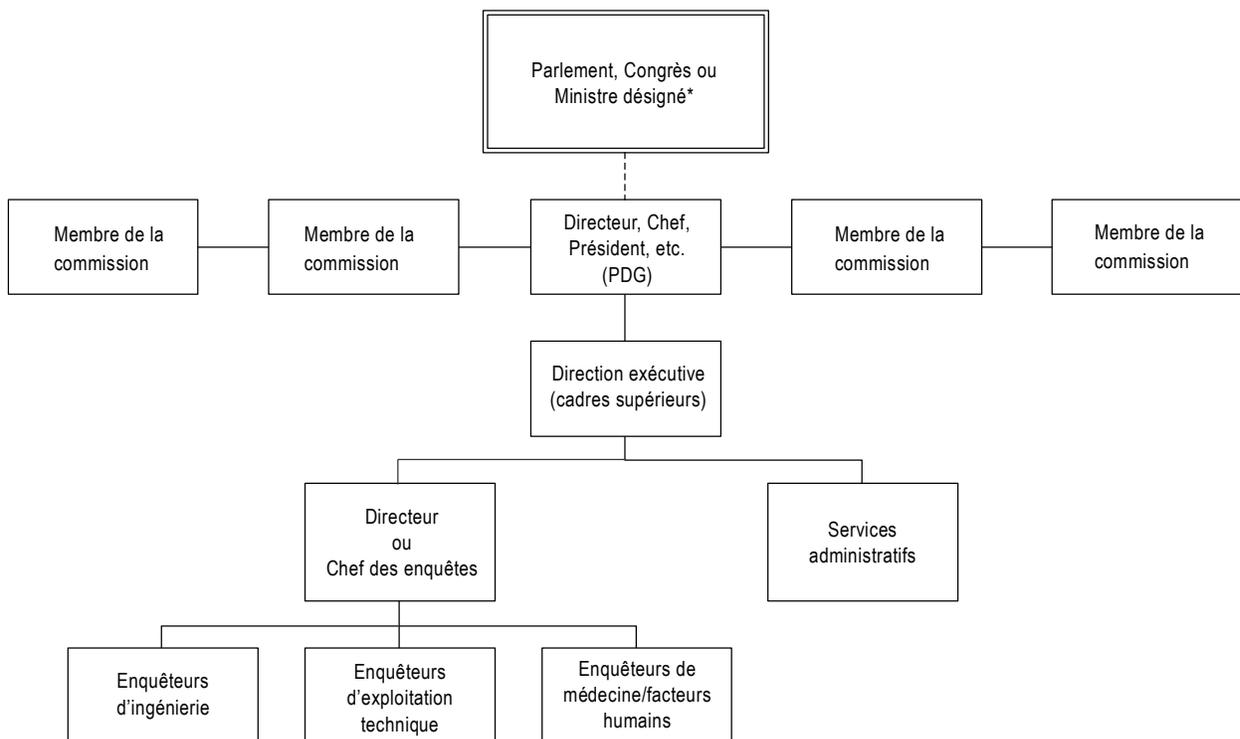
3.3.2 Les conditions requises du [Service d'enquête sur les accidents] se trouvent dans [législation, réglementation — Appendices A et B] pour ce qui est de l'indépendance et de l'objectivité des enquêtes, de la façon suivante :

- a) veiller à établir en [Nom de l'État] un service d'enquête sur les accidents d'aviation adéquatement financé, professionnellement formé, indépendant et impartial ;

- b) veiller à l'indépendance de toutes les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation qui sont effectuées en [Nom de l'État], à l'égard de toute ingérence ou pression politique ou autre ;
- c) promouvoir une série commune de règlements en conformité des dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, y compris une réglementation pour la protection des dossiers d'enquête sur les accidents et incidents en vue de la prévention d'accidents et non l'attribution de blâme.

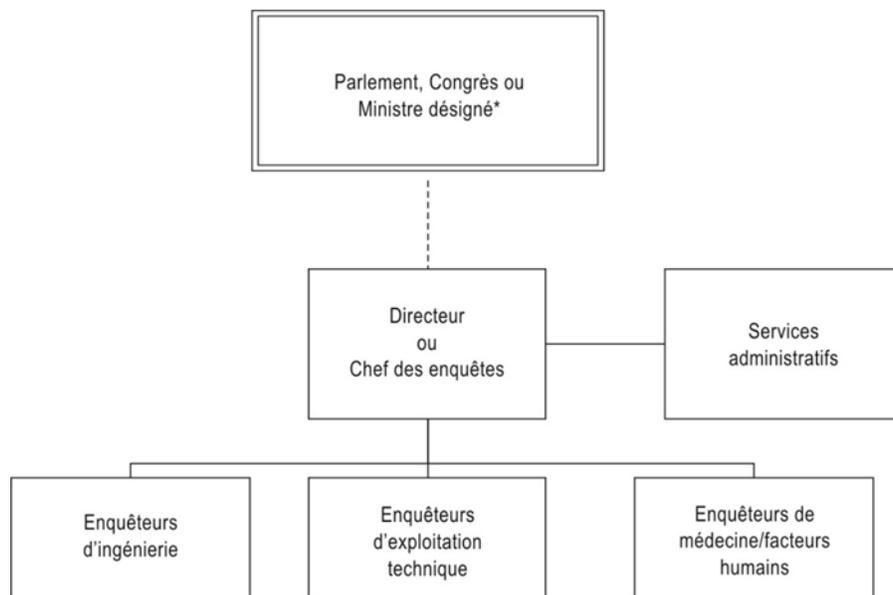
### 3.4 ORGANIGRAMME DU [SERVICE D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS]

[[Note.— Dans cette partie du manuel, il convient d'insérer l'organigramme du service d'enquête sur les accidents, avec tous textes nécessaires pour expliquer la structure organique. L'organigramme devrait traduire l'indépendance du service et les détails des fonctions de gestion et de communication. Les Figures 3-1 et 3-2 ci-dessous montrent comment de nombreux États organisent leurs services d'enquête sur les accidents pour respecter les prescriptions d'« indépendance » de l'Annexe 13 de l'OACI. La Figure 3-1 représente un organisme complexe avec un président et des membres de la commission nommés à l'échelon politique, qui normalement ne sont pas des enquêteurs. La Figure 3-2 représente un organisme plus allégé qui n'a pas de commission. Ce genre d'organisme est le plus souvent conduit par un enquêteur expérimenté comme cadre supérieur. À noter que les besoins de communication sont, dans les deux cas, administratifs seulement devant le parlement, le congrès ou le ministre désigné, et les organismes sont tout à fait séparés de toutes autorités de l'aviation civile de l'État ainsi que des autorités judiciaires.]]



\* Le service d'enquête sur les accidents ne doit pas dépendre du même ministre qui est chargé de la supervision de la réglementation et de la sécurité de l'aviation civile dans l'État.

**Figure 3-1 Structure organisationnelle complexe d'un service d'enquête sur les accidents**



\* Le service d'enquête sur les accidents ne doit pas dépendre du même ministre qui est chargé de la supervision de la réglementation et de la sécurité de l'aviation civile dans l'État.

**Figure 3-2 Structure organisationnelle rationalisée  
d'un service d'enquête sur les accidents**

### 3.5 RÉSUMÉ

Le [Service d'enquête sur les accidents] et ses équipes d'enquêteurs ont pour politique de respecter les prescriptions spécifiques au présent chapitre, visant à assurer que le seul objet des enquêtes est de prévenir de futurs accidents. Toutes procédures judiciaires ou administratives visant à attribuer le blâme ou la responsabilité seront distinctes des enquêtes du [Service d'enquête sur les accidents]. Le [Service d'enquête sur les accidents] et ses équipes d'enquêteurs seront fonctionnellement indépendants dans la conduite d'une enquête et auront une autorité sans limite sur sa conduite, afin que toute équipe d'enquêteurs qui est nommée puisse résister à des ingérences ou pressions de toute source que ce soit.

## **PLANIFICATION**



## Chapitre 4

# PLANIFICATION ET PRÉPARATION D'UNE ENQUÊTE

### 4.1 GÉNÉRALITÉS

4.1.1 Pour la bonne exécution des enquêtes, il faut que les cadres et les enquêteurs du [Service d'enquête sur les accidents] soient parfaitement préparés et qu'ils aient un plan d'action avant que survienne un accident ou incident. La planification et la bonne préparation avant l'enquête font intervenir plusieurs éléments, notamment un plan d'affectation de personnel aux postes clés de l'équipe d'enquête. D'autres considérations incluent des mémorandums d'entente (MoU) avec d'autres organismes de [Nom de l'État] et de son industrie de l'aviation, ainsi que des services d'enquête sur les accidents d'aviation d'autres États, afin de pouvoir obtenir une assistance en cas de besoin sous la forme de moyens et d'enquêteurs qualifiés. Il importe d'avoir en place des arrangements temporaires pour le détachement de personnel additionnel provenant d'organismes de l'administration nationale et de l'industrie de [Nom de l'État], dans certaines circonstances. Il importe aussi de donner une bonne formation au personnel et de fournir aux enquêteurs nommés les outils nécessaires, l'équipement d'enquête et les équipements de protection personnelle afin de respecter les conditions de santé et de sécurité.

4.1.2 Une bonne planification et une bonne préparation sont indispensables pour faciliter promptement l'arrivée des enquêteurs sur un site d'accident et elles ont une influence considérable sur l'efficacité de l'enquête.

### 4.2 SÉLECTION ET NOMINATION DES ENQUÊTEURS

4.2.1 Il convient d'appeler l'attention sur la Circulaire 298 de l'OACI, *Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation*, Chapitre 2, *Expérience préalable des enquêteurs*, § 2.1 et 2.2, indiquant notamment :

*Une enquête sur un accident d'aviation est une tâche spécialisée qui ne devrait être confiée qu'à des enquêteurs qualifiés. ... Les candidats enquêteurs doivent avoir une vaste expérience pratique dans le domaine de l'aviation, à partir de laquelle ils pourront développer leurs compétences d'enquêteur.*

Le [Service d'enquête sur les accidents] a pour politique de suivre les indications de la Circulaire 298 de l'OACI au sujet de la sélection et de la nomination des enquêteurs.

4.2.2 Il sera délivré au personnel d'enquête du [Service d'enquête sur les accidents] des titres d'identité nationaux, spécifiant la base législative et réglementaire de leur autorité et de leurs responsabilités. Les titres d'identité portent les photographies des enquêteurs et fournissent la base juridique de leur travail durant les enquêtes sur les accidents et incidents.

4.2.3 Le [Service d'enquête sur les accidents] a des ententes avec les services d'enquête sur les accidents d'autres États pour faire appel rapidement à d'autres experts pour une assistance, sans avoir à établir des ententes ou arrangements formels lorsque pareille assistance est nécessaire. L'Appendice C présente un exemple de MoU relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents graves et un MoU avec le service d'enquête sur les accidents d'un État.

4.2.4 Dans le cadre de son plan de gestion, le [Service d'enquête sur les accidents] tient une liste d'enquêteurs qualifiés qui sont nommés à des postes clés. De plus, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait veiller à ce que des arrangements adéquats puissent être établis sans délai pour obtenir d'autres organismes en [Nom de l'État] le personnel de soutien nécessaire.

4.2.5 Le recours à des experts extérieurs s'effectue par contrats écrits et/ou MoU incluant des dispositions pour veiller à ce que les personnes détachées soient dégagées de leurs fonctions ordinaires durant l'enquête. Leur indépendance et leur objectivité dans le travail d'enquête sont essentielles et il importe de veiller à ce qu'il n'y ait pas de conflits d'intérêts réels ou perçus dans le cas des personnes détachées. Les enquêteurs détachés devraient recevoir des titres d'identité appropriés et devraient signer des accords écrits afin de se conformer aux lois, règlements, politiques et procédures de [Nom de l'État] ainsi que démontrer leur indépendance et leur objectivité, ainsi que l'absence de conflits d'intérêts au cours de la période de détachement.

4.2.6 Tous les enquêteurs, ainsi que le personnel extérieur employé temporairement, doivent être parfaitement au courant de leurs fonctions et responsabilités.

### 4.3 FORMATION DES ENQUÊTEURS

4.3.1 Le [Service d'enquête sur les accidents] a pour politique de former adéquatement les enquêteurs, en conformité des normes internationales et des meilleures pratiques. En particulier, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait suivre les indications données dans la Circulaire 298 de l'OACI, Chapitres 3 et 4, où se trouvent des informations détaillées sur la formation des enquêteurs en quatre phases :

- 1) Formation initiale ;
- 2) Stages en milieu de travail ;
- 3) Cours de base ;
- 4) Cours avancés et formation complémentaire.

4.3.2 Un des moyens de déterminer et gérer les besoins en formation, ainsi que de contrôler et évaluer les besoins en formation et les résultats de la formation du personnel du [Service d'enquête sur les accidents], consiste à utiliser un plan de développement individuel (PDI). Un modèle de PDI est donné dans l'Appendice E ; il expose les éléments requis dans un programme de formation d'enquêteurs ou de cadres. Sur la base de la description d'emploi d'une personne et de ses antécédents, son expérience et sa formation acquise dans le passé, la nécessité d'une formation additionnelle peut être déterminée et contrôlée avec le PDI, dans le cas de chaque membre du personnel.

*Note.— Les éléments énumérés dans le modèle de PDI sont donnés à titre de référence seulement. Des éléments individuels peuvent être ajoutés, supprimés ou amendés pour que le PDI soit rendu directement applicable à tel ou tel membre du personnel.*

4.3.3 Chaque personne nouvellement engagée possède certaines connaissances, capacités et aptitudes applicables aux tâches qui lui sont confiées ; toutefois, le niveau varie d'une personne à l'autre. Par exemple, deux enquêteurs hautement qualifiés en exploitation technique pourraient avoir d'importants antécédents en exploitation des vols, mais l'un d'eux pourrait n'avoir qu'une expérience limitée en enquête d'incidents, alors que l'autre pourrait avoir une expérience considérable d'enquête sur des accidents majeurs. De plus, les enquêteurs ont besoin de niveaux différents de connaissances, capacités et aptitudes, selon les rôles d'enquêteurs auxquels ils pourraient être affectés. Le PDI est un excellent outil pour identifier et gérer ces variables.

4.3.4 Le PDI inclut les besoins fondamentaux de connaissances, capacités et aptitudes que chaque personne doit ou bien posséder lorsqu'elle est engagée, ou bien acquérir grâce à un programme de formation structuré. Le PDI constitue aussi un outil pour gérer et planifier la formation de chaque personne, incluant un moyen de projeter un budget annuel de formation. De plus, le PDI peut servir à documenter les étapes nécessaires pour qu'une personne soit promue à des niveaux plus élevés de responsabilité, par exemple d'enquêteur d'exploitation technique à enquêteur désigné. Le PDI établi pour chaque personne devient le dossier de formation et il est archivé avec la documentation à l'appui, par exemple certificats et autres transcriptions de formation et d'expérience.

#### 4.4 ÉQUIPEMENT DE L'ENQUÊTEUR

4.4.1 Dans le cadre de son plan de gestion, le [Service d'enquête sur les accidents] a pour politique de bien équiper ses cadres et enquêteurs conformément aux orientations de l'OACI et aux meilleures pratiques internationales.

4.4.2 Le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756), Partie I, Chapitre 2, § 2.6.1, déclare, en partie :

*Le matériel d'enquête sur le terrain et les bagages personnels essentiels des enquêteurs doivent être prêts pour que les enquêteurs puissent se rendre sans retard sur les lieux d'un accident. ...*

L'Appendice 1 au Chapitre 2 du Document 9756, Partie I donne des indications pour la préparation du matériel d'enquête sur le terrain.

4.4.3 Il est conseillé de consulter le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756), Partie I, Chapitre 5, § 5.4 et 5.5, et l'Appendice 1 au Chapitre 5 — *Équipement de protection individuelle contre les risques biologiques*, au sujet de la sécurité sur le site de l'accident et des dangers environnementaux et naturels.

4.4.4 Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait veiller à ce qu'il y ait une revue périodique de l'équipement technique d'enquête destiné à être utilisé par les enquêteurs sur le site d'un accident. L'équipement pourrait inclure appareils photographiques, ordinateurs portables, téléphones mobiles, outils, etc. Il pourrait être nécessaire de stocker des équipements spécialisés dans le bureau ou de les acheter en cas de besoin.

4.4.5 Il est recommandé d'examiner à l'avance des détails tels que vaccinations, passeports requis et moyens de déplacement des enquêteurs.

#### 4.5 SANTÉ ET SÉCURITÉ SUR UN SITE D'ACCIDENT

4.5.1 La Circulaire 315 de l'OACI, *Dangers des lieux d'accidents d'aviation*, donne des indications détaillées sur la gestion des risques sanitaires dans une enquête sur un accident, y compris les différentes catégories de dangers liées à une enquête sur un accident ou incident. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait utiliser le guide générique de planification de la sécurité opérationnelle (Chapitre 4 de la Circulaire 315) et l'outil d'évaluation de la sécurité opérationnelle qui figure dans l'Appendice A au Chapitre 4 de la Circulaire 315, ainsi que le guide sur les équipements de protection personnelle figurant dans l'Appendice B au Chapitre 4 de la Circulaire 315.

4.5.2 Les enquêteurs devraient avoir connaissance des risques potentiels sur un site d'accident et des précautions à prendre. C'est pourquoi le [Service d'enquête sur les accidents] devrait désigner un membre du personnel (ou une ou plusieurs personnes compétentes d'un autre organisme) comme « coordonnateur de la sécurité et de la sûreté sur un site d'accident » pour être responsable des aspects de sécurité et de sûreté sur un site d'accident et

superviser les équipements de protection personnelle et leur utilisation. L'inspecteur désigné (ED) ou le coordonnateur désigné de la sécurité et de la sûreté devrait mettre l'équipe d'enquête au courant de tous les risques connus et potentiels et devrait établir les pratiques de sécurité appropriées. Le coordonnateur de la sécurité et de la sûreté sur le site devrait aussi veiller à la conformité avec les dispositions du présent manuel et des autres textes d'orientation de l'OACI portant sur la santé et la sécurité des enquêteurs durant les enquêtes.

*Note.— Si un coordonnateur de la sécurité et de la sûreté sur un site d'accident n'a pas été désigné, un autre enquêteur, par exemple l'ED, la personne qui préside le groupe des structures ou une autre personne qualifiée, devrait se charger d'assurer la sécurité et la sûreté comme il convient.*

4.5.3 Au besoin, on fera appel aux pompiers et aux spécialistes des marchandises dangereuses pour évaluer les risques existants et potentiels, ainsi que pour informer l'équipe d'enquête selon les besoins.

4.5.4 Les enquêteurs qui travaillent sur une épave devraient être vaccinés contre le tétanos et l'hépatite et devraient être dotés de l'équipement nécessaire de protection personnelle contre les risques biologiques, par exemple pathogènes sanguins. Des dossiers de vaccination devraient être tenus pour chaque enquêteur.

4.5.5 Le [Service d'enquête sur les accidents] a pour politique de donner à tous les enquêteurs une formation initiale et récurrente sur les équipements et procédures de protection contre les risques biologiques. Des dossiers de cette formation devraient être tenus pour chaque enquêteur.

---

**ENQUÊTE**



## Chapitre 5

# NOTIFICATION INITIALE ET SUITE À DONNER

### 5.1 GÉNÉRALITÉS

Le présent chapitre expose les politiques et procédures concernant :

- a) les besoins de comptes rendus ;
- b) les notifications initiales et comptes rendus d'accidents et incidents d'aéronefs civils survenus en [Nom de l'État] ;
- c) la suite à donner aux notifications initiales venant d'autres États au sujet d'accidents et incidents survenus hors de [Nom de l'État] mais concernant des intérêts de [Nom de l'État] ;
- d) la délégation totale ou partielle d'enquêtes.

*Note.— [Nom de l'État] et le [Service d'enquête sur les accidents] ont pour politique de se conformer aux dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 4 — Notification, concernant les accidents et incidents survenant en [Nom de l'État]. C'est pourquoi les détails de l'Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 4, ne sont pas répétés intégralement ci-après.*

### 5.2 BESOINS DE COMPTES RENDUS

5.2.1 Le tableau récapitulatif ci-après est tiré de l'Annexe 13 de l'OACI, Supplément B. Il spécifie les différents besoins de comptes rendus sur différents types d'accidents et incidents graves. Il incombe au [Service d'enquête sur les accidents], pour le compte de [Nom de l'État], de se conformer aux spécifications de notification et de communications figurant dans l'Annexe 13 de l'OACI (Chapitres 4, 6 et 7). Toutes notifications et communications devraient être envoyées dans une des langues de travail officielles de l'OACI. Si possible, les notifications et communications devraient être aussi en anglais, dans les cas où une autre langue de travail est utilisée.

5.2.2 Une liste d'adresses de services d'enquête sur les accidents se trouve dans le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Partie I — *Organisation et planification*, ainsi que sur le site web de l'OACI (les Chapitres 10 et 11 du présent manuel indiquent des besoins de communications additionnels).

5.2.3 Une liste d'« incidents graves » nécessitant une notification figure dans l'Appendice D du présent manuel (voir Annexe 13 de l'OACI, Supplément C).

COMMUNICATIONS			
Notification — accidents et incidents			
Expéditeur	Objet	Destinataires	Référence Annexe 13
État d'occurrence	Accidents et incidents internationaux : tous aéronefs	État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg ou avions à turboréacteurs)	4.1
État d'immatriculation	Accidents et incidents intérieurs et autres : tous aéronefs	État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg ou avions à turboréacteurs)	4.8

### 5.3 PROCÉDURES DE NOTIFICATION

5.3.1 Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait avoir un agent 24 heures sur 24 pour recevoir les notifications d'accidents et incidents. Cet agent devrait utiliser des moyens de communications modernes pour les notifications venant de l'intérieur de [Nom de l'État] ainsi qu'à destination ou en provenance d'autres États. Il devrait y avoir un système d'appoint pour les cas où les agents en poste ne pourraient pas être contactés pour des notifications.

5.3.2 Le [Service d'enquête sur les accidents] veillera à ce que des informations à jour de contacts et d'adresses pour signaler les accidents et incidents au [Service d'enquête sur les accidents] soient accessibles aux organismes et personnels d'aviation appropriés en [Nom de l'État] et à d'autres États par utilisation du site web de l'OACI (*liste d'adresses pour services d'enquête sur les accidents*) ; elles sont aussi énumérées dans le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Partie I, Chapitre 4, Appendice 2. Les informations de contacts sur 24 heures pour le [Service d'enquête sur les accidents] devraient aussi être publiées sur le site web du [Service d'enquête sur les accidents], au bénéfice de la communauté de l'aviation internationale.

5.3.3 Dès réception d'une notification d'accident ou incident en [Nom de l'État], l'agent de service devrait alerter la direction du [Service d'enquête sur les accidents] et les membres appropriés de l'équipe d'enquête. Les membres de l'équipe doivent se préparer pour un départ immédiat vers le site de l'accident. L'agent de service devrait coordonner la notification à d'autres services officiels et organismes appropriés de [Nom de l'État], par exemple recherche et sauvetage, police et aux autres États concernés, par exemple l'État d'immatriculation, de l'exploitant, de conception et/ou de construction, conformément à l'Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 4 — *Notification*. La notification et les communications à l'OACI sont aussi traitées dans le Chapitre 11 du présent manuel.

5.3.4 La notification initiale (et initiale amendée) à d'autres États et à l'OACI devrait contenir les renseignements généraux ci-après, s'ils sont disponibles, conformément à l'Annexe 13 de l'OACI, § 4.2 :

- 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, de l'exploitant et s'il y a lieu de l'affréteur de l'aéronef ;
- d) qualification du pilote commandant de bord et nationalités de l'équipage et des passagers ;
- e) date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou 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 incident et étendue des dommages 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 la déléguer ;
- k) caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou incident et indication de difficultés d'accès ou de dispositions spéciales concernant l'accès au site ;
- l) identification du service émetteur et moyen de contacter l'enquêteur désigné et le service d'enquête sur les accidents de l'État d'occurrence ;
- m) présence et description de marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

5.3.5 Voici un exemple de notification d'accident :

#### EXEMPLE DE NOTIFICATION

---

##### *Renseignements requis*

*(voir Annexe 13 de l'OACI, § 4.2)*

##### *Exemple*

---

- |  |  |
|--|--|
| a) abréviation d'identification ACCID pour un accident, SINCID pour un incident grave, et INCID pour un incident ; | a) ACCID ;   |
| b) constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef ;             | b) Boeing 737-200, Royaume-Uni, GMSW, n° de série 20280 ;        |
| c) nom du propriétaire, de l'exploitant et s'il y a lieu de l'affréteur de l'aéronef ;                             | c) Derby Aviation ;  |
| d) qualification du pilote commandant de bord et nationalités de l'équipage et des passagers ;                     | d) Commandant ; équipage ; Anytown City ; passagers : non connus |
| e) date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou incident ;   | e) 7 octobre 1983 à 13 h 14 heure locale ;                       |

<i>Renseignements requis (voir Annexe 13 de l'OACI, § 4.2)</i>	<i>Exemple</i>
f) dernier point de départ de l'aéronef et point d'atterrissage prévu ;	f) Londres/Heathrow-Perpignan/Rivesaltes ;
g) position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, latitude et longitude <sup>1</sup> ;	g) 12 km au sud de Prades, 42°-33' N, 02°-26' W, altitude 2 200 m ;
h) nombre de membres d'équipage et de passagers ; à bord : tués et grièvement blessés ; autres : tués et grièvement blessés <sup>2</sup> ;	h) 6 membres d'équipage et 57 passagers à bord ; tous mortellement blessés ; autres : néant ;
i) description de l'accident ou incident et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue ;	i) l'aéronef a percuté sur un flanc de montagne dans le Massif du Canigou. Aéronef détruit par incendie ;
j) indication de la mesure dans laquelle l'État d'occurrence mènera l'enquête ou se propose de la déléguer ;	j) enquête complète par le Service d'enquête sur les accidents de la France ;
k) caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou incident et indication de difficultés d'accès ou de dispositions spéciales concernant l'accès au site ;	k) région montagneuse, accès difficile, neige permanente ;
l) identification du service émetteur et moyen de contacter l'enquêteur désigné et le service d'enquête sur les accidents de l'État d'occurrence ;	l) Bureau Enquêtes-Accidents, Paris, France. Pour renseignements additionnels, contacter M. X à (numéros de téléphone et de fax, et adresse électronique) ;
m) présence et description de marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.	m) néant.

1. Il pourrait être utile d'indiquer l'altitude du lieu de l'accident, si elle est connue.

2. Il est utile d'indiquer d'abord le nombre de personnes à bord (équipage, passagers) et ensuite leurs blessures.

## 5.4 RÉPONSE AUX NOTIFICATIONS

5.4.1 Dès réception d'une notification initiale venant d'un autre État au sujet d'un accident ou incident survenu hors de [Nom de l'État] avec intérêts de [Nom de l'État] ([Nom de l'État] d'immatriculation, de l'exploitant, de conception ou de construction), le [Service d'enquête sur les accidents] devrait répondre en indiquant son intention de participer à l'enquête, ainsi que les arrangements prévus pour le déplacement de son représentant accrédité et ses conseillers. S'il n'est pas prévu de déplacement vers le site de l'accident dans l'autre État, celui-ci devrait en être avisé.

5.4.2 Que le [Service d'enquête sur les accidents] ait ou non l'intention de se rendre sur le lieu d'une enquête dans un autre État, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait nommer un représentant accrédité, qui recueillera les éléments pertinents et les dossiers relatifs au vol, à l'équipage ou à l'aéronef, ou tous autres éléments qui pourraient être utiles au service d'enquête sur les accidents de l'autre État. Ces éléments devraient être envoyés à l'ED de l'autre État par des moyens sécurisés et rapides.

*Note.— Le représentant accrédité pour [Nom de l'État] nommé pour assister d'autres États dans leurs enquêtes devrait de préférence être un enquêteur chevronné et qualifié du service d'enquête sur les accidents, qui comprend les pratiques d'enquêtes internationales sur les accidents et incidents, en particulier l'Annexe 13 de l'OACI, et qui devrait représenter les intérêts de [Nom de l'État] durant les enquêtes menées par d'autres États. Tous les conseillers de [Nom de l'État], du [Service d'enquête sur les accidents], de l'AAC, de compagnies aériennes, universités, autorités militaires, etc., devraient être attentifs aux directives du représentant accrédité.*

5.4.3 Les exigences spécifiques ci-après de l'Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 4, sont des prescriptions de politique du [Service d'enquête sur les accidents] :

- Dès que possible après un accident ou incident en [Nom de l'État], le [Service d'enquête sur les accidents] devrait envoyer une notification d'accident/incident aux autres États concernés et, s'il y a lieu, à l'OACI. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait aussi envoyer ensuite les détails omis de la notification initiale ainsi que d'autres renseignements pertinents connus.
- Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait envoyer des notifications sans tarder avec tous les renseignements disponibles, exprimés de façon claire et concise, dans une des langues de travail officielles de l'OACI — le plus souvent en anglais.
- Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait accuser réception de notifications d'accidents et incidents communiquées par d'autres États.
- Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait fournir à l'État qui mène l'enquête tous renseignements pertinents, selon le cas, sur le vol, l'équipage et l'aéronef impliqués dans un accident ou incident, le plus tôt possible.
- Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait faire savoir à l'État qui mène l'enquête s'il a l'intention de nommer un représentant accrédité et, dans l'affirmative, fournir les détails des déplacements et autres arrangements.
- Si le [Service d'enquête sur les accidents] a connaissance de marchandises dangereuses à bord de l'aéronef impliqué dans un accident ou incident, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait veiller à communiquer à l'État qui mène l'enquête les détails sur les marchandises dangereuses à bord de l'aéronef, par les moyens les plus appropriés et les plus rapides.

5.4.4 Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait tenir un dossier de toutes les transmissions de notifications, réponses reçues et correspondances de suivi, dans un système de documents de suivi liés à chaque accident/incident, pour consultation ultérieure et mesures de suivi.

*Note.— [Nom de l'État] devrait prendre en compte les dispositions du Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Doc 9973) de l'OACI, en ce qui concerne les notifications et autres aspects concernant l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.*

## 5.5 DÉLÉGATION DE L'ENQUÊTE (EN TOTALITÉ OU EN PARTIE)

5.5.1 L'Annexe 13 de l'OACI, § 5.1, 5.1.1 et 5.1.2, comprend des dispositions selon lesquelles la totalité ou toute partie d'une enquête sur un accident ou incident peut être déléguée par l'État d'occurrence à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), par accord et consentement mutuels.

*Note.*— Le Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (*Doc 9946*) donne des orientations sur l'établissement et la gestion d'organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO).

5.5.2 Dans les cas où [Nom de l'État] est l'État d'occurrence et s'il s'agit d'aéronefs exploités, immatriculés, conçus et/ou construits par un ou plusieurs autres États, le [Service d'enquête sur les accidents] peut envisager de déléguer la totalité ou des parties de l'enquête à un service d'enquête sur les accidents d'un autre État ou à un RAIO, afin de faciliter une enquête sans trop de délai. Par exemple, dans le cas d'examen de composants d'aéronef qui doivent être effectués dans des installations à l'extérieur de [Nom de l'État], le [Service d'enquête sur les accidents] peut déléguer la supervision des examens au service d'enquête sur les accidents d'un autre État. Toutes les fois que c'est possible, l'installation ne devrait pas être celle du constructeur, afin d'éviter un conflit d'intérêts réel ou perçu. Toutefois, il peut arriver que les seules connaissances techniques appropriées ou l'outillage se trouvent dans l'installation du constructeur, de sorte qu'il sera nécessaire d'assurer une supervision du travail par un ou des enquêteurs. Si le [Service d'enquête sur les accidents] n'a pas encore établi son propre laboratoire de lecture d'enregistreurs de bord, la lecture et l'analyse des enregistreurs devraient s'effectuer dans les installations d'autres États possédant les moyens de lecture d'enregistreurs, conformément aux indications données dans l'Annexe 13 de l'OACI, Supplément D, *Lignes directrices pour la lecture et l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord*.

*Note.*— L'Annexe 13 de l'OACI, § 5.1, Note 2, énonce que « L'État ou l'organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents qui accepte une délégation en totalité devient responsable de la conduite de l'enquête ainsi que de la diffusion du rapport final et de la communication du compte rendu ADREP. Dans le cas d'une délégation en partie, l'État d'occurrence garde habituellement la responsabilité de la conduite de l'enquête ».

5.5.3 Dans les cas d'accidents ou incidents au-dessus d'eaux internationales comportant des dommages en vol ou des blessures en vol à des occupants d'un aéronef immatriculé en [Nom de l'État] qui atterrit dans un autre État, le [Service d'enquête sur les accidents] peut déléguer la totalité ou une partie de l'enquête à l'autre État ou à un RAIO, par accord et consentement mutuels.

5.5.4 L'esprit général de l'Annexe 13 de l'OACI est la coopération entre États durant les enquêtes. Ainsi, les communications en temps opportun, le partage de renseignements et le partage de tâches d'enquête entre États recourant à l'option de déléguer la totalité ou une partie de toute enquête favorisent cette coopération. Le [Service d'enquête sur les accidents] a pour politique de se conformer à cet esprit de coopération.

---

## Chapitre 6

# POLITIQUES ET PROCÉDURES D'ENQUÊTE

### 6.1 GÉNÉRALITÉS

6.1.1 Le présent chapitre du manuel décrit les politiques et procédures générales du [*Service d'enquête sur les accidents*], qui sont harmonisées avec les prescriptions et orientations de l'OACI ainsi qu'avec les meilleures pratiques des services d'enquête sur les accidents de certains États. La législation et la réglementation de [*Nom de l'État*] relatives au [*Service d'enquête sur les accidents*] et aux enquêtes sur les accidents d'aviation en [*Nom de l'État*] constituent la base législative et réglementaire des politiques et procédures décrites ici. De nombreux aspects des politiques et procédures qui suivent sont repris directement de documents de l'OACI et ont été acceptés par le [*Service d'enquête sur les accidents*] pour son propre compte.

6.1.2 Le [*Service d'enquête sur les accidents*] a pour politique d'instaurer une enquête sur les circonstances de tous les accidents et incidents d'aviation relevant de l'autorité et des responsabilités confiées au [*Service d'enquête sur les accidents*] par l'administration nationale. Pareilles enquêtes devraient être menées conformément aux dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI et de la législation et la réglementation de [*Nom de l'État*].

6.1.3 Le [*Service d'enquête sur les accidents*] a pour politique de déterminer l'étendue de l'enquête, ainsi que les procédures à suivre dans l'exécution de l'enquête, selon les enseignements qu'il compte retirer de l'enquête pour l'amélioration de la sécurité. L'étendue et la complexité de l'enquête ainsi que la taille et la composition de l'équipe d'enquête devraient être influencées par les facteurs ci-dessous, entre autres :

- a) blessures, morts et dommages à des équipements, des tiers et l'environnement ;
- b) aspects de sécurité identifiés et potentiels à la base de l'occurrence ;
- c) probabilité de répétition, probabilité de conséquences néfastes, ainsi que gravité des conséquences néfastes ;
- d) historique d'accidents et incidents liés à ce type de vol, la taille et le type d'aéronef, l'exploitant, le constructeur, l'organisme de réglementation, etc. ;
- e) dérogations réelles et potentielles aux règlements, normes, procédures et pratiques de sécurité et d'exploitation technique dans l'industrie.

6.1.4 Le [*Service d'enquête sur les accidents*] a pour politique de mener des enquêtes et rédiger des comptes rendus sur tous les accidents et incidents, y compris les types d'incidents graves énumérés dans l'Annexe 13 de l'OACI, Supplément C. Il devrait aussi mener des enquêtes sur certains autres incidents non énumérés dans l'Annexe 13 de l'OACI.

*Note.— Le [*Service d'enquête sur les accidents*] a une entente (MoU) avec [*l'AAC*] afin de recevoir notification de toutes les occurrences (accidents et incidents), y compris incidents de trafic aérien et de défaillances mécaniques, afin que le [*Service d'enquête sur les accidents*] puisse déterminer s'il doit effectuer une enquête*

indépendante. La plupart des notifications d'incidents devraient être générées par le système de compte rendu obligatoire pour la sécurité de [l'AAC]. Voir Appendice C.

6.1.5 Dès notification d'une occurrence qui relève de la compétence du [Service d'enquête sur les accidents], celui-ci devrait immédiatement instaurer une enquête en nommant un ED et des experts additionnels, selon le besoin. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait veiller à ce qu'il y ait parmi les experts nommés des spécialistes des enquêtes sur les accidents d'aviation, possédant des connaissances spécialisées, une formation et une expérience adéquates pour assurer une enquête approfondie.

6.1.6 Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait envisager de faire appel à un organisme d'enquête sur les accidents d'aviation d'un autre État pour une assistance sur la base d'accords réciproques. Le [Service d'enquête sur les accidents] pourrait en outre envisager de proposer que la totalité ou des parties de l'enquête soient déléguées à un service d'enquête sur les accidents d'un autre État, ou à un RAIO, si les circonstances de l'occurrence le justifient.

6.1.7 Si dans le courant d'une enquête le [Service d'enquête sur les accidents] apprend ou soupçonne une intervention illicite (sabotage ou autre délit), il devrait immédiatement aviser les autorités compétentes de la sûreté de l'aviation et de la police. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait poursuivre l'enquête de sécurité, en parallèle avec toute enquête judiciaire, et devrait rédiger un rapport final sur l'occurrence, conformément à l'Annexe 13 de l'OACI, en gardant à l'esprit la coopération continue avec les autorités judiciaires.

6.1.8 Si dans un accident ou incident faisant l'objet d'une enquête par [Nom de l'État] il y a un enregistreur de données de vol (FDR) ou un enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR), ou les deux, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait prendre immédiatement des dispositions pour récupérer et protéger les enregistreurs. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait organiser dès que possible la lecture des enregistreurs dans une installation appropriée de lecture d'enregistreurs de bord. Selon le Supplément D de l'Annexe 13 de l'OACI, il est essentiel que les 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 indices matériels sont parfois éphémères. Cette identification rapide des domaines problématiques peut aussi permettre de formuler des recommandations de mesures urgentes de sécurité éventuellement nécessaires pour prévenir un accident similaire.

6.1.9 Si les enregistreurs ont subi des dommages à tel point qu'ils ne peuvent pas être aisément lus dans l'installation choisie, ou sont d'un type qui nécessite des experts ou des équipements additionnels (par exemple dans le cas d'enregistreurs construits en Russie), le [Service d'enquête sur les accidents] devrait solliciter l'assistance d'experts en conformité des dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI. Dans certains cas, il pourrait être nécessaire d'envoyer l'enregistreur à son constructeur pour la lecture. Le travail devrait alors normalement être supervisé par un enquêteur du [Service d'enquête sur les accidents] ou un enquêteur d'un autre État afin de veiller à ce qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts réel ou perçu.

6.1.10 Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait aussi prendre en compte des équipements électroniques autres que des enregistreurs de bord, qui pourraient contenir de précieuses informations liées à l'accident. Ces équipements sont notamment les appareils de navigation par satellite [par exemple système mondial de localisation (GPS), système mondial de satellites de navigation (GLONASS), dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS), système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS), système de gestion de vol (FMS)]. Des analyses de ces appareils peuvent être très utiles dans l'enquête, surtout lorsqu'il n'y a pas d'informations venant d'enregistreurs de bord. De plus, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait envisager de demander l'assistance d'experts des États de construction.

6.1.11 Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait rédiger, publier et diffuser publiquement un rapport final d'enquête conformément aux spécifications de l'Annexe 13 de l'OACI, à hauteur de la complexité et des aspects de sécurité de l'occurrence. Si des carences de sécurité sont identifiées dans le courant de l'enquête, le [Service d'enquête

sur les accidents] devrait encourager les organismes concernés (entreprises de transport aérien, aéroports, constructeurs, organismes de réglementation, l'OACI lorsque des documents de l'OACI sont en cause, etc.) à prendre des mesures de sécurité pour éviter la répétition de l'occurrence. S'il y a lieu, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait diffuser des recommandations de sécurité aux organismes capables de prendre des mesures de sécurité. Le Chapitre 10 du présent manuel donne des détails sur la rédaction du rapport et les recommandations de sécurité.

## 6.2 DROITS, AUTORITÉ ET OBLIGATIONS DES ENQUÊTEURS

Les enquêteurs du [Service d'enquête sur les accidents] ont les droits et l'autorité décrits ci-après, qui sont en harmonie avec les obligations de [Nom de l'État] en vertu de l'Annexe 13 de l'OACI :

- a) Libre accès et contrôle sur le site d'un accident d'aviation et toute épave qui s'y trouve.
- b) Libre accès et contrôle sur tous éléments, indices matériels, documents, etc. utiles pour l'enquête sur l'accident/incident, y compris enregistrements et enregistreurs des services de la circulation aérienne (ATS).
- c) Le droit de procéder à un examen détaillé et à des tests sur tous éléments/indices matériels pertinents, sans retard ou ingérence.
- d) Le droit et l'obligation de ne pas divulguer certains éléments de l'enquête sur l'accident ou incident à des fins autres que l'enquête sur l'accident ou incident, à moins que l'autorité compétente désignée par l'État ne détermine, en conformité avec le droit national et sous réserve de l'Annexe 13, Appendice 2 et § 5.12.5, que leur divulgation ou utilisation l'emporte sur les incidences négatives qu'une telle mesure risque d'avoir, aux niveaux national et international, sur ladite enquête ou sur toute enquête future. Ces éléments sont notamment :
  - enregistrements de conversations et d'images du poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements ;
  - éléments sous la garde ou le contrôle du service d'enquête sur les accidents, à savoir :
    - toutes les déclarations obtenues de personnes par le service d'enquête sur les accidents dans le cours de ses enquêtes ;
    - toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
    - renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes touchées par l'accident ou incident ;
    - enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant d'organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
    - 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 incident ;
    - projet de rapport final de l'enquête sur l'accident ou incident.

### 6.3 CONDUITE DE L'ENQUÊTE

Le personnel du [Service d'enquête sur les accidents] et les enquêteurs ont les droits, l'autorité et les obligations ci-après :

- a) Faire appel aux services de la police locale ou d'autres personnes autorisées pour assurer la protection du site de l'accident d'aviation, y compris l'aéronef et son contenu, jusqu'à ce que le [Service d'enquête sur les accidents] et les enquêteurs soient en mesure d'assumer directement la garde et la sûreté de l'aéronef et de son contenu.
- b) Veiller à ce que l'aéronef, son contenu et tous autres éléments matériels pertinents ne soient pas perturbés, dans la mesure du possible, jusqu'à l'arrivée et l'inspection par un représentant accrédité, si cela est demandé.

*Note.— Il n'y a rien dans cette disposition qui empêche le [Service d'enquête sur les accidents] d'instaurer une enquête, et si pour des raisons imprévues l'aéronef, etc. doit être déplacé ou perturbé en attendant l'arrivée d'un représentant accrédité, les activités en question devraient être documentées par des photographies et d'autres moyens appropriés.*

- c) Veiller, dans le cas d'une occurrence à investiguer, à ce que tous les enregistrements de communications d'ATS, données radar et documents liés au vol soient sécurisés pour être mis sous bonne garde.
- d) Permettre aux représentants accrédités des États ci-après de participer à l'enquête :
  - l'État d'immatriculation ;
  - l'État de l'exploitant ;
  - l'État de conception ;
  - l'État de construction ;
  - tout autre État qui sur demande aura fourni des renseignements, des moyens ou des experts.
- e) Permettre aux conseillers de représentants accrédités de participer à l'enquête dans la mesure nécessaire pour rendre efficace la participation des représentants accrédités.
- f) Permettre la participation d'experts (selon les dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI, § 5.27) d'États dont des citoyens auraient subi des blessures mortelles ou graves. Ces experts devraient être admis à :
  - 1) visiter le lieu de l'accident ;
  - 2) accéder aux renseignements factuels pertinents dont l'État qui mène l'enquête approuve la divulgation au public, ainsi qu'aux renseignements sur l'avancement de l'enquête ;
  - 3) recevoir copie du rapport final.

*Note.— Les experts nommés en vertu des dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI, § 5.27, ne sont pas nécessairement admis à participer à l'enquête proprement dite ; il leur est donné un accès limité (voir plus haut) en relation avec les circonstances concernant la mort ou des blessures de citoyens de leur État.*

*Les experts devraient aussi pouvoir aider à l'identification de victimes et participer à des réunions avec des survivants de leur État respectif.*

- g) Permettre aux représentants accrédités sous le contrôle de l'ED de prendre part à tous les aspects de l'enquête, notamment :
  - visiter le lieu de l'accident ;
  - examiner l'épave ;
  - obtenir des renseignements de témoins et suggérer des sujets d'interrogation ;
  - accéder librement à tous les indices matériels utiles, le plus tôt possible ;
  - recevoir copies de tous les documents pertinents ;
  - participer à la lecture des enregistrements ;
  - participer aux activités d'enquête hors des lieux de l'accident, telles qu'examens de composants, exposés techniques, tests et simulations ;
  - participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les constatations, les causes, les facteurs contributifs et les recommandations de sécurité ;
  - faire des propositions au sujet des différents éléments de l'enquête.
- h) Inviter l'exploitant à participer à l'enquête, si ni l'État d'immatriculation ni l'État de l'exploitant ne nomme un représentant accrédité.
- i) Inviter le ou les constructeurs (conception de type et/ou assemblage final de l'aéronef) à participer à l'enquête, si ni l'État de conception ni l'État de construction ne nomme un représentant accrédité.
- j) Faire appel aux meilleures connaissances techniques disponibles, de toute source que ce soit, pour compléter son personnel d'enquête, si cela est nécessaire.
- k) Protéger les indices matériels et assurer la garde de l'aéronef et de son contenu sur la durée nécessaire pour mener l'enquête, y compris protéger contre d'autres dommages, l'accès par des personnes non autorisées, le chapardage ou la détérioration. Voir procédures détaillées dans l'Appendice F.
- l) Photographier et documenter les indices matériels éphémères par des moyens appropriés, pour empêcher la perte d'indices.
- m) Procéder aux tests et examens de composants d'aéronef qui risqueraient d'endommager les composants au cours de ces tests et examens.
- n) Coordonner entre le [Service d'enquête sur les accidents] et les autorités judiciaires pour assurer que le seul objet de l'enquête sera la prévention d'accidents, et que toutes procédures judiciaires ou administratives pour attribuer le blâme ou la responsabilité seront séparées de l'enquête selon l'Annexe 13 de l'OACI.

- o) Veiller à ce que des autopsies ainsi que des tests de toxicologie soient effectués sur les membres d'équipage et passagers à des fins d'enquête médicale. Des examens médicaux devraient aussi être effectués sur les membres d'équipage et passagers survivants et sur le personnel aéronautique impliqué dans l'occurrence, par exemple contrôleurs de la circulation aérienne, si l'ED le juge nécessaire.
- p) Dans le cas d'enquêtes menées par d'autres États, fournir à l'État qui mène l'enquête :
- (dans tous les cas) tous les renseignements pertinents demandés par cet État ;
  - (dans tous les cas) des renseignements au sujet de l'aéronef qui avant l'accident ou incident a utilisé ou utiliserait normalement les installations ou services de [Nom de l'État] ; par exemple, dossiers de membres d'équipage et de maintenance d'aéronef, enregistrements ATS, renseignements météorologiques, etc. relatifs à l'occurrence devraient être fournis à l'État qui mène l'enquête.
- q) Nommer un représentant accrédité du [Service d'enquête sur les accidents] dans le cas d'un accident concernant un aéronef d'une masse maximale de plus de 2 250 kg, si la demande en est expressément faite par l'État qui mène l'enquête.

*Note.— Pareille nomination ne nécessite pas nécessairement que le représentant accrédité du [Service d'enquête sur les accidents] se rende sur le lieu de l'accident ; toutefois, le représentant accrédité est tenu de s'acquitter des obligations énoncées dans l'Annexe 13 de l'OACI, en fournissant toute assistance nécessaire.*

- r) Empêcher la divulgation d'informations par le représentant accrédité nommé par le [Service d'enquête sur les accidents] et par des conseillers de [Nom de l'État] sur l'avancement et les constatations de l'enquête, sans le consentement explicite de l'État qui mène l'enquête.

*Note 1.— Étant donné que la responsabilité de donner des renseignements sur l'avancement et les constatations de l'enquête appartient à l'État qui mène l'enquête, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait veiller à ce que son personnel et tous conseillers de [Nom de l'État] se conforment à cette condition.*

*Note 2.— Il n'y a rien dans cette prescription qui empêche ou devrait retarder la communication d'informations aux fins de la prévention d'accidents (présentation de recommandations de sécurité) ; toutefois, pareille communication devrait être coordonnée avec l'État qui mène l'enquête.*

- s) Dans le cas d'accidents dans lesquels des citoyens de [Nom de l'État] ont été tués ou grièvement blessés, survenus dans d'autres États, le [Nom de l'État] devrait nommer un expert, éventuellement du [Service d'enquête sur les accidents], conformément aux dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI, § 5.27, qui aura la faculté :
- 1) de visiter le lieu de l'accident ;
  - 2) d'accéder à tous les renseignements factuels pertinents dont l'État qui mène l'enquête approuve la divulgation au public, ainsi qu'aux renseignements sur l'avancement de l'enquête ;
  - 3) de recevoir copie du rapport final.
- t) Rouvrir une enquête si des indices nouveaux et significatifs deviennent disponibles.

- u) Rendre publics les faits, conditions et circonstances au cours de l'enquête, en vue d'informer les voyageurs et de prévenir de futures occurrences.
  - v) Identifier les carences de sécurité dans le courant des enquêtes et dans le rapport final de l'enquête, afin de promouvoir des mesures de sécurité en adressant les recommandations aux autorités, services et organismes appropriés chargés de la sécurité de l'aviation.
-



## Chapitre 7

# ACTIVITÉS SUR LE LIEU D'UN ACCIDENT

### 7.1 GÉNÉRALITÉS

#### 7.1.1 Liaison avec d'autres services

7.1.1.1 Le [Service d'enquête sur les accidents] a des ententes (MoU) avec d'autres organismes et services en [Nom de l'État] afin de se préparer à l'éventualité d'un accident d'aviation (voir Appendice C). Des renseignements détaillés sur le rôle et les responsabilités de chaque organisme, pour chaque type d'urgence, sont donnés dans le *Manuel des services d'aéroport* (Doc 9137) de l'OACI, Partie 7 — *Planification des mesures d'urgence aux aéroports*. Ce manuel traite principalement des accidents sur un aéroport ou à proximité, mais le rôle et les responsabilités des organismes qui y sont décrits peuvent s'appliquer aussi aux accidents qui surviennent ailleurs.

7.1.1.2 L'identification des victimes incombe au coroner et au personnel médical, au service de police et à l'équipe d'identification des victimes. Le personnel médical, tels que pathologistes et dentistes légistes, devraient avoir connaissance de ce qui est attendu d'eux dans le cas d'un accident d'aviation, notamment autopsies et examens toxicologiques. Le [Service d'enquête sur les accidents] doit avoir coordonné ses besoins à l'avance avec les spécialistes médicaux afin de faciliter ces arrangements.

7.1.1.3 La notification aux familles est une tâche délicate qui doit être planifiée et effectuée avec beaucoup de soin de façon à éviter des anomalies telles que notifications multiples ou erronées. En [Nom de l'État], la notification à la famille est une tâche de [la police ou du médecin examinateur ou de l'exploitant aérien]. La *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) et le *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) donnent plus de détails à ce sujet.

7.1.1.4 Il faut reconnaître que les circonstances de chaque accident sont différentes, mais l'importance d'une bonne planification et d'une bonne liaison avec d'autres organismes, particulièrement la police, les pompiers et les services de recherche et sauvetage, est à souligner.

7.1.1.5 Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait probablement compter sur l'assistance d'autres organismes civils et militaires appelés à fournir des installations, des équipements et du personnel additionnel, c'est-à-dire hélicoptères, puissants appareils de levage, détecteurs de métaux, équipements de communications et plongeurs. Il importe que des équipements lourds de récupération, tels que grues, bulldozers ou hélicoptères de levage, soient aisément disponibles. Dans certains cas, il faudra peut-être organiser une expédition à grande échelle nécessitant transport additionnel, nourriture, logement, etc.

#### 7.1.2 Mesures initiales sur le lieu de l'accident

7.1.2.1 Les services locaux de police et de lutte contre l'incendie seront probablement les premiers à arriver sur le lieu d'un accident d'aviation. Il est donc important d'acquiescer la coopération de ces services afin d'assurer la sûreté et le contrôle des sites d'accidents ainsi que la coopération au cours des enquêtes. Il est essentiel que les indices d'une importance cruciale ne soient pas perdus par suite d'ingérence sur l'épave de l'aéronef dans les phases initiales d'une enquête. Les pompiers et la police devraient savoir ce qui est attendu d'eux dans l'éventualité d'un accident

d'aviation. Il incombe au [Service d'enquête sur les accidents] de coordonner ses besoins à l'avance avec les organismes de recherche et de sauvetage. Les plans et arrangements pour les tâches essentielles énumérées ci-dessous devraient être en place afin de pouvoir être réalisés sans retard :

- a) notification au centre de coordination de sauvetage (voir Annexe 12 de l'OACI — *Recherches et sauvetage*) ;
- b) notification au [Service d'enquête sur les accidents] et à d'autres services selon les besoins ;
- c) protection de l'épave d'aéronef contre les risques d'incendie et d'autres dommages ;
- d) vérification de la présence éventuelle de marchandises dangereuses, par exemple colis radioactifs ou poisons transportés comme fret, et mesures appropriées de protection ;
- e) affectation de gardes pour assurer qu'il n'y aura pas d'altération ou de perturbation de l'épave d'aéronef ;
- f) mesures pour préserver, par photographies ou autres moyens appropriés, tous indices éphémères tels que glace, neige ou suie ;
- g) obtention des noms et adresses de tous les témoins dont le témoignage pourrait aider dans l'enquête sur l'accident.

7.1.2.2 Parallèlement à ces arrangements, il convient dans la mesure du possible de ne pas perturber l'épave avant l'arrivée de l'équipe d'enquête. Il a été souligné aux services de police et de sauvetage que les corps des personnes tuées dans un accident d'aéronef lourd devraient, si possible, être laissés sur place pour examen et transcription par l'équipe policière d'identification des victimes. Il peut aussi y avoir des cas où, aux fins de l'enquête de résistance à l'impact/survie, il serait approprié que les cadavres soient laissés sur place jusqu'à ce qu'ils aient été examinés et documentés par l'équipe d'enquête du [Service d'enquête sur les accidents]. De plus, les objets personnels devraient rester intouchés car leurs positions pourraient aider à l'identification des victimes. En général, les perturbations de l'épave devraient être limitées à ce qui est nécessaire pour sauver des survivants, éteindre le feu et protéger le public.

## 7.2 OPÉRATIONS DE SAUVETAGE

7.2.1 La première chose dont doivent s'occuper les personnes qui arrivent sur les lieux d'un accident d'aviation est de sauver et d'aider les survivants ainsi que protéger les biens avec les moyens disponibles. Les personnes qui sortent les victimes de l'épave d'un aéronef devraient noter à la première occasion leurs observations concernant l'emplacement dans l'aéronef où les survivants ont été retrouvés et les éléments d'épave qui ont dû être déplacés pendant le sauvetage.

7.2.2 Si les circonstances le permettent, les corps des personnes tuées dans un accident devraient être laissés en place jusqu'à ce que leur emplacement et leur état soient notés, que des photos soient prises et qu'un schéma indiquant leur emplacement dans l'épave ait été réalisé. Si des corps se trouvent à l'extérieur de l'épave, leur emplacement devrait être balisé au moyen de piquets portant un numéro d'identification. Une étiquette correspondante devrait être fixée à chaque corps, pour indiquer où il a été retrouvé. Le bon enregistrement de ces données est essentiel pour identifier les corps ainsi que pour recueillir des renseignements susceptibles d'aider les enquêteurs au cours de l'enquête.

7.2.3 Si des corps ont été enlevés de l'épave avant l'arrivée des enquêteurs, il est important de déterminer si les renseignements visés au paragraphe précédent ont été recueillis. Si ce n'est pas le cas, il faudra interroger le personnel des services de sauvetage pour recueillir systématiquement ces données.

7.2.4 Les enquêteurs du [*Service d'enquête sur les accidents*] doivent déterminer si l'épave a été perturbée dans les opérations de sauvetage ; ils devraient prendre note de leurs constatations à cet égard.

7.2.5 À l'issue de l'opération de sauvetage initiale, le personnel de sauvetage doit prendre toutes les précautions nécessaires pour s'assurer que ses mouvements ne détruisent pas d'indices qui pourraient présenter un intérêt pour l'enquête. Par exemple, une fois les survivants sauvés et le risque d'incendie éliminé autant que possible, les mouvements des ambulances et des véhicules de pompiers ne devraient pas être autorisés le long des traces laissées par l'épave.

### 7.3 SÛRETÉ SUR LE LIEU DE L'ACCIDENT

7.3.1 Lorsqu'il est informé d'un accident, l'enquêteur désigné ou le coordonnateur désigné pour la sécurité et la sûreté du site de l'accident doit immédiatement vérifier que des arrangements ont été pris pour protéger l'épave. Ces arrangements sont généralement conclus en coordination avec la police, mais dans certains cas du personnel militaire ou des civils spécialement recrutés peuvent être employés.

7.3.2 Avant que le travail d'enquête commence sur le lieu de l'accident, il faut vérifier le manifeste de marchandises pour constater qu'il n'y avait pas de marchandises dangereuses dans les expéditions.

7.3.3 Lorsqu'on soupçonne que l'aéronef transportait des marchandises dangereuses, comme des matières radioactives, des explosifs, des munitions, des liquides corrosifs, des produits toxiques (liquides ou solides) ou des cultures bactériennes, des précautions spéciales doivent être prises pour que les gardiens de l'épave soient postés à une distance suffisante. Ce point est particulièrement important lorsqu'il y a eu un incendie, car dans ces circonstances les contaminants tendent à se disperser. Des panneaux indiquant une zone potentiellement dangereuse doivent être mis en place jusqu'à ce que les experts, en consultation avec le coordonnateur de la sécurité et de la sûreté du site désigné par le [*Service d'enquête sur les accidents*], aient pleinement évalué le danger.

7.3.4 À leur arrivée sur les lieux d'un accident, l'une des premières tâches des enquêteurs consiste à revoir les arrangements de sûreté. Les gardes devraient connaître parfaitement leurs fonctions, à savoir :

- a) protéger le public contre les risques que présente l'épave ;
- b) empêcher que l'épave soit déplacée (y compris les corps et le contenu de l'aéronef) ;
- c) protéger les biens ;
- d) n'admettre sur les lieux de l'accident que les personnes autorisées par le [*Service d'enquête sur les accidents*] ;
- e) protéger et préserver dans la mesure du possible les marques laissées au sol par l'aéronef.

7.3.5 Des instructions claires et précises devraient être données par l'ED du [*Service d'enquête sur les accidents*] ou le coordonnateur de la sécurité et de la sûreté du site aux personnes chargées d'assurer la garde sur les lieux de l'accident pour que seules les personnes munies d'une identification appropriée soient autorisées à s'approcher des lieux. Dans le cas d'une enquête de grande ampleur, on pourra distribuer des badges avec photo d'identification ou d'autres laissez-passer à toutes les personnes autorisées. L'emploi de brassards ou de blousons distinctifs indiquant les fonctions des intéressés donne également de bons résultats.

7.3.6 Si l'épave ne s'est pas complètement désintégrée, on pourra assurer efficacement la sûreté des lieux en les balisant au moyen de cordes. Cependant, si l'épave a laissé de longues traces au sol, la protection des lieux peut poser des difficultés considérables et nécessiter un grand nombre de gardes sur un grand périmètre.

7.3.7 La police peut fournir une assistance précieuse en assurant la liaison avec la population locale, particulièrement en ce qui concerne le repérage des éléments d'épave se trouvant à l'extérieur du périmètre. Les personnes vivant près des lieux de l'accident doivent être encouragées à signaler si elles découvrent des éléments de l'épave, mais elles doivent aussi savoir qu'il faut laisser en place ces éléments. Il arrive que les morceaux d'épave isolés soient disposés en tas le long de l'épave principale, une initiative bien intentionnée mais mal informée. S'il n'est pas gardé de traces de l'endroit où ces éléments ont été découverts, leur valeur pour l'enquête s'en trouve diminuée. De même, il faut empêcher que les chasseurs de souvenirs s'approprient des éléments de l'épave.

7.3.8 L'épave doit être gardée jusqu'à ce que l'enquêteur désigné estime que tous les indices nécessaires ont été recueillis sur les lieux. L'enquêteur désigné devrait revoir la situation périodiquement et organiser le retrait progressif des gardes, selon les besoins.

*Note.— Relativement aux § 4.4 et 4.5 du présent manuel, l'ED devrait à tout moment s'occuper de la protection des enquêteurs sur le lieu de l'accident (voir Circulaire 315 de l'OACI — Dangers des lieux d'accidents d'aviation).*

## 7.4 ÉPAGES SUBMERGÉES

### 7.4.1 Mesures initiales

7.4.1.1 Dès qu'il a été déterminé que l'épave se trouve dans l'eau, il faut s'efforcer d'obtenir les meilleurs avis techniques disponibles. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait faire appel aux services des organismes militaires et autres possédant des connaissances spécialisées, originaires de l'extérieur de [Nom de l'État], pour assurer que l'épave submergée soit trouvée et récupérée dès que possible. Dans le cadre de sa planification d'urgence pour un accident sur l'eau, le [Service d'enquête sur les accidents] a des ententes (MoU) préalables avec des organismes appropriés et des États pour obtenir l'assistance spécialisée nécessaire. (Voir Appendice C.)

*Note.— L'expérience montre que la recherche et la récupération d'une épave submergée est une tâche spécialisée nécessitant un personnel expérimenté et du matériel spécialisé. Des organismes spécialisés devraient être consultés dès que possible pour éviter des retards dans la localisation et la récupération des enregistreurs de bord et de l'épave.*

7.4.1.2 Si l'eau n'est pas très profonde [moins de 60 m (196 ft)], on pourra utiliser efficacement des plongeurs pour la recherche et la récupération de l'épave ; toutefois, il pourra être nécessaire d'utiliser un sonar à balayage latéral pour assurer la sécurité des plongeurs. Si l'épave se trouve plus profond ou si les conditions ne sont pas propices à l'utilisation de plongeurs, il faut envisager d'utiliser le matériel suivant :

- matériel sous-marin utilisé pour localiser les radiobalises de localisation sous l'eau (ULB) des enregistreurs de bord ;
- vidéocaméras et appareils photo permettant de faire des prises de vues sous-marines ;
- sonar à balayage latéral ;
- submersibles avec ou sans équipage (téléguidés).

### 7.4.2 Décision de récupérer l'épave

7.4.2.1 Les circonstances et l'emplacement de l'accident devraient déterminer si la récupération de l'épave est faisable et nécessaire. Dans la plupart des cas, il faut récupérer l'épave si l'on considère que les indices qu'elle peut fournir justifient les dépenses et les efforts de l'opération. Si l'épave peut contenir des indices qui pourraient être utiles à la sécurité aérienne, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait faire le nécessaire pour assurer que des mesures soient rapidement prises afin de récupérer l'épave. Cela inclut l'obtention du financement nécessaire et du personnel et de l'équipement spécialisés pour les tâches.

*Note.— Le [Service d'enquête sur les accidents] a établi des plans circonstanciels avec l'administration nationale pour obtenir immédiatement un financement supplémentaire pour commencer une opération de recherche et de récupération de l'épave submergée.*

7.4.2.2 Dans plusieurs cas, des épaves ont été récupérées avec succès en eau profonde. Ces opérations ont nécessité plusieurs mois de travail, avec les dépenses correspondantes, mais les résultats ont dépassé les attentes et les indices recueillis dans les épaves ont permis d'établir les causes et les facteurs contribuant de ces accidents, et conduit à des mesures de prévention.

### 7.4.3 Répartition de l'épave

Lorsque l'épave a été localisée, il convient de tracer une carte montrant comment l'épave s'est dispersée. Dans les eaux peu profondes, des plongeurs peuvent exécuter ce travail. En eau profonde, un sonar à balayage latéral et des vidéocaméras sous-marines installées dans des submersibles téléguidés peuvent être utilisés. L'état des différents éléments de l'épave, leur raccordement par le moyen de câbles ou de tubes, le sectionnement de ces connexions dans les opérations de sauvetage, etc., doivent être pris en note avant de faire remonter à la surface les différents éléments de l'épave. Généralement, les plongeurs n'ont pas d'expérience dans les enquêtes sur les accidents d'aviation et il sera donc nécessaire de leur donner des indications suffisamment détaillées.

### 7.4.4 Préservation de l'épave

7.4.4.1 La rapidité avec laquelle différents métaux réagissent à l'eau de mer varie considérablement. Les composés du magnésium réagissent très violemment et, à moins qu'ils ne soient récupérés dans les premiers jours, ils peuvent se dissoudre complètement. L'aluminium et la plupart des autres métaux sont moins sensibles à l'immersion dans l'eau salée. Cependant, la corrosion s'accélère rapidement lorsque l'élément d'épave est retiré de l'eau, à moins de prendre des mesures pour l'éviter.

7.4.4.2 Lorsque l'épave a été récupérée, ses éléments doivent être parfaitement rincés à l'eau douce. Dans certains cas, il pourra être plus pratique de nettoyer à l'eau douce l'épave lorsqu'elle sort de la mer, avant qu'on la dépose sur le navire de récupération. Un rinçage à l'eau douce n'enraye pas toutes les formes de corrosion. Lorsqu'un aéronef de fort tonnage est en cause, il est parfois impossible de prendre d'autres mesures anticorrosion sur les grands éléments de structure. Cependant, toutes les pièces nécessitant un examen métallurgique devront faire l'objet de mesures complémentaires de protection. On pourra par exemple assurer une protection complémentaire contre la corrosion en appliquant un liquide déplaçant l'eau de mer ; les surfaces des fractures doivent être recouvertes d'une couche anticorrosion (huile ou lanoline inhibée).

7.4.4.3 Quand des dépôts organiques, sous forme de suie ou de taches, doivent être analysés, il faut s'abstenir d'utiliser des substances de protection organiques. On rincera la pièce à l'eau douce puis on la fera sécher à l'air. Lorsque la pièce est complètement sèche, on la mettra dans un sac de plastique avec un dessiccant inerte comme le gel de silicium.

7.4.4.4 Les enregistreurs de bord ne doivent pas être mis à sécher ; il faut les garder dans l'eau douce jusqu'à ce que le spécialiste des enregistreurs en prenne la responsabilité. Le [*Service d'enquête sur les accidents*] ne devrait jamais permettre que des enregistreurs de bord submergés sèchent avant de parvenir au laboratoire de lecture, afin que le support d'enregistrement ne soit pas endommagé.

---

## Chapitre 8

# ORGANISATION ET GESTION DE L'ENQUÊTE

### 8.1 GÉNÉRALITÉS

8.1.1 Pour être utile, une enquête doit être convenablement préparée et gérée. Les points essentiels de l'enquête doivent être déterminés pour que les membres de l'équipe d'enquête sachent ce qu'ils auront à faire et possèdent les qualifications nécessaires. Le plan doit également établir que ces tâches seront coordonnées par l'enquêteur désigné, qui est le chef d'équipe.

8.1.2 Lorsqu'un aéronef de fort tonnage est en cause, il est nécessaire de constituer une équipe d'enquêteurs suffisante, divisée en groupes spécialisés, pour l'exécution de tous les aspects de l'enquête. Dans certains cas, les domaines sur lesquels devra se concentrer l'enquête ressortent dès le début des travaux et l'essentiel des efforts peut être canalisé efficacement vers ces domaines relativement spécialisés. Il est cependant essentiel que les enquêteurs travaillent systématiquement pour couvrir tous les aspects de l'accident. Que les causes du sinistre soient apparentes ou non, l'enquête doit déterminer les facteurs systémiques sous-jacents qui peuvent avoir contribué à l'accident ou à ses conséquences, ainsi que les insuffisances qui ne l'ont pas causé, mais qui pourraient contribuer à des accidents futurs ou à leurs conséquences.

8.1.3 Dans le cas des accidents faisant intervenir de petits aéronefs, les moyens mobilisés sont proportionnellement moins importants. Les fonctions demeurent les mêmes, mais l'enquête est menée par un ou deux enquêteurs, ou encore par un enquêteur et un spécialiste qualifié dans un domaine particulier réclamant un examen par un expert. Ici encore, même lorsqu'il s'agit d'un petit aéronef, une bonne préparation avant l'enquête est essentielle, ainsi que l'utilisation de listes de vérification dans les enquêtes.

### 8.2 SYSTÈME DE GESTION D'ENQUÊTE

8.2.1 Une enquête sur un accident faisant intervenir un aéronef complexe ou de fort tonnage nécessite une importante équipe d'enquêteurs pour que l'enquête soit exécutée aussi efficacement et rapidement que possible. L'utilisation efficace des enquêteurs disponibles pour une enquête importante peut se faire à l'aide du « système de gestion d'enquête » [voir *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Partie II, Chapitre 4]. Ce système divise les activités d'enquête en domaines fonctionnels qui peuvent chacun être confiés à un groupe d'enquêteurs, au sein de l'équipe d'enquête. Chaque groupe doit comprendre autant de membres que nécessaire pour examiner les circonstances particulières de l'accident.

8.2.2 Après la visite initiale et un examen pédestre sur le lieu de l'accident, la première mesure de gestion que l'ED doit prendre consiste à tenir une « réunion d'organisation ». À cette réunion, l'ED devrait identifier tous les participants qui seraient affectés à l'équipe et devrait écarter les autres, par exemple journalistes, avocats, assureurs, qui ne devraient pas être admis à faire partie de l'équipe.

8.2.3 L'objet principal de la réunion d'organisation est de décrire les règles, politiques et procédures de l'enquête et d'organiser l'équipe en groupes particuliers chargés de différents aspects de l'enquête.

*Note 1.— Il faut prêter attention à la nécessité de faciliter l'entrée de représentants accrédités et conseillers d'autres États concernés par l'enquête. À cet effet, l'État d'occurrence de l'accident ne doit pas exiger de documents de voyage autres qu'un passeport dans le cas de personnel qualifié désigné ou nommé par d'autres États pour participer à l'enquête. À cet égard, voir l'Annexe 9 de l'OACI — Facilitation, Chapitre 8, Section B.*

*Note 2.— Des réunions d'organisation devraient être convoquées par l'ED du [Service d'enquête sur les accidents] tant pour les grandes que pour les petites enquêtes, dans le cadre du système de gestion d'enquête.*

*Note 3.— Si elle est convenablement planifiée et organisée, la réunion d'organisation devrait durer moins d'une heure afin que les groupes d'enquêteurs puissent alors commencer leur travail important.*

8.2.4 À la réunion d'organisation, l'ED devrait parler des droits, obligations et responsabilités des enquêteurs. L'ED devrait aussi parler des politiques et procédures décrites dans le présent manuel et devrait mettre un exemplaire de ce manuel à la disposition de tous les participants pour qu'ils le consultent afin de bien comprendre leurs rôles, tâches et fonctions. L'ED devrait alors organiser les enquêteurs en groupes menés par des enquêteurs chevronnés.

8.2.5 Il convient de faire passer une liste de présence à tous les participants, pour qu'ils la signent. La signature de la liste confirme que la personne qui signe a lu, compris et respectera durant l'enquête la législation, la réglementation, les politiques et les procédures du [Service d'enquête sur les accidents]. Un personnel administratif devrait veiller à ce que tous les participants signent la liste de présence pour chaque réunion d'équipe.

*Note.— Il importe de faire appel à des interprètes dans les réunions d'équipes, même si tous les participants semblent bien comprendre la langue (le plus souvent l'anglais) utilisée au cours des réunions. Les personnes dont l'anglais n'est pas la première langue pourraient éprouver des difficultés pour comprendre les sujets complexes examinés lors des réunions.*

8.2.6 Selon l'ampleur et les circonstances de l'accident, il peut y avoir de deux à dix groupes formés pour différents secteurs d'enquête (voir Figures 8-1, 8-2 et 8-3).

8.2.7 Les groupes d'enquête sont présidés par des enquêteurs chevronnés, chacun ayant la responsabilité d'un groupe déterminé. Les membres des groupes d'enquête devraient inclure des spécialistes du [Service d'enquête sur les accidents], de la compagnie aérienne, de l'[AAC], des constructeurs d'aéronefs et de moteurs, de l'aéroport, des syndicats d'employés, comme il convient. Les groupes peuvent aussi inclure des conseillers affectés par les représentants accrédités d'autres États. Tous les membres du groupe devraient normalement avoir accès à toutes les informations recueillies dans le cours de l'enquête et sont tenus de participer à l'enquête jusqu'à ce que le rapport du groupe soit achevé.

8.2.8 Les groupes d'enquête qui pourraient être formés dans une grande enquête pourraient inclure : témoins, météorologie, services de la circulation aérienne, structures d'aéronefs, systèmes d'aéronefs, groupes motopropulseurs, dossiers de maintenance, facteurs de survivance, performances humaines, performances d'aéronefs et enregistreurs de bord. D'autres groupes spéciaux peuvent être formés selon le besoin, par exemple incendies et explosions, récupération sous l'eau, maquettes, etc. Le nombre et les types de groupes nécessaires devraient être déterminés selon les circonstances et la complexité de l'accident (voir Figure 8-3).

*Note 1.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) de l'OACI, Partie II, Chapitre 3 — Responsabilités dans les enquêtes, donne un aperçu général des responsabilités typiques des membres des équipes d'enquête dans le cas d'une grande enquête. De plus, le Chapitre 4 — Enquêtes sur des accidents majeurs donne des renseignements sur le Guide d'enquête sur un accident majeur (MAIG), qui donne à l'ED, aux présidents de groupes et aux autres membres d'équipes d'enquête des lignes directrices fondamentales sur les grandes enquêtes.*

Note 2.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) de l'OACI, Partie III, donne des indications détaillées sur la façon de mener des secteurs spécifiques de l'enquête.

Note 3.— Chacun des présidents de groupes du [Service d'enquête sur les accidents] devrait remettre copie des textes d'orientation pertinents aux membres de son groupe pour qu'ils en prennent connaissance avant le début de l'enquête.

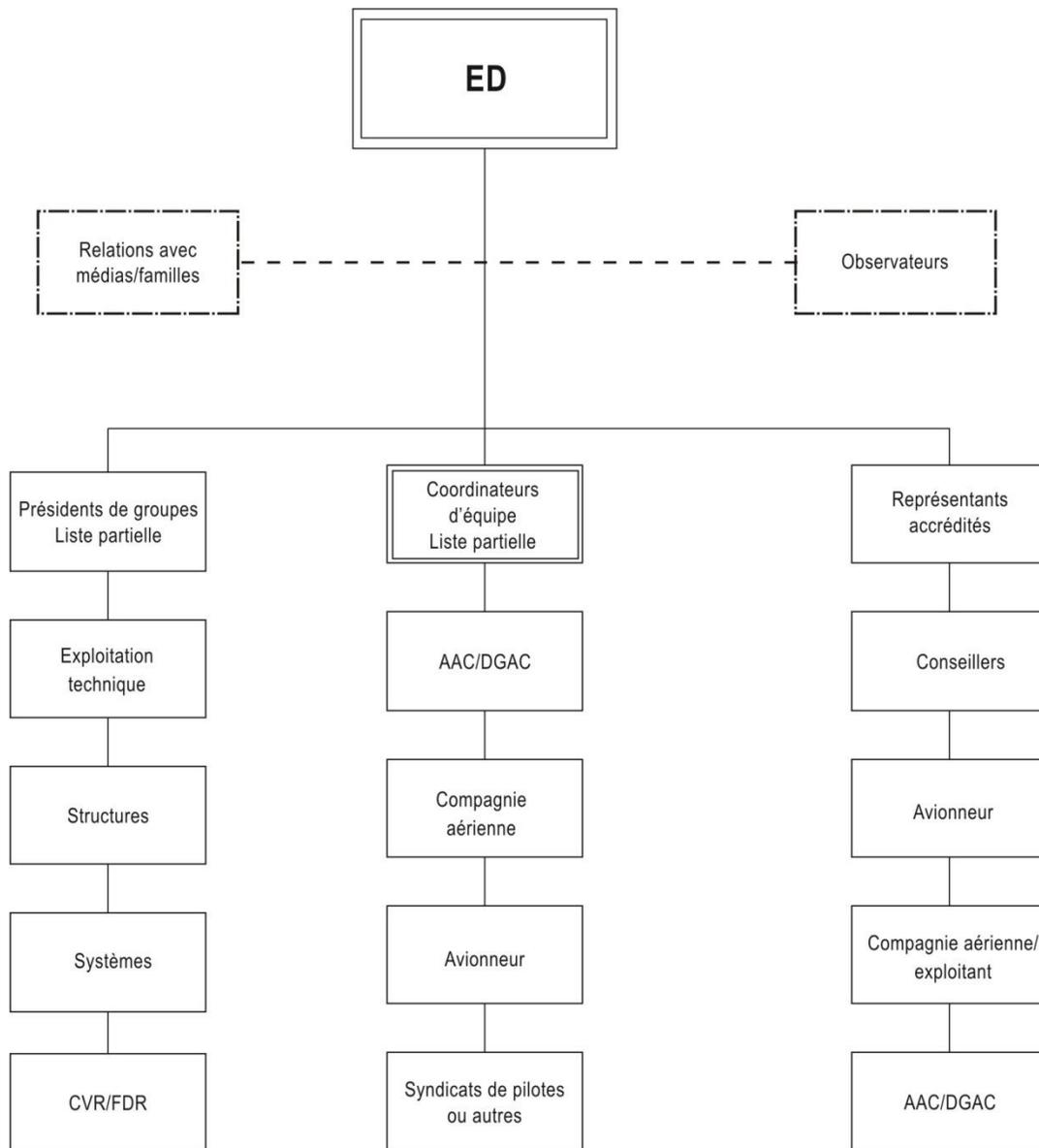


Figure 8-1. Exemple d'organisation d'équipe d'enquête, selon la nature de l'enquête

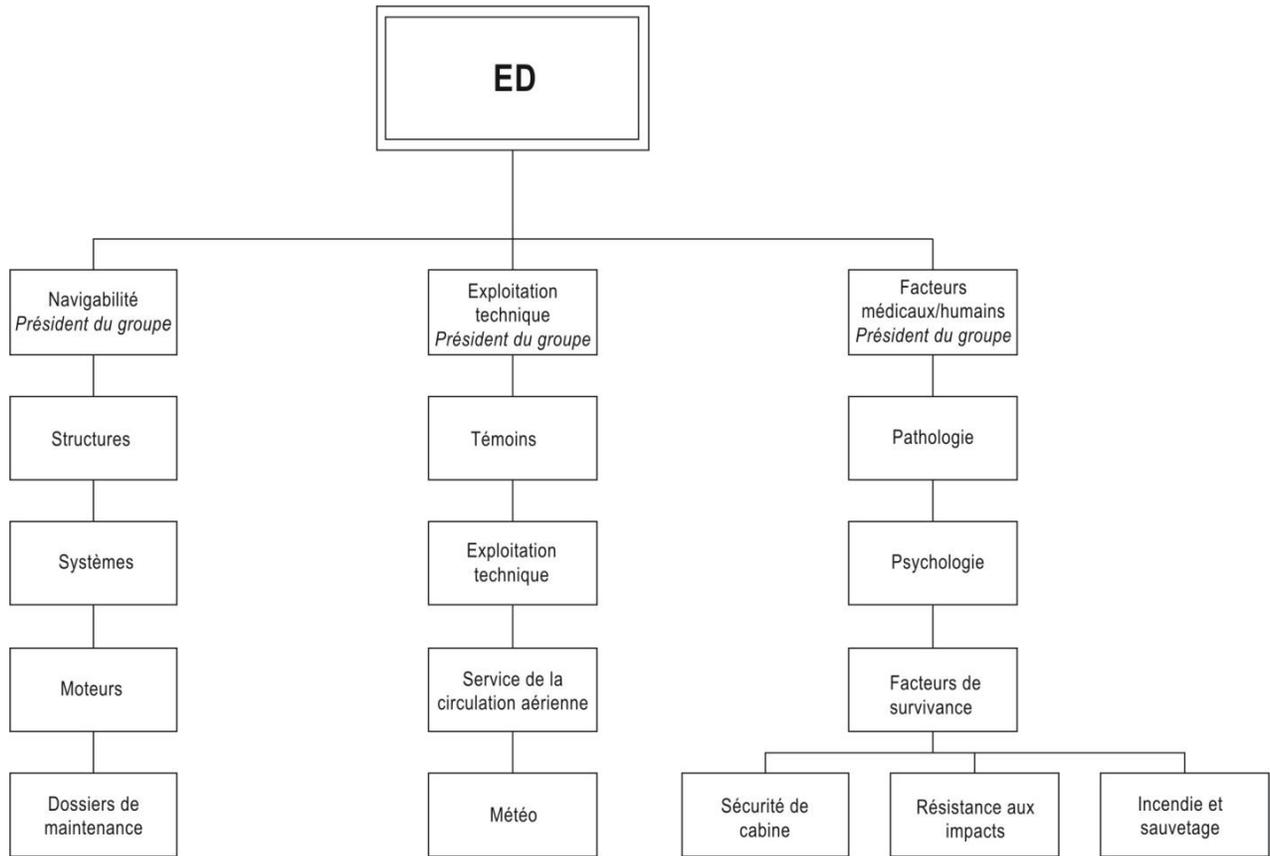


Figure 8-2. Équipe d'enquête — Exemple A

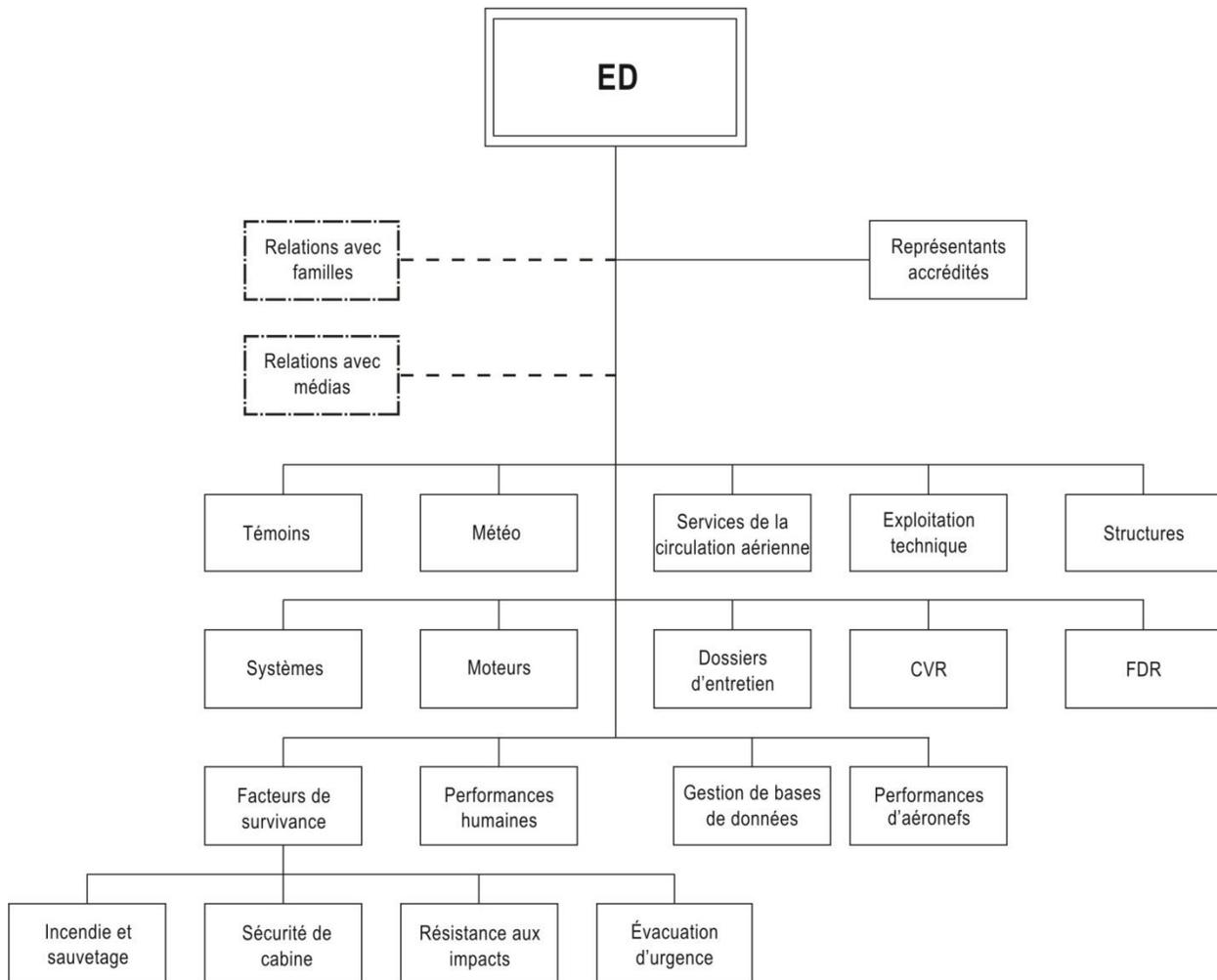


Figure 8-3. Équipe d'enquête — Exemple B

8.2.9 Dans toutes les enquêtes, un coordonnateur (porte-parole/chef d'équipe) venant de chacun des organismes concernés (compagnie aérienne, organisme de réglementation, constructeur, etc.) est nommé pour assurer la liaison avec l'ED et pour superviser le travail des spécialistes de son organisme. L'ED est la personne chargée des communications avec les représentants accrédités (et leurs conseillers) d'autres États participant à l'enquête conformément à l'Annexe 13 de l'OACI.

8.2.10 La gestion de l'enquête sur un accident peut être nettement facilitée si l'ED utilise un organigramme avec un certain nombre d'événements. Chaque événement a une phrase descriptive. L'organigramme permet aux enquêteurs de veiller à ce que la séquence essentielle des événements soit suivie. Le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Partie II, donne une liste de vérification d'événements expressément destinée à aider dans la gestion de l'enquête en documentant les différentes phases de l'enquête. La liste de vérification devrait servir d'outil de gestion des différentes étapes de l'enquête pour la mener à bien. Elle est seulement un outil et doit être complétée par d'autres textes.

8.2.11 Chaque liste de vérification d'événement devrait être utilisée en conjonction avec le Guide d'enquête sur un accident majeur qui figure dans le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Partie II, ainsi que les tâches spécifiques d'enquête (listes de vérification) figurant dans le Doc 9756, Partie III, avec adaptation aux circonstances de l'accident dont il s'agit. Étant donné que les tâches d'enquête peuvent différer selon les circonstances de l'accident, les listes de vérification devraient être revues pour que les tâches soient appropriées pour l'organisation et la conduite de l'enquête sur l'accident. Le fait d'organiser les activités et les tâches dans des listes de vérification permet à l'ED d'indiquer clairement ce qui a été accompli et ce qui reste à accomplir par les enquêteurs et les différents groupes au cours de l'enquête. Cela permet aussi à l'ED de donner plus facilement des directives et des orientations aux personnes qui participent à une enquête pour la première fois et qui peuvent avoir besoin de conseils particuliers. Les listes de vérification, en plus de constituer une partie du système de gestion de l'enquête, permettent d'ordonner ce qui peut souvent être une situation confuse.

8.2.12 Il incombe aux présidents de groupes de mener à bien les tâches d'enquête en utilisant les listes de vérification pertinentes afin d'accomplir leurs diverses tâches. Il faut donc que les présidents de groupes soient bien renseignés sur le système de gestion des enquêtes et les tâches que leurs groupes sont appelés à exécuter. Ils doivent avoir conscience que les tâches décrites ne sont pas nécessairement exhaustives et que certaines circonstances peuvent justifier des modifications des tâches. Dans l'utilisation des listes de vérification, il est souhaitable que les enquêteurs prennent note de la cadence d'achèvement de chaque tâche, de toute autre mesure requise ou de tout aspect significatif lié à telle ou telle tâche. Quel que soit le degré de planification dans la préparation des listes de vérification, il y aura inévitablement des cas où les tâches décrites devront être adaptées aux circonstances particulières de l'enquête.

8.2.13 Les listes de vérification aident les présidents de groupes à organiser le travail de leurs groupes et fournissent à l'ED un outil pour suivre l'avancement. Aux réunions quotidiennes d'avancement, les enquêteurs devraient rendre compte des tâches de leurs listes qui ont été achevées depuis leur dernier compte rendu, et l'ED devrait transcrire l'avancement sur l'organigramme. L'avantage de ce système est la facilité avec laquelle l'avancement de l'enquête peut être communiqué au quartier général depuis le lieu de l'accident et le fait que l'organigramme du quartier général peut être actualisé pour traduire l'état présent de l'enquête.

8.2.14 Le système de gestion d'enquête est l'un des instruments fondamentaux qui sont utilisés au cours d'une enquête de grande ampleur. Les enquêteurs appelés à être nommés enquêteurs désignés ou responsables de groupe dans une enquête de grande ampleur doivent bien connaître ce système avant d'essayer de l'utiliser sur le terrain. L'efficacité du système est directement liée à la façon dont chaque enquêteur suit l'organigramme et les listes de vérification.

8.2.15 Le [*Service d'enquête sur les accidents*] a pour politique d'utiliser le système de gestion d'enquête durant la conduite de ses enquêtes.

### 8.3 RÉUNIONS D'AVANCEMENT

8.3.1 Le système de gestion d'enquête comprend la tenue d'une réunion d'avancement quotidienne de l'équipe d'enquête. L'objet principal des réunions d'avancement est que tous les membres de l'équipe participent aux comptes rendus quotidiens des différents groupes et que tous les membres de l'équipe aient connaissance des constatations d'autres groupes et planifient leurs activités futures. Elles consolident aussi le « concept d'équipe », qui est essentiel pour qu'une enquête sur un accident majeur soit fructueuse. De plus, les réunions donnent à l'ED l'occasion de superviser l'avancement et les constatations de l'enquête et de donner le leadership et les orientations nécessaires.

*Note.— Des réunions d'avancement devraient être tenues même si le nombre des membres de l'équipe d'enquête est petit (3 à 5 personnes) ; elles peuvent se tenir dans un cadre informel, par exemple un véhicule sur le lieu*

de l'accident, ou emplacement similaire. Les grandes réunions d'avancement (10 à 100 personnes) devraient se tenir dans un cadre plus formel, par exemple une grande salle dans un hôtel ou un emplacement similaire. La tenue de ces réunions fait partie du système de gestion d'enquête.

8.3.2 La forme typique des réunions d'avancement est la suivante : l'ED fait une déclaration générale d'ouverture et met l'équipe à jour sur les développements hors de l'équipe, par exemple examen des dossiers de maintenance, comptes rendus de lectures d'enregistreurs de bord, et autres activités d'enquête effectuées hors du lieu de l'accident. Si de nouveaux enquêteurs se joignent à l'équipe, il leur sera remis les règles, politiques et procédures et ils seront affectés aux groupes appropriés.

8.3.3 Ensuite, l'ED devrait alors demander à chaque président de groupe de faire un compte rendu bref, composé comme suit :

- ce que nous avons fait aujourd'hui ;
- ce que nous avons constaté aujourd'hui ;
- ce que nous prévoyons faire demain ;
- questions, commentaires ou suggestions.

8.3.4 Les comptes rendus de groupes devraient être brefs et concis. Les documents pertinents, par exemple observations météo ou données similaires, devraient être distribués aux autres participants et il n'est pas nécessaire de les lire pendant la réunion d'avancement. Les comptes rendus et questions devraient être limités à des informations factuelles. Ce n'est pas le moment ni l'endroit de commencer à spéculer ou analyser les causes de l'accident. Si la réunion d'avancement est bien organisée et gérée, elle ne devrait pas durer plus d'une heure.

*Note.— Si les participants ont des premières langues différentes, l'emploi d'interprètes est essentiel pour que toutes les personnes bénéficient entièrement des comptes rendus de réunions d'avancement, afin qu'elles puissent comprendre les informations à transmettre à leurs supérieurs et concevoir des mesures de prévention d'accidents. Dans certains cas, il serait approprié que les présidents de groupes remettent à l'avance des exemplaires de leurs notes pour que les participants puissent bien suivre au cours des comptes rendus oraux.*

8.3.5 Après la réunion d'avancement, l'ED devrait communiquer les constatations et l'état d'avancement à ses supérieurs et devrait se préparer pour d'éventuelles communications aux médias et aux familles.

## 8.4 COOPÉRATION AVEC LES MÉDIAS

8.4.1 Tous les accidents majeurs et la plupart des petits accidents suscitent un intérêt très vif de la part du public et des organes de presse. De bons rapports avec les médias sont généralement un atout pour le succès de l'enquête. Il est parfois nécessaire de s'assurer de la coopération des organes de la presse locale pour ne pas divulguer de détails précis sur l'emplacement d'un accident d'aéronef jusqu'à ce que des mesures adéquates de protection du site aient pu être prises. Il peut également être nécessaire d'obtenir leur concours pour réunir d'autres informations sur la zone en cause ou les noms de témoins éventuels, ainsi que pour mobiliser l'assistance du public pour retrouver des pièces manquantes de l'épave.

8.4.2 Afin d'encourager la diffusion de renseignements factuels et de réduire les spéculations et rumeurs, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait fournir aux médias, régulièrement, des détails sur l'avancement de l'enquête et des renseignements factuels qui peuvent être révélés sans porter préjudice à l'enquête. Pour cette raison,

l'ED et le [Service d'enquête sur les accidents] devraient envisager d'établir un seul point de contact pour les demandes de renseignements faites par les organes de presse. Ce contact est généralement l'ED, ou une personne nommée par lui ou par le [Directeur/Chef du Service d'enquête sur les accidents]. L'ED, en consultation avec les représentants accrédités, devrait communiquer aux organes de presse les faits et circonstances dont la divulgation ne risque pas de porter préjudice à l'enquête. Il est cependant nécessaire de s'assurer que les médias ne gênent pas le bon déroulement de l'enquête. Les médias devraient être informés qu'un rapport préliminaire (factuel) sera diffusé 30 jours environ après l'accident.

8.4.3 D'autres services et organismes touchés à un titre ou à un autre par un accident (compagnies aériennes, autorités aéroportuaires, services d'urgence et constructeurs d'aéronefs) peuvent également avoir à communiquer des renseignements aux médias. Ces activités doivent être coordonnées, dans la mesure du possible, entre les services et organismes en cause. Néanmoins, le [Service d'enquête sur les accidents] est le principal point de contact et le seul organisme autorisé à divulguer des renseignements sur l'avancement et les constatations de l'enquête.

8.4.4 Dans le cas d'enquêtes hors de [Nom de l'État] et menées par d'autres États, le représentant accrédité nommé par le [Service d'enquête sur les accidents] et ses conseillers qui participent à l'enquête ne doivent pas communiquer aux médias ou au public des renseignements ou documents obtenus durant l'enquête sans le consentement exprès de l'État qui mène l'enquête. La diffusion de pareils renseignements par le [Service d'enquête sur les accidents] ou d'autres agents de [Nom de l'État], sans le consentement de l'État menant l'enquête, irait à l'encontre de la confiance et de la coopération mutuelles entre les États en cause et doit donc être évitée.

## 8.5 RELATIONS AVEC LES FAMILLES DE VICTIMES D'ACCIDENTS

8.5.1 La *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) et le *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) présentent des indications et des pratiques internationalement acceptées, à l'usage des États dans les relations avec les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles.

8.5.2 Les victimes et leurs familles ne sont pas admises à participer à l'enquête ; toutefois, l'Annexe 13 de l'OACI, § 5.27, « États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves », accorde certains droits et privilèges aux États qui s'intéressent particulièrement à un accident parce que certains de leurs ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves. Lorsqu'ils en font la demande, ces États sont en droit de désigner un expert qui aura la faculté :

- a) de visiter le lieu de l'accident ;
- b) d'accéder 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.

8.5.3 Cela ne devrait pas empêcher l'État d'aider aussi à l'identification des victimes et de rencontrer des survivants qui sont ses ressortissants.

8.5.4 Ces dispositions ne permettent pas à l'expert désigné de participer activement à l'enquête.

*Note.— Dans le cas des accidents qui surviennent hors de [Nom de l'État] et qui concernent des citoyens de [Nom de l'État], il peut être nécessaire que [Nom de l'État] envoie des experts pour aider l'autre État à identifier des victimes. Cette tâche n'est pas directement liée à l'enquête sur l'accident et ne relève pas du mandat du [Service*

d'enquête sur les accidents]. Bien que le [Service d'enquête sur les accidents] ne soit pas nécessairement tenu de fournir un ou plusieurs experts pour cette tâche, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait encourager les autorités des affaires étrangères de [Nom de l'État] et leur personnel à fournir pareille assistance, normalement à travers l'ambassade de [Nom de l'État] dans l'autre État.

8.5.5 Il y a dans l'Annexe 9 de l'OACI — *Facilitation*, Chapitre 8, Section I — *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, des SARP relatives à l'obligation des États de faciliter l'entrée dans leur territoire, à titre temporaire, de membres des familles de victimes d'accidents d'aviation. [Nom de l'État] devrait procurer toute l'assistance nécessaire, par exemple en émettant des documents de voyage d'urgence, en organisant des transports et en facilitant le congé douanier pour les familles de victimes d'accidents d'aviation.

[[Note.— Certains États ont une législation traitant expressément des relations avec les familles et les victimes d'accidents d'aviation. La présente section du manuel devrait être harmonisée avec ces dispositions. S'il n'y a pas de dispositions officielles dans l'État, le manuel devrait traiter, en général, de la façon de s'occuper des familles et des victimes, afin de se conformer aux prescriptions de l'OACI à cet égard. Un texte est suggéré ci-dessous.]]

8.5.6 Les responsabilités générales d'assistance aux familles et aux victimes d'accidents d'aviation incombent à la compagnie aérienne, qui devrait avoir en place un plan pour les relations avec les familles et victimes d'accidents d'aviation. Toutefois, l'État d'occurrence devrait superviser ces activités. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait donc établir une liaison avec les membres des familles ou leurs représentants, pour faciliter des exposés sur l'avancement de l'enquête, et faciliter l'accès nécessaire d'experts d'autres États, conformément aux dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI, § 5.27, et au *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) de l'OACI.

## 8.6 GARDE DES DOSSIERS, ÉCHANTILLONS ET ENREGISTREMENTS

Les procédures du [Service d'enquête sur les accidents] prévoient que dans le cas d'un accident tous les documents et enregistrements de communications des services de la circulation aérienne qui sont jugés concerner le vol, ainsi que les données de météorologique aéronautique, soient conservés et placés sous bonne garde. Le [Service d'enquête sur les accidents] a des ententes (MoU) avec les organismes pertinents pour s'acquitter de cette prescription (voir Appendice C). D'autres instructions sont en place pour prescrire que la documentation de l'exploitant de l'aéronef relative à l'aéronef, l'équipage de conduite et l'exécution du vol soit placée sous bonne garde.

## 8.7 ENLÈVEMENT DE L'ÉPAVE

Des renseignements détaillés sur la planification, les équipements et les procédures pour l'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés aux aéroports sont donnés dans le *Manuel des services d'aéroport* (Doc 9137), Partie 5 — *Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés*.

## 8.8 RESTITUTION DE L'ÉPAVE

8.8.1 L'épave devrait rester sous la garde du [Service d'enquête sur les accidents] jusqu'à ce qu'elle soit restituée au propriétaire de l'aéronef ou au représentant du propriétaire (société d'assurance). Dans bien des cas, l'épave devrait être restituée progressivement, selon les besoins des enquêteurs en matière de tests de certains composants.

8.8.2 Dans les cas d'accidents en [Nom de l'État] concernant des aéronefs immatriculés et exploités par d'autres États, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait faciliter la restitution de l'aéronef, son contenu ou certaines parties, dès qu'ils ne sont plus nécessaires pour l'enquête, à une ou plusieurs personnes désignées par l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant. Cette disposition est particulièrement importante lorsqu'il s'agit de faibles dommages à un aéronef qui devra être réparé et remis en service.

8.8.3 Des parties de l'épave peuvent être restituées, ou l'épave peut être restituée en totalité, à l'aide du formulaire de restitution d'épave et de parties (voir Appendice F) où figurent le nom et les caractéristiques de l'ED et du propriétaire de l'aéronef ou son représentant accrédité. Le formulaire de restitution devrait inclure les renseignements d'identification de l'accident et de l'aéronef.

8.8.4 Si l'épave doit être restituée dans sa totalité, l'ED devrait signer le formulaire de restitution d'épave et de parties et obtenir la signature du propriétaire de l'aéronef ou de son représentant qui accepte l'épave. Si seules des parties de l'épave doivent être restituées, le formulaire de restitution devrait énumérer les composants qui sont restitués et tous composants qui sont gardés pour davantage d'examen, avec les signatures appropriées pour vérifier les parties restituées et conservées. Toutes les fois qu'une partie de l'épave est restituée, un formulaire additionnel de restitution d'épave et de parties devrait être rempli pour documenter le transfert.

*Note.— L'ED du [Service d'enquête sur les accidents] devrait obtenir l'accord complet de toutes les parties, y compris la police ayant participé à l'enquête, au sujet de la décision de restituer l'épave, avant qu'elle soit remise au propriétaire de l'aéronef ou son représentant. L'ED devrait aussi coordonner sa décision avec le personnel des cadres du [Service d'enquête sur les accidents].*

---

## Chapitre 9

### TESTS ET EXAMENS DE COMPOSANTS

#### 9.1 TESTS EN LABORATOIRE DE SYSTÈMES ET COMPOSANTS D'AÉRONEFS

9.1.1 Dans bien des cas, il sera nécessaire que des spécialistes procèdent à des examens ou des tests sur des composants. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait suivre pour les tests et examens de composants les mêmes politiques et procédures que dans la phase de l'enquête sur le lieu de l'accident. Le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Partie I, § 5.7, donne des indications sur la planification des examens de composants par des spécialistes hors du lieu de l'accident.

9.1.2 Les examens spécialisés vont de l'examen au microscope électronique d'une pièce défailante jusqu'à l'analyse chimique, des tests de systèmes embarqués ou des essais en vol. Les examens et tests en laboratoire nécessitent généralement un matériel spécialisé qui n'est pas disponible sur le lieu de l'accident et qui dépasse souvent les moyens d'une installation de maintenance aéronautique. Il convient d'envisager d'utiliser les installations du constructeur des pièces en cause où l'on trouvera l'équipement et le personnel spécialisés nécessaires. Toutefois, cela devrait nécessiter une étroite supervision par les enquêteurs du [Service d'enquête sur les accidents] ou par des enquêteurs désignés par le [Service d'enquête sur les accidents] pour assurer qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts réel ou perçu. Toutes les activités, particulièrement les phases de démontage et de tests, devraient être documentées et photographiées à des fins de preuve.

9.1.3 Des examens par des spécialistes pourraient aussi être nécessaires pour la lecture et le décodage d'informations d'autres dispositifs électroniques tels qu'équipements de navigation par satellite (par exemple GPS, GLONASS, GPWS, TAWS, FMS).

9.1.4 Les tests en laboratoire ne devraient pas se limiter aux tests standards. En plus de vérifier la conformité avec les spécifications appropriées, il est parfois nécessaire d'établir les propriétés réelles du spécimen (pièces métalliques, carburant, huile). À l'occasion, il faudra mettre au point des tests spéciaux qui exploiteront pleinement les possibilités des composants récupérés. Des appareillages très variés permettront de simuler de nombreuses défaillances.

9.1.5 Lorsque les enquêteurs envoient des pièces ou composants endommagés au laboratoire chargé de procéder aux tests, ils devraient donner autant de renseignements que possible sur les circonstances qui ont contribué à la défaillance de ces pièces ou de ces composants, y compris leurs propres hypothèses/soupçons. Les informations fournies par l'enquêteur ne visent qu'à servir d'indication pour le spécialiste qui devra néanmoins explorer tous les aspects pertinents. Il ne suffit pas qu'un enquêteur envoie des pièces pour analyse en se bornant à indiquer que telle ou telle pièce doit être testée. Il doit fournir un historique détaillé de la pièce ou du composant et donner en particulier les indications suivantes :

- date d'installation sur l'aéronef ;
- nombre total d'heures de service ;
- nombre total d'heures depuis la dernière révision générale ou inspection ;

- difficultés déjà signalées ;
- tout autre renseignement pertinent de nature à éclairer la raison pour laquelle la pièce ou le composant a subi une défaillance.

*Note.— S'il n'y a pas d'accompagnement par un enquêteur du [Service d'enquête sur les accidents], des dispositions devraient être prises pour la supervision par un enquêteur de l'État où les tests doivent avoir lieu, ou un enquêteur d'un autre État, ou encore une personne indépendante désignée.*

9.1.6 Afin de préserver les indices, il est indispensable que les pièces et composants ayant subi une défaillance et nécessitant un examen spécialisé soient extraits de l'épave avec précaution. Il convient de consulter des experts des avionneurs et des compagnies aériennes afin d'aboutir à de bonnes décisions. Les systèmes mécaniques, électriques, hydrauliques ou pneumatiques devraient être enlevés en sections aussi grandes que possible. Les sections pertinentes devraient préférablement être démontées plutôt que coupées. Les traces de peinture, souvent très importantes dans les collisions et les défaillances en vol, nécessitent une protection. Il en va de même des traces de fumée ou de suie.

## 9.2 ARRANGEMENTS PRATIQUES

9.2.1 Le choix du laboratoire dépendra de la nature des examens spécialisés nécessaires, ainsi que des composants et systèmes à tester. L'enquêteur doit avoir l'assurance que le service choisi est capable de procéder aux analyses et aux tests demandés. Des arrangements préalables devraient être conclus avec le laboratoire, aussitôt que possible, pour que la direction du laboratoire puisse planifier les tests et affecter le personnel et l'équipement nécessaires.

9.2.2 Lorsqu'on choisit un système ou des composants pour des analyses et tests spéciaux, il est souhaitable d'inclure autant d'éléments du système que possible, par exemple faisceaux de fils électriques, relais, soupapes de contrôle et régulateurs. Des tests effectués sur un seul composant ne donneront des renseignements que sur le fonctionnement de cette pièce en particulier, alors que le problème a pu provenir d'un autre composant apparenté. Les résultats des tests seront d'autant plus valides qu'ils seront obtenus en utilisant autant d'éléments originaux du système que possible.

9.2.3 Chaque composant doit être étiqueté (nom et numéro de la pièce, numéro de série, identification de l'accident). L'enquêteur doit conserver une liste, des notes descriptives et des photos de tous les composants qui doivent être testés ; les composants eux-mêmes devront être conservés en lieu sûr jusqu'à ce qu'ils soient prêts pour le transport.

9.2.4 Les éléments d'épave doivent être emballés de façon à réduire les dommages en cours de transport. On veillera tout particulièrement à s'assurer que les surfaces de fractures soient protégées avec un matériau approprié, de façon que les surfaces ne s'endommagent pas en entrant en contact l'une avec l'autre ou avec d'autres pièces.

9.2.5 Chaque fois que possible, les groupes motopropulseurs doivent être expédiés dans leurs emballages et conteneurs spéciaux. Les autres composants lourds, comme les servocommandes de vol ainsi que les vérins du stabilisateur, doivent être emballés dans un matériau protecteur et placés dans des caisses de bois séparées. Les pièces doivent être convenablement immobilisées dans leurs emballages de transport pour éviter qu'elles se déplacent en route. Les éléments plus petits et plus légers peuvent être expédiés de la même manière, plusieurs dans une même caisse, mais toujours en les empêchant d'entrer en contact l'un avec l'autre. Les pièces très légères peuvent être emballées dans du carton ondulé épais en utilisant suffisamment de matériau pour prévenir les dommages résultant d'une mauvaise manipulation en cours de transport. Les enquêteurs doivent étiqueter toutes les caisses et tenir une liste de leur contenu.

9.2.6 Il pourrait parfois être nécessaire d'envoyer une partie ou des parties d'un aéronef endommagé à un autre État pour un examen technique ou des tests. Conformément à l'Annexe 9 de l'OACI — *Facilitation*, Chapitre 8, Section B, chaque État concerné devrait faire en sorte que le mouvement de ces parties s'effectue sans retard. L'État concerné devrait aussi faciliter le retour de ces parties à l'État qui mène l'enquête.

### 9.3 NOTES ET RÉSULTATS DES TESTS

9.3.1 Avant de procéder à des analyses et à des tests, le ou les enquêteurs, ainsi que le personnel du laboratoire en cause, doivent être informés du type et de l'étendue des tests qui seront exécutés ; ils devraient aussi s'assurer que les procédures des tests sont appropriées. Essentiellement, un plan écrit des tests devrait être rédigé et agréé par tous les participants avant l'exécution de tout test. Le plan des tests devient une archive de la planification et de l'exécution de l'enquête sur un composant.

*Note.— Une bonne technique pour élaborer un plan de tests consiste à demander au constructeur du composant de rédiger un projet de protocole de plan de test, qui devrait ensuite être examiné et agréé par tous les participants à l'examen. Cependant, la décision finale sur le plan des tests appartient au [Service d'enquête sur les accidents].*

9.3.2 Toutes les anomalies constatées au cours des tests devraient être photographiées et documentées avec une explication de leur importance pour le fonctionnement du système ou du composant en cause. Il faut garder à l'esprit que les tolérances établies pour les procédures des tests peuvent ne s'appliquer qu'à des composants neufs ou reconditionnés et que des composants en service depuis quelque temps peuvent avoir des limites acceptables en dehors de ces tolérances. Si la nature de l'anomalie le justifie, le composant devra être démonté à la suite des tests pour déterminer la cause de sa défaillance. On prendra également des photos des pièces avant et pendant leur démontage ; les constatations devront être documentées par écrit.

9.3.3 Il y a lieu d'envisager de radiographier les composants avant le démontage dans le cas où la position de ressorts, contacts, etc. risque d'être perdue au cours du démontage.

9.3.4 Les tests et examens hors du lieu de l'accident devraient être menés à bien selon les mêmes règles et procédures que pour la phase sur le lieu de l'accident, qui exclut les personnels non techniques. Toutefois, dans certains cas, d'autres personnels ne faisant pas partie de l'équipe d'enquête peuvent être appelés par une autorité judiciaire à participer ou observer. En pareil cas, les enquêteurs doivent veiller à ne pas discuter de leurs opinions ou faire des commentaires sur toutes constatations ou analyses en la présence de ces tiers non techniques.

9.3.5 Si des évaluateurs de pertes assurées ou d'autres parties qui ne sont pas membres de l'équipe d'enquête ont été approuvés pour observer le démontage, l'enquêteur et le personnel affecté aux tests doivent être extrêmement prudents. Les constatations et analyses ne devraient pas être discutées en la présence de personnels non membres de l'équipe d'enquête, car ils risquent de mal utiliser ces informations.

9.3.6 Après l'achèvement des tests, le ou les enquêteurs et le personnel de l'installation devraient examiner et analyser les résultats. Lorsque tous sont d'accord pour reconnaître que les données collectées présentent une image véritable et factuelle de l'état et les possibilités des composants, les notes et résultats de tests devraient être reproduits dans des notes sur le terrain pour servir de dossier de l'examen et des tests du système ou composant.



## **COMMUNICATION DES RÉSULTATS**



## Chapitre 10

# RÉDACTION DU RAPPORT FINAL ET RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

### 10.1 GÉNÉRALITÉS

10.1.1 Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait présenter un rapport final sur toutes les enquêtes. La forme et le contenu du rapport final devraient être conformes aux orientations de l'Appendice 1 à l'Annexe 13 de l'OACI et au *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Partie IV — *Communication des résultats*. L'ampleur et la portée du rapport final devraient être déterminées selon les circonstances de l'occurrence et les aspects de sécurité. Dans le cas de toutes les occurrences impliquant des aéronefs immatriculés, exploités, conçus ou construits hors de [Nom de l'État], il y a lieu de respecter entièrement la forme prescrite par l'OACI. Selon l'Annexe 13 de l'OACI, le rapport devrait être clair et concis.

10.1.2 Le [Service d'enquête sur les accidents] a pour politique d'achever et de rendre public le rapport final dans les plus brefs délais. Le rapport final peut être rendu public par affichage sur le site web du [Service d'enquête sur les accidents], ainsi que par envoi d'un exemplaire sur papier à tous les États concernés et à l'OACI, en application des dispositions de l'Annexe 13.

10.1.3 Après l'achèvement de la phase sur le terrain de l'enquête, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait veiller à ce que l'ED établisse un échéancier d'élaboration du rapport incluant des dates ciblées pour l'achèvement du rapport final. Les dates ciblées devraient être en harmonie avec la complexité des aspects de sécurité de l'occurrence.

10.1.4 En général, la date ciblée pour l'achèvement de « petites » enquêtes avec des aspects de sécurité minimaux est au maximum six mois après la date de l'occurrence. La date ciblée pour l'achèvement dans le cas d'occurrences majeures avec des aspects de sécurité complexes est habituellement dans les douze mois, ou dès que possible.

10.1.5 Si pour certaines raisons le rapport final ne peut pas être rendu public dans les douze mois, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait émettre une déclaration intérimaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant l'avancement de l'enquête et toutes questions de sécurité ayant été soulevées. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait aussi émettre des rapports et/ou recommandations de sécurité intérimaires, à tout moment où il sera jugé nécessaire de faire ressortir des questions de sécurité qui peuvent intéresser d'autres États et/ou organismes.

### 10.2 RAPPORTS DE GROUPES

#### 10.2.1 Notes sur le terrain

Chaque groupe d'enquête tient des « notes sur le terrain » au cours de la phase sur le terrain de l'enquête et au sujet de tous les examens et tests sur les composants. Les notes sur le terrain devraient être rédigées dans la même forme que les rapports factuels (voir § 10.2.2 ci-dessous). Après l'achèvement des notes sur le terrain, chaque membre du groupe

devrait les signer pour indiquer son accord au sujet du contenu, de l'exactitude et de l'intégralité des notes. Si un ou plusieurs membres du groupe n'ont pas participé à une certaine partie de l'enquête, cela devrait être noté sous sa signature. Si certaines divergences ne peuvent pas être résolues entre un membre du groupe et le président du groupe, le sujet du désaccord devrait être décrit dans les notes sur le terrain, sous signature.

## 10.2.2 Rapports factuels

10.2.2.1 Les rapports factuels sont rédigés à partir des notes sur le terrain et étayés par un travail de suivi des enquêtes.

10.2.2.2 En consultation avec les membres du groupe, le président de groupe du [Service d'enquête sur les accidents] a la responsabilité d'analyser les indices matériels collectés en relation avec les tâches confiées au groupe, ainsi que de rédiger un rapport de groupe, présentant tous les faits relatifs aux activités du groupe. Le rapport factuel du groupe peut aussi inclure des pièces jointes (par exemple cartes ou autres documents) à l'appui de la description écrite des enquêtes. Dénommé « rapport factuel du groupe », le projet de rapport devrait être remis aux autres spécialistes ayant participé à cette phase des enquêtes, ainsi qu'aux représentants accrédités et leurs conseillers participant à l'enquête. Cette consultation a pour objet d'assurer que le rapport soit complet et exact ; elle sera dénommée « revue technique » (voir § 10.3 ci-dessous). Après les consultations et la révision des rapports factuels de groupes, des exemplaires devraient être remis à tous les organismes et spécialistes ayant participé à l'enquête.

10.2.2.3 Les rapports factuels de groupes devraient être présentés sous la forme suivante :

<i>Rapport factuel (ou notes sur le terrain) du groupe de l'exploitation technique / (date)</i>	
A.	<i>Accident :           XXXX (numéro de code d'identification attribué par [Service d'enquête sur les accidents])</i> <i>Emplacement :   XXXX [ville, état ou département, pays]</i> <i>Date/Heure :       XXXX</i> <i>Aéronef :           XXXX [constructeur, modèle, immatriculation]</i>
B.	<i>Membres du groupe</i>  <i>XXXX   Président du groupe</i> <i>XXXX   Spécialiste de compagnie aérienne</i> <i>XXXX   Spécialiste de l'[AAC]</i> <i>XXXX   Spécialiste du constructeur</i>
C.	<i>Résumé</i>  <i>Cette section devrait comprendre un exposé de l'occurrence, notamment numéro de vol, heure de décollage, heure de l'accident (si elle est connue), nombre de personnes à bord, blessures, etc. Cette section devrait aussi donner un bref aperçu de l'ampleur du travail du groupe. Le mandat du groupe et des sous-groupes et de brefs détails sur l'heure et l'emplacement des activités d'enquête devraient aussi être transcrits dans cette section. Par exemple, « le groupe de l'exploitation a interrogé les pilotes, examiné les dossiers et effectué un travail sur simulateur » et « le groupe des systèmes embarqués a documenté les composants d'aéronef sur les lieux, enlevé certaines parties et effectué des examens de composants dans les installations du constructeur ».</i>

#### D. Détails des enquêtes

*Les faits, conditions et circonstances établis par le groupe et les constatations (factuelles) des enquêtes devraient être présentés sous des titres appropriés décrivant les aspects investigués. Par exemple, dans le cas du groupe de l'exploitation technique, les titres incluraient antécédents de l'équipage, planification du vol, dispatching, masse et centrage de l'aéronef. Tous les faits pertinents, qu'ils soient ou non considérés comme significatifs vis-à-vis des constatations du groupe, devraient être inclus. La documentation pertinente devrait être jointe au rapport du groupe.*

10.2.2.4 Dans certains cas, après l'achèvement du rapport factuel de groupe, de nouvelles activités d'enquête pourraient nécessiter des additifs pour documenter des activités qui étaient imprévues ou d'autres enquêtes de suivi. Ces additifs devraient être dans la même forme que le rapport factuel du groupe.

### 10.3 REVUE TECHNIQUE

10.3.1 Une fois que l'enquête est achevée et que tous les rapports de groupes et autres données factuelles sont disponibles, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait convoquer une réunion de revue technique au cours de laquelle tous les éléments factuels collectés au cours de l'enquête devraient être revus une dernière fois avant que la rédaction du rapport final soit commencée. Les représentants accrédités et leurs conseillers, ainsi que les autres parties ayant participé à l'enquête, ont encore une occasion de veiller à ce que le compte rendu factuel de l'enquête soit complet, objectif et exact. L'ED devrait s'efforcer d'obtenir un accord complet sur tous les éléments factuels avant de passer à la phase de rédaction du rapport final.

10.3.2 Dans certains cas de petits accidents, les réunions de revue technique pourraient se tenir par conférence téléphonique ou par courriel et correspondance. Toutefois, dans le cas des accidents majeurs de compagnies aériennes avec des aspects de sécurité complexes, une réunion de revue technique complète devrait être tenue.

10.3.3 À l'achèvement de la revue technique, s'il est impossible d'obtenir un accord complet au sujet des données factuelles collectées, il faudra peut-être rouvrir l'enquête pour résoudre les désaccords. Toutes divergences non résolues devraient être notées dans le compte rendu factuel de l'enquête.

### 10.4 FORME DU RAPPORT FINAL

#### 10.4.1 Généralités

10.4.1.1 Tous les rapports d'accidents et incidents du [Service d'enquête sur les accidents] devraient citer le texte ci-après relatif à l'objectif de l'enquête, dans l'introduction ou l'avant-propos :

*Conformément à l'Annexe 13 de l'OACI, l'enquête sur un accident ou incident d'aviation ne vise nullement à déterminer des blâmes ou des responsabilités. Le seul objectif de l'enquête est la prévention de futurs accidents et incidents. (voir Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 3, § 3.1).*

10.4.1.2 L'Appendice 1 de l'Annexe 13 de l'OACI donne la présentation générale du rapport final. De plus, des indications sur la présentation et le contenu du rapport final se trouvent dans le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Partie IV — *Communication des résultats*, Appendice 1 au Chapitre 1<sup>er</sup>. Les orientations et la présentation OACI devraient être suivies dans la plupart des rapports finals du [Service d'enquête sur les

accidents]. Dans le cas de certains incidents et accidents mineurs, la forme du rapport pourra différer, car tous les titres de l'Annexe 13 de l'OACI ne seront peut-être pas applicables. Ces textes de référence ne sont pas reproduits ici.

#### 10.4.2 Chapitres 1<sup>er</sup> et 2 du rapport final

Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait suivre la présentation OACI pour les deux premiers chapitres du rapport final. Le Chapitre 1<sup>er</sup> — *Renseignements factuels*, devrait comprendre un compte rendu exhaustif des faits, conditions et circonstances établis dans l'enquête. Le Chapitre 2 — *Analyse*, devrait indiquer la signification des circonstances et faits pertinents ayant contribué à l'accident ou incident. Cette partie du rapport devrait aussi identifier les carences de sécurité découvertes au cours de l'enquête, que ces carences aient contribué ou non à l'accident. Les documents requis à l'appui des faits, analyses, conclusions et recommandations devraient être inclus dans des appendices au rapport final.

#### 10.4.3 Chapitre 3 du rapport final — Conclusions

*[[Note.— La présentation du Chapitre 3 varie quelque peu entre les États, selon leurs lois, politiques et procédures. Dans son § 6.1, l'Annexe 13 de l'OACI admet que la présentation puisse être adaptée aux circonstances de l'accident ou incident. Par exemple, des États pourraient citer des « causes » ou des « facteurs contributifs », ou les deux, dans le Chapitre 3 du rapport final. Certains États spécifient des « causes probables », alors que quelques autres États énumèrent simplement les constatations, en les liant à des causes ou des facteurs contributifs de l'accident. Toutes ces présentations sont compatibles avec les orientations données dans l'Annexe 13 de l'OACI et le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) de l'OACI, Partie IV — Communication des résultats. Par conséquent, le texte suggéré ci-dessous pourrait devoir être modifié par des États afin qu'ils harmonisent la rédaction du manuel de politiques et procédures avec leurs conditions spécifiques.]]*

Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait inclure dans le Chapitre 3 du rapport final une liste de constatations [causes et/ou facteurs contributifs]. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait inclure dans le rapport final tant les causes immédiates que les causes systémiques plus profondes. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait utiliser les orientations figurant dans le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Partie IV — *Communication des résultats*, Appendice 1 au Chapitre 1<sup>er</sup>, Tableau 1-3 — *Exemples de phrases sur les causes/facteurs contributifs*, et Appendice 2 au Chapitre 1<sup>er</sup> — *Conventions de rédaction du rapport*, dans la formulation de ses constatations, causes et facteurs contributifs. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait également inclure la déclaration ci-après à un endroit approprié dans le Chapitre 3 : L'identification des causes et/ou des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

#### 10.4.4 Chapitre 4 du rapport final — Recommandations de sécurité

*[[Note.— La forme du Chapitre 4 varie entre les États, selon leurs politiques et procédures internes. Certains États divisent le Chapitre 4 en deux parties : « Mesures de sécurité prises » et « Recommandations de sécurité ». Les mesures de sécurité prises peuvent résulter de recommandations formelles de sécurité émises dans le courant de l'enquête ou de mesures correctives prises par la compagnie aérienne, le constructeur, l'[AAC], etc., sans que soient émises des recommandations formelles de sécurité. Les deux genres de mesures devraient être inscrits dans le Chapitre 4, comme il est suggéré dans le texte ci-après.]]*

Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait inclure dans le Chapitre 4 du rapport final tant les recommandations de sécurité formulées pour la prévention d'accidents que toutes mesures (correctives) de sécurité prises dans le courant de l'enquête. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait utiliser les orientations données dans le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Partie IV — *Communication des résultats*, Chapitre 1<sup>er</sup>,

lorsqu'il émet des recommandations de sécurité dans le courant de l'enquête et dans ses rapports finals. (Voir § 10.8 pour d'autres détails sur les recommandations de sécurité.)

## 10.5 CONSULTATIONS

10.5.1 Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait suivre les dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 6, au sujet des consultations. Un projet confidentiel de rapport final devrait être communiqué à tous les États ayant participé à l'enquête, avec une demande de commentaires pertinents sur le fond. Les États en question sont :

- a) l'État qui a instauré l'enquête ;
- b) l'État d'immatriculation ;
- c) l'État de l'exploitant ;
- d) l'État de conception ;
- e) l'État de construction ;
- f) tout État ayant participé à l'enquête, conformément à l'Annexe 13, Chapitre 5.

10.5.2 Afin d'obtenir une consultation technique approfondie sur le projet de rapport final, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait envoyer, par l'intermédiaire de l'État de l'exploitant, un exemplaire du projet de rapport final à l'exploitant pour permettre à celui-ci de présenter des observations. De plus, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait envoyer, par l'intermédiaire de l'État de conception et de l'État de construction, un exemplaire du projet de rapport final aux organismes responsables de la conception de type et de l'assemblage final de l'aéronef, pour leur permettre de présenter des observations.

10.5.3 La lettre de transmission du projet de rapport final devrait aussi demander que chaque destinataire avise le [Service d'enquête sur les accidents] de toutes mesures de sécurité intérimaires prises, ou de mesures de sécurité en cours, qui puissent être incluses dans le rapport final. Les observations devraient être reçues dans les soixante jours, sauf si un autre délai est accepté mutuellement. Si les observations d'un autre État sont acceptées, le projet de rapport final devrait être amendé. Si le [Service d'enquête sur les accidents] n'est pas d'accord sur les observations, en totalité ou en partie, alors les observations de cet État devraient être reproduites en appendice au rapport final, à moins que cet État préfère que ses observations ne soient pas inscrites en appendice.

10.5.4 Le projet de rapport final devrait aussi être communiqué aux parties cruciales de [Nom de l'État] (compagnie aérienne, [AAC], constructeur de l'aéronef, etc.) ayant participé à l'enquête, afin d'obtenir leurs observations pertinentes. Les mêmes procédures pour les délais de réception des observations et pour le traitement des observations, spécifiées dans l'Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 6, devraient être suivies dans le cas des parties de [Nom de l'État].

*Note.— Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait inclure dans le projet de rapport final les recommandations de sécurité envisagées, en invitant les destinataires à présenter leurs observations.*

## 10.6 DESTINATAIRES DU RAPPORT FINAL

Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait envoyer sans retard un exemplaire du rapport final aux États suivants :

- a) l'État qui a ouvert l'enquête ;
- b) l'État d'immatriculation ;
- c) l'État de l'exploitant ;
- d) l'État de conception ;
- e) l'État de construction ;
- f) tous les États qui ont participé à l'enquête ;
- g) tout État dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ;
- h) tout État qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

## 10.7 DISTRIBUTION ET PUBLICATION DES RAPPORTS FINALS

10.7.1 Les enseignements obtenus durant l'enquête et mentionnés dans le rapport final sont importants pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation. Une large distribution du rapport final est essentielle pour prévenir de futures occurrences et pour informer le public. En conséquence, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait se conformer aux spécifications de l'Annexe 13 de l'OACI, § 6.5, et devrait mettre les rapports finals à la disposition du public dès que possible et, si possible, dans les douze mois.

10.7.2 Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait remettre des exemplaires du rapport final à tous les États et toutes les parties ayant participé à l'enquête, ainsi qu'aux familles des victimes de l'accident, sur demande. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait aussi envoyer des exemplaires du rapport final à l'OACI, si l'aéronef dont il s'agit a une masse maximale de plus de 5 700 kg.

10.7.3 Une distribution transparente au public aide à maintenir la confiance de celui-ci dans le système aéronautique. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait mettre le rapport final à la disposition du public sur son site web.

10.7.4 Si le rapport final ne peut pas être rendu public dans les douze mois, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait émettre publiquement une déclaration intérimaire à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant l'avancement de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.

## 10.8 RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

### 10.8.1 Généralités

10.8.1.1 Étant donné le seul objectif des enquêtes sur les accidents et incidents menées conformément à l'Annexe 13 de l'OACI, à tout stade de l'enquête, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait recommander aux

autorités compétentes de [Nom de l'État], ainsi qu'aux autorités d'autres États, dans une correspondance d'accompagnement datée, toute mesure préventive qu'il juge nécessaire de prendre promptement afin de renforcer la sécurité de l'aviation. Le [Service d'enquête sur les accidents] devrait adresser, s'il y a lieu, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes recommandations de sécurité issues de ses enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans les autres États concernés et, lorsque des documents de l'OACI sont en cause, à l'OACI.

10.8.1.2 De plus, tous les participants à une enquête devraient être encouragés par le [Service d'enquête sur les accidents] à prendre des mesures de sécurité appropriées et immédiates pour corriger les carences de sécurité identifiées, sans qu'il soit nécessaire d'émettre des recommandations formelles sur la sécurité.

10.8.1.3 Les enquêteurs du [Service d'enquête sur les accidents] devraient fournir des informations sur tous aspects de sécurité identifiés, les mesures de sécurité déjà prises et des propositions de recommandations de sécurité à envisager d'inclure dans le rapport final. Le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) de l'OACI, Partie IV — *Communication des résultats*, donne des indications détaillées sur la formulation de recommandations de sécurité et les termes à employer pour rédiger des recommandations de sécurité.

### 10.8.2 Suivi des recommandations de sécurité

10.8.2.1 Le [Service d'enquête sur les accidents] a un « système de suivi » des recommandations de sécurité afin de donner suite aux recommandations de sécurité adressées à des organismes de [Nom de l'État] et à d'autres États afin de déterminer si des mesures de sécurité ont été prises pour donner une suite satisfaisante aux recommandations ou si des mesures sont projetées, ou les raisons pour lesquelles les destinataires ne prennent pas de mesures. Dans le cas de recommandations de sécurité reçues d'un autre État, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait informer l'État auteur des propositions, dans les 90 jours de la correspondance d'accompagnement, au sujet des mesures de sécurité prises ou à l'étude, ou des raisons pour lesquelles aucune mesure ne devrait être prise.

10.8.2.2 Des dossiers de la correspondance de suivi des recommandations de sécurité échangées avec des organismes de [Nom de l'État] et avec d'autres États sont maintenus et font partie des dossiers d'enquêtes sur les accidents conservés dans le [Service d'enquête sur les accidents].

10.8.2.3 Le [Service d'enquête sur les accidents] a en place des procédures pour suivre l'évolution des mesures prises en réponse aux recommandations de sécurité reçues.

## 10.9 RÉOUVERTURE D'UNE ENQUÊTE

Si, après la clôture de l'enquête, même après la diffusion du rapport final, de nouveaux éléments de preuve importants deviennent disponibles, ou si les analyses initiales se révèlent erronées, le [Service d'enquête sur les accidents] rouvrira l'enquête afin d'examiner les indices matériels nouveaux ou les analyses erronées. Selon les résultats de l'enquête après réouverture, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait rectifier le compte rendu factuel de l'enquête et publier, le cas échéant, un rapport final révisé.

---



## Chapitre 11

### UTILISATION DU SYSTÈME DE COMPTES RENDUS D'ACCIDENT/INCIDENT (ADREP) DE L'OACI

#### 11.1 COMPTES RENDUS PRÉLIMINAIRES ADREP

11.1.1 Si l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kg, le [*Service d'enquête sur les accidents*] enverra le compte rendu préliminaire (voir Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 7, § 7.1) à :

- a) l'État d'immatriculation ou l'État d'occurrence, selon le cas ;
- b) l'État de l'exploitant ;
- c) l'État de conception ;
- d) l'État de construction ;
- e) tout État ayant fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts ;
- f) l'OACI.

11.1.2 Si l'aéronef accidenté a une masse inférieure ou égale à 2 250 kg et si se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres États, le [*Service d'enquête sur les accidents*] devrait envoyer le compte rendu préliminaire (voir Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 7, § 7.2) à :

- a) l'État d'immatriculation ou l'État d'occurrence, selon le cas ;
- b) l'État de l'exploitant ;
- c) l'État de conception ;
- d) l'État de construction ;
- e) tout État ayant fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

11.1.3 Le compte rendu préliminaire sera envoyé dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident. Lorsque se posent des questions intéressant directement la sécurité, le compte rendu préliminaire sera envoyé dès que les renseignements auront été obtenus et par les meilleurs et les plus rapides des moyens disponibles (voir Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 7, § 7.4).

11.1.4 Le [*Service d'enquête sur les accidents*] enverra le compte rendu préliminaire aux États concernés et à l'OACI, conformément à l'Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 7, § 7.1 à 7.4.

**11.2 COMPTES RENDUS ADREP DE DONNÉES D'ACCIDENTS/INCIDENTS**

11.2.1 Si l'aéronef accidenté a une masse maximale supérieure à 2 250 kg, le [Service d'enquête sur les accidents] enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'accident/incident à l'OACI. De plus, le [Service d'enquête sur les accidents] devrait communiquer à d'autres États, sur demande, les renseignements pertinents autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données d'accident/incident (voir Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 7, § 7.5 et 7.6).

11.2.2 Si le [Service d'enquête sur les accidents] mène une enquête sur un incident survenu à un aéronef de masse maximale supérieure à 5 700 kg, le [Service d'enquête sur les accidents] enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'incident à l'OACI (voir Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 7, § 7.7).

11.2.3 Le [Service d'enquête sur les accidents] enverra le compte rendu de données d'accident/incident aux États concernés et à l'OACI, conformément à l'Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 7, § 7.5 à 7.7.

---

## Chapitre 12

### MESURES DE PRÉVENTION D'ACCIDENTS

*[[Note. — L'Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 8 et l'Annexe 19 — Gestion de la sécurité, Chapitre 5, contiennent des dispositions relatives aux mesures de prévention des accidents, y compris la collecte, l'analyse, la protection, le partage et l'échange des données de sécurité et des informations de sécurité. Le présent chapitre devrait inclure les détails des mesures de prévention des accidents mises en place par l'État, ainsi que ses politiques et procédures pour les analyses et les échanges de données provenant de pareils systèmes. Suit un texte suggéré.]]*

#### 12.1 BASE DE DONNÉES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

12.1.1 Conformément à l'Annexe 13 de l'OACI, Chapitre 8, [*Nom de l'État*] a établi 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. Les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS) ont accès à cette base de données afin de soutenir leurs responsabilités en matière de sécurité et d'exercer leurs fonctions.

12.1.2 Le [*Service d'enquête sur les accidents*] a adopté un système compatible avec l'ADREP de l'OACI pour la collecte, le partage et l'échange des informations de sécurité issues de sa base de données sur les accidents et incidents.

*Note 1.— Conformément à l'Annexe 19, Chapitre 5, les États sont tenus de mettre en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour effectuer la saisie, le stockage et l'agrégation des données de sécurité et des informations de sécurité et en permettre l'analyse. Les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS, qui comprennent le service d'enquête sur les accidents, ont accès aux SDCPS afin de soutenir leurs responsabilités en matière de sécurité.*

*Note 2.— L'abréviation SDCPS désigne les systèmes de traitement et de compte rendu de données, les bases de données de sécurité, les mécanismes d'échange de l'information et l'information enregistrée, notamment :*

- a) les données et l'information issues d'enquêtes sur des accidents et incidents ;*
- b) les données et les informations liées à des enquêtes en matière de sécurité effectuées par les autorités nationales ou par les prestataires de services aéronautiques ;*
- c) les systèmes de compte rendu obligatoire en matière de sécurité ;*
- d) les systèmes de compte rendu volontaire en matière de sécurité ;*
- e) les systèmes de compte rendu par autodivulgation, y compris les systèmes de saisie automatique des données.*

12.1.3 Il convient d'analyser les informations des comptes rendus d'enquêtes sur les accidents et incidents, afin de déterminer toutes mesures préventives requises. Si les analyses de données révèlent des aspects de sécurité de

nature à intéresser d'autres États, [Nom de l'État] devrait communiquer les informations de sécurité aux autres États dès que possible.

12.1.4 Quelle que soit la source des recommandations de sécurité (comptes rendus d'accidents/incidents, analyses de bases de données ou études de sécurité), si elles doivent être envoyées à un autre État, elles devraient aussi être transmises au service d'enquête sur les accidents de cet État.

*Note.— Conformément à l'Annexe 19, Chapitre 5, si, en analysant les informations que contient son SDCPS, un État trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, cet État devra leur communiquer ces éléments dès que possible. Avant de communiquer ces informations, les États conviendront du niveau de protection et des conditions à appliquer au partage des informations de sécurité.*

*[[Note.— On trouvera des renseignements sur le partage des informations de sécurité dans le « Code de conduite de l'OACI sur le partage et l'utilisation d'informations de sécurité », qui se trouve dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10004).]]*

## **12.2 CENTRE EUROPÉEN DE COORDINATION DES SYSTÈMES DE NOTIFICATION DES ACCIDENTS ET INCIDENTS (ECCAIRS) — BASE DE DONNÉES, ANALYSES ET ÉCHANGE DE DONNÉES**

*[[Si l'État a une base de données d'accidents et incidents et un système d'analyse des données compatible avec le système ADREP de l'OACI, ce système devrait être décrit dans ce paragraphe. Si l'État n'a pas une base de données d'accidents et incidents et un système d'analyse compatible avec le système ADREP de l'OACI, il pourrait envisager d'adopter le programme du Centre européen de coordination des systèmes de notification des accidents et incidents (ECCAIRS) pour faciliter l'échange d'informations de sécurité issues de sa base de données sur les accidents et incidents comme il est suggéré dans le texte qui suit.]]*

12.2.1 L'Annexe 13 de l'OACI prescrit aux États d'établir et de tenir à jour une base de données sur les accidents et incidents, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements recueillis sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité, ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires.

12.2.2 Le [Service d'enquête sur les accidents] a instauré un système compatible avec l'ADREP de l'OACI pour ses comptes rendus d'accidents/incidents, ainsi que pour collecter, stocker, partager et échanger les informations pertinentes relatives à la sécurité.

12.2.3 À noter que l'Union européenne (UE) a établi une base de données d'accidents et incidents fondée sur le logiciel ECCAIRS, qui est entièrement compatible avec le système ADREP de l'OACI. Les États sont encouragés à mettre en œuvre leur base de données d'accidents et incidents en se fondant sur ECCAIRS, qui est disponible gratuitement.

---

## **APPENDICES**



## **Appendice A**

### **Législation de [Nom de l'État] relative aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**

*[[Note.— Insérer dans cet appendice la législation nationale pertinente qui a créé le service indépendant d'enquête sur les accidents et lui a donné ses droits et responsabilités. La législation concernant le financement du service devrait aussi être incluse dans cet appendice. Suit un modèle de Loi relative au service d'enquête sur les accidents.]]*

### **Modèle de Loi relative au service d'enquête sur les accidents**

# LOI RELATIVE AU SERVICE D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE [NOM DE L'ÉTAT]

## OBJET

1. La présente loi a pour objet d'établir :
  - a) le service d'enquête sur les accidents de [Nom de l'État] ;
  - b) la législation et la réglementation relatives à la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

## TITRE

2. La présente loi peut être citée sous le titre : Loi relative au service d'enquête sur les accidents de [Nom de l'État].

## DÉFINITIONS

3. Aux fins de la mise en œuvre des dispositions de la présente loi, les termes suivants ont le sens qui leur est donné ci-après :

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

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

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

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

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou 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.

**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.

**Annexe 13** : Annexe à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* qui contient les normes et pratiques recommandées internationales relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

**Autorité compétente** : Entité(s) gouvernementale(s) ayant le pouvoir et l'autorité d'appliquer le critère de mise en balance.

**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.

**Critère de mise en balance** : Décision par laquelle l'autorité compétente évalue les intérêts publics concurrents et établit quel intérêt l'emporte, entraînant la détermination visée à la norme 5.12 de l'Annexe 13.

**Déclaration** : Tout ou partie d'une déclaration orale, écrite ou enregistrée relative à un accident ou incident d'aviation faite par l'auteur de la déclaration à l'autorité.

**Département** : Tout ministère, toute autorité, organisation ou tout autre organisme concerné du gouvernement de [Nom de l'État] qui a un intérêt direct dans les accidents ou incidents d'aviation.

**Document** : Comprend la correspondance, les notes de service, livres, plans, cartes, dessins, diagrammes, illustrations ou graphiques, films, enregistrements sonores, bandes vidéo, fichiers et données électroniques, et toute copie de ceux-ci.

**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** : Personne déléguée par l'autorité pour mener ses enquêtes.

**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.

**État** : État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

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

**État de construction** : État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

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

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

**État d'occurrence** : État sur le territoire duquel se produit un accident ou incident.

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

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

**Fait substantiel** : 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.

**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. (L'annexe 2 du règlement fournit une liste d'exemples d'incidents graves.)

**Membre d'équipage** : Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

**Observateur** : Représentant d'un département concerné de *[Nom de l'État]* qui est autorisé par l'autorité à assister à une enquête en qualité d'observateur, ou un enquêteur de l'autorité autorisé à assister à une enquête menée par un département concerné.

**Occurrence** : Tout accident ou incident lié à l'exploitation d'un aéronef.

**Participant** : Personne autorisée par l'autorité à participer à une enquête qu'elle mène parce que l'autorité considère que cette personne possède les compétences nécessaires pour contribuer à l'exécution de son mandat.

**Projet de rapport final** : Projet de rapport d'enquête envoyé à titre confidentiel aux départements de *[Nom de l'État]*, aux États et aux organisations participant à l'enquête, en les invitant à présenter toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport.

**Rapport final** : Rapport concluant d'un État sur l'enquête qu'il a menée sur un accident ou incident d'aviation. Le rapport final est publié par le service d'enquête et comprend les renseignements factuels pertinents, l'analyse, les conclusions et, le cas échéant, les recommandations de sécurité connexes. Ce rapport est établi en vue de

prévenir les accidents ou les incidents et ne vise en aucun cas à créer une présomption de blâme ou de responsabilité.

**Recommandation de sécurité** : Proposition formulée par un service d'enquête sur les accidents sur la base de renseignements résultant d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents, et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.

**Règlement** : Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation de [Nom de l'État], promulgué en vertu de la loi relative au service d'enquête sur les accidents de [Nom de l'État].

**Responsable désigné** : Commissaire ou autre fonctionnaire compétent nommé par [Nom de l'État] pour être responsable des enquêtes sur les accidents et incidents au sens de la loi.

**Service d'enquête sur les accidents (Autorité)** : Service désigné par [Nom de l'État] pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans le cadre de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*.

## APPLICATION

4. La présente loi s'applique aux accidents et incidents d'aviation :
  - a) à l'intérieur ou au-dessus du territoire [Nom de l'État] ;
  - b) lorsque [Nom de l'État] est l'État d'immatriculation et :
    - 1) lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque, ou
    - 2) lorsqu'un accident ou 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.
5. Le service d'enquête sur les accidents (ci-après l'« Autorité ») prend toutes les mesures raisonnables pour faire en sorte que les procédures et pratiques d'enquête qu'elle suit en ce qui concerne les accidents et incidents soient compatibles avec les obligations de [Nom de l'État] découlant de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) figurant à l'Annexe 13.

## OBJECTIF

6. L'enquête sur un accident ou incident d'aviation menée en vertu de la présente loi a pour seul objectif la prévention des accidents et incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des blâmes ou des responsabilités.
7. Les enquêtes menées par l'Autorité sont distinctes de celles menées aux fins de déterminer les blâmes ou d'établir la responsabilité civile ou criminelle.
8. L'Autorité mène l'enquête en toute indépendance et sans restriction, en accord avec les dispositions de l'Annexe 13.

9. Toute enquête menée en vertu des dispositions de la présente loi accède sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve et n'est pas gênée par des enquêtes ou des procédures administratives ou judiciaires.
10. L'Autorité est fonctionnellement indépendante des autres autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête.
11. L'Autorité a pour mandat de mener des enquêtes indépendantes, notamment :
  - a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou incident en question ;
  - b) la protection de certains éléments d'enquête sur les accidents et incidents, comme prévu à l'article 31 ;
  - 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) le cas échéant, l'achèvement du rapport final.
12. Nul ne peut communiquer, rendre public ou 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 incident sans le consentement formel de l'Autorité, à moins que ces rapports ou ces documents n'aient déjà été rendus publics ou diffusés par cette dernière.
13. Les rapports finals ne sont pas utilisés comme éléments de preuve dans le cadre d'une procédure judiciaire ou d'une autre procédure visant à attribuer un blâme ou une responsabilité.
14. Aucune constatation, cause ou aucun facteur contributif établi en vertu de la présente loi ne peut être interprété comme attribuant une faute ou une responsabilité civile ou criminelle.
15. Aucune recommandation de sécurité formulée en vertu de la présente loi ne doit être interprétée comme une attribution de faute ou de responsabilité civile ou criminelle.
16. L'État adopte et promulgue les règlements nécessaires à l'application de la présente loi.

## NOMINATIONS

17. *[Nom de l'État]* :
  - a) désigne un responsable de l'Autorité, chargé des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation au sens de la présente loi ;
  - b) veille à ce que des fonds suffisants soient disponibles pour permettre à l'Autorité de mener des enquêtes appropriées sur les accidents et incidents qui relèvent de sa compétence.

## FONCTIONS DU RESPONSABLE DÉSIGNÉ

18. Le responsable désigné par l'Autorité a le pouvoir :
  - a) d'établir les politiques et procédures à suivre dans la conduite des enquêtes ;

- b) d'ouvrir des enquêtes sur les circonstances des accidents et incidents ;
- c) de 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 lorsqu'il l'estime approprié ;
- d) de nommer un enquêteur désigné pour chaque enquête ;
- e) de déléguer les pouvoirs d'enquête aux membres de l'équipe d'enquête et de remettre à chaque membre un certificat de nomination ;
- f) de publier un rapport final sur ses enquêtes.

### FONCTIONS DE L'ENQUÊTEUR DÉSIGNÉ

19. L'enquêteur désigné a le pouvoir exclusif de diriger la conduite d'une enquête en vertu de la présente loi au nom du responsable désigné.
20. L'enquêteur désigné :
- a) fait rapport au responsable désigné sur l'enquête, en présentant notamment des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs ainsi que des recommandations de sécurité liées aux enquêtes menées par l'Autorité ;
  - b) est responsable de la nomination des observateurs et des participants nécessaires à l'enquête.

### CONFLITS D'INTÉRÊTS

21. Afin d'assurer l'indépendance fonctionnelle de l'Autorité et la crédibilité de ses enquêtes, les membres de l'Autorité évitent les conflits d'intérêts réels et potentiels.

### ENQUÊTE — COMPÉTENCES

22. Nonobstant toute autre loi, aucun département ne peut ouvrir une enquête en vertu de la présente loi si l'accident ou l'incident a fait l'objet d'une enquête, fait l'objet d'une enquête ou fera l'objet d'une enquête par l'Autorité.
23. Rien dans l'article 22 de la loi n'empêche un département de [Nom de l'État] d'ouvrir ou de poursuivre une enquête sur un accident ou incident d'aviation à des fins autres que celles prévues par la loi.
24. Rien dans l'article 22 de la loi n'empêche un service d'application de la loi de [Nom de l'État] de mener une enquête sur un accident ou incident d'aviation à toute fin pour laquelle il est habilité à le faire.
25. Pour toute enquête menée en vertu des dispositions de la présente loi, et eu égard à l'article 24, l'Autorité :
- a) accède librement aux lieux de l'accident ou de l'incident, sur lesquels il exerce un contrôle total, y compris l'épave et tous les éléments pertinents pour l'enquête ;
  - b) accède librement à l'épave et à tous les éléments pertinents, sur lesquels il exerce le contrôle, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers des services de la circulation aérienne ;

- c) exerce un contrôle total sur l'épave et les pièces afin de procéder sans retard à des examens détaillés ;
- d) 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 de l'enquête ;
- e) abandonne le contrôle des lieux de l'accident ou de l'incident et confie la garde de l'aéronef, de son contenu ou de toute partie de celui-ci dès qu'ils ne sont plus requis par l'enquête.

### NOTIFICATION DES ACCIDENTS ET INCIDENTS

26. Sous réserve des dispositions du Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation de *[Nom de l'État]*, le propriétaire, l'exploitant, le commandant de bord, les membres d'équipage, l'exploitant d'un aéroport, le contrôleur de la circulation aérienne ou toute autre personne ayant connaissance d'un accident ou d'un incident doivent le notifier à l'Autorité et fournir, dès que possible et par les moyens les plus rapides disponibles, le plus de renseignements possible.

### DÉCISION QUANT À L'ÉTENDUE DE L'ENQUÊTE

27. Lorsqu'un accident ou incident d'aviation lui a été notifié, l'Autorité décide de l'étendue de l'enquête nécessaire et des procédures à suivre pour mener celle-ci, sur la base des enseignements qu'elle compte tirer de l'enquête pour améliorer la sécurité.

### CONSERVATION DES INDICES

28. En cas d'accident ou d'incident d'aviation, le propriétaire, l'exploitant et les membres d'équipage prennent, dans la mesure du possible et sauf instruction contraire de l'Autorité ou sauf disposition contraire de la présente loi, toutes les mesures raisonnables pour protéger les indices, y compris les documents définis dans la présente loi, et pour maintenir la garde de l'aéronef et de son contenu pendant toute la période nécessaire aux fins de l'enquête.
29. L'article 28 ne doit pas être interprété comme empêchant une personne de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des personnes et des biens.
30. Lorsque des indices concernant un accident ou incident doivent faire l'objet d'une intervention conformément à l'article 29, la personne qui dirige, supervise ou organise l'intervention doit, dans la mesure du possible selon les circonstances et avant l'intervention, enregistrer ces indices par les meilleurs moyens disponibles.

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

31. *[Nom de l'État]* qui mène l'enquête sur un accident ou incident ne communiquera aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou incident, à moins que l'autorité compétente désignée ne détermine que leur divulgation ou utilisation l'emporte sur les incidences négatives qu'une telle mesure risque d'avoir, aux niveaux national et international, sur ladite 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 l'Autorité dans le cours de ses enquêtes ;
  - 2) toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
  - 3) les renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes touchées par l'accident ou incident ;
  - 4) les 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 l'Autorité et des représentants accrédités, concernant l'accident ou incident ;
  - 6) projet de rapport final de l'enquête sur l'accident ou incident.

32. 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 sont pas divulgués au public.

#### **APPLICATION DU CRITÈRE DE MISE EN BALANCE**

33. Lorsque la demande porte sur un élément visé à l'article 31 et destiné à être divulgué ou utilisé dans le cadre d'une procédure pénale, civile, administrative ou disciplinaire, l'autorité compétente acquerra la certitude qu'un fait substantiel en question dans la procédure ne puisse être déterminé sans cet élément, avant d'appliquer le critère de mise en balance.

#### **INDICES DES ENQUÊTEURS**

34. Les enquêteurs de l'Autorité ne peuvent être contraints de témoigner dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire visant à attribuer un blâme ou une responsabilité.

#### **PROJETS DE RAPPORT FINAL DES ENQUÊTES**

35. Avant la publication de son rapport final d'enquête, l'Autorité envoie un exemplaire de projet de rapport final aux départements, États et autres organisations qui ont participé à l'enquête, invitant à présenter toutes observations dignes d'intérêt.

#### **RAPPORTS FINALS DES ENQUÊTES**

36. Aux fins de la prévention des accidents et incidents, l'Autorité rend public un rapport final de son enquête dès que possible et, dans la mesure du possible, dans un délai de douze mois.

### **RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ**

- 37.** À n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou incident, l'Autorité recommande aux autorités compétentes, y compris celles d'autres États, dans une correspondance d'accompagnement datée, toute mesure préventive qu'elle considère nécessaire de prendre promptement afin de renforcer la sécurité de l'aviation.
- 38.** L'Autorité adresse, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes recommandations de sécurité issues de leurs enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans l'autre (les autres) État(s) intéressé(s) et, lorsque des documents de l'OACI sont en cause, à l'OACI.

### **RÉOUVERTURE DES ENQUÊTES**

- 39.** Si, après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux et importants sont découverts, l'Autorité rouvre celle-ci.
-

## Appendice B

### Règles de fonctionnement du [*Service d'enquête sur les accidents*]

*[[Note.— Les règles de fonctionnement du [Service d'enquête sur les accidents] devraient être insérées ici. Ces règles devraient porter au minimum sur les prescriptions nationales émanant de la législation relative aux enquêtes sur les accidents et incidents et devraient prévoir des processus normalisés d'enquête conformément aux SARP de l'Annexe 13 de l'OACI et aux orientations données dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) de l'OACI. Suit un modèle de Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG).]]*

## **Modèle de Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG)**

## Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation de *[Nom de l'État]*

### OBJET

1. Le présent règlement, établi en application de l'article 16 de la Loi relative au service d'enquête sur les accidents de *[Nom de l'État]*, prescrit :
  - a) la façon d'exercer les pouvoirs et fonctions que la loi confère à l'Autorité ;
  - b) les normes qui s'imposent au système d'aviation conformément aux dispositions de la loi.

### TITRE

2. Le présent règlement peut être désigné comme « Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation de *[Nom de l'État]* ».

### DÉFINITIONS

3. Aux fins de l'application des dispositions du présent règlement, les termes suivants ont le sens qui leur est donné ci-après :

**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,

— 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 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.

**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.

**Annexe 13** : Annexe à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* qui contient les normes et pratiques recommandées internationales relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

**Autre incident à signaler** : Événement, autre qu'un accident ou incident grave, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation. [Nom de l'État] pourrait également insérer à l'annexe 2 du présent règlement des prescriptions supplémentaires en matière de rapports pour d'autres types d'incidents, le cas échéant.

**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.

**Collision** : Impact entre un aéronef ou entre un aéronef et un autre objet.

**Commandant de bord** : Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

**Conseiller** : Personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.

**Déclaration** : Tout ou partie d'une déclaration orale, écrite ou enregistrée relative à un accident ou incident d'aviation faite par l'auteur de la déclaration à l'autorité.

**Déclaration intérimaire d'enquête** : Communication publique utilisée par l'autorité à chaque date anniversaire de l'accident ou de l'incident visant à informer les personnes ayant un intérêt direct dans l'enquête du déroulement de l'enquête en cours et de toute question de sécurité soulevée pendant l'enquête.

**Département** : Tout ministère, toute autorité, organisation ou tout autre organisme concerné du gouvernement de [Nom de l'État] qui a un intérêt direct dans les accidents ou incidents d'aviation.

**Document** : Comprend la correspondance, les notes de service, livres, plans, cartes, dessins, diagrammes, illustrations ou graphiques, films, enregistrements sonores, bandes vidéo, fichiers et données électroniques, et toute copie de ceux-ci.

**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** : Personne déléguée par l'autorité pour mener ses enquêtes.

**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.

**État** : État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

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

**État de construction** : État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

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

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

**État d'occurrence** : État sur le territoire duquel se produit un accident ou incident.

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

**Exploitant d'aéroport** : Personne, organisme ou entreprise qui se livre à l'exploitation d'un aéroport.

**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. (L'annexe 2 du règlement fournit une liste d'exemples d'incidents graves.)

**Loi** : La loi relative au service d'enquête sur les accidents de [Nom de l'État].

**Marchandises dangereuses** : Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement. De plus amples informations sur les marchandises dangereuses figurent dans l'Annexe 18 de l'OACI — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, et dans les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* de l'OACI (Doc 9284).

**Membre d'équipage** : Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

**Observateur** : Représentant d'un département concerné de [Nom de l'État] qui est autorisé par l'autorité à assister à une enquête en qualité d'observateur, ou un enquêteur de l'autorité autorisé à assister à une enquête menée par un département concerné.

**Occurrence** : Tout accident ou incident lié à l'exploitation d'un aéronef.

**Organisme de contrôle de la circulation aérienne** : Terme générique désignant, selon le cas, un centre de contrôle régional, un organisme de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome.

**Participant** : Personne autorisée par l'autorité à participer à une enquête qu'elle mène parce que l'autorité considère que cette personne possède les compétences nécessaires pour contribuer à l'exécution de son mandat.

**Projet de rapport final** : Projet de rapport d'enquête envoyé à titre confidentiel aux départements de [Nom de l'État], aux États et aux organisations participant à l'enquête, en les invitant à présenter toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport.

**Rapport final** : Rapport concluant d'un État sur l'enquête qu'il a menée sur un accident ou incident d'aviation. Le rapport final est publié par le service d'enquête et comprend les renseignements factuels pertinents, l'analyse, les conclusions et, le cas échéant, les recommandations de sécurité connexes. Ce rapport est établi en vue de prévenir les accidents ou les incidents et ne vise en aucun cas à créer une présomption de blâme ou de responsabilité.

**Recommandation de sécurité** : Proposition formulée par un service d'enquête sur les accidents sur la base de renseignements résultant d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents, et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.

**Recommandation de sécurité de portée mondiale** : Recommandation de sécurité adressée à une autorité de l'aviation civile d'un État, à une autorité régionale de certification ou à l'OACI, concernant une carence systémique dont la probabilité de récurrence a des conséquences potentielles importantes, et nécessite que des mesures soient prises rapidement pour améliorer la sécurité.

**Règlement** : Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation de *[Nom de l'État]*, promulgué en vertu de la loi relative au service d'enquête sur les accidents de *[Nom de l'État]*.

**Représentant accrédité** : Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. Lorsque l'État a établi un service d'enquête sur les accidents, le représentant accrédité désigné proviendra normalement de ce service.

**Responsable désigné** : Commissaire ou autre fonctionnaire compétent nommé par *[Nom de l'État]* pour être responsable des enquêtes sur les accidents et incidents au sens de la loi.

**Service d'enquête sur les accidents (Autorité)** : Service désigné par *[Nom de l'État]* pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans le cadre de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*.

### CONFLITS D'INTÉRÊTS

4. Conformément à l'article 21 de la loi, les membres de l'Autorité ne peuvent, directement ou indirectement, détenir un intérêt en tant que ou auprès de propriétaires, actionnaires, dirigeants, administrateurs, associés ou à un autre titre :
  - a) exercer des activités dans une entreprise aéronautique ; ou
  - b) détenir un intérêt dans la construction ou la distribution d'aéronefs ou d'équipements ou de composants d'aéronefs.
5. Dès leur nomination à l'Autorité, les membres de l'Autorité mettent de côté les conflits d'intérêts décrits à l'article 4.
6. Pendant la durée de leur mandat, les membres de l'Autorité ne peuvent accepter ou occuper une fonction ou un emploi, ni exercer une activité incompatible avec l'exercice des fonctions que leur confèrent la loi, le présent règlement et les politiques de l'Autorité.
7. Les experts des autorités de l'aviation civile affectés à une enquête menée par l'Autorité n'exercent aucune fonction liée à l'autorité de l'aviation civile pendant la durée de leur participation à l'enquête.

### ENQUÊTES — COORDINATION

8. L'Autorité prend toutes les mesures raisonnables pour faire en sorte que les procédures et pratiques d'enquête qu'elle suit en cas d'accident et incident d'aviation soient compatibles, dans la mesure du possible, avec les exigences, procédures et pratiques d'enquête suivies par les autres départements, autorités réglementaires, forces de police et médecins légistes.
9. L'Autorité prend les mesures nécessaires pour conclure des ententes en vue d'assurer la coordination des activités entre l'Autorité et les entités visées à l'article 8, en ce qui concerne :
  - a) les procédures et pratiques d'enquête ;
  - b) les exigences relatives à la déclaration des accidents et incidents d'aviation ;
  - c) les procédures à suivre en cas de conflit d'intérêts dans le cadre de leurs activités en cas d'accident ou d'incident d'aviation.

10. L'Autorité peut enquêter sur les accidents et incidents d'aviation concernant autant des aéronefs et installations d'État que civils. Dans ce cas, l'Autorité prend les mesures nécessaires pour veiller à la coordination de ses activités avec les autres enquêtes en cours, le cas échéant.
11. Lorsqu'un département est notifié d'un accident ou d'un incident d'aviation qui relève des pouvoirs d'enquête de l'Autorité en vertu de la loi, le département :
  - a) communique à l'Autorité les détails de l'accident ou de l'incident d'aviation ;
  - b) informe l'Autorité de toute enquête qu'il prévoit de mener et de toute mesure corrective qu'il prévoit de prendre.

### ENQUÊTES — POUVOIRS DES ENQUÊTEURS

12. Les enquêteurs désignés en vertu de l'alinéa e) de l'article 18 de la loi peuvent exercer les pouvoirs suivants aux fins des enquêtes sur les accidents ou incidents d'aviation :
  - a) convoquer et interroger toutes personnes à la discrétion de l'enquêteur et exiger de ces personnes qu'elles répondent à toute question ou fournissent tout renseignement ;
  - b) exiger la protection et la préservation :
    - 1) des lieux de l'accident ou de l'incident d'aviation ;
    - 2) de l'aéronef et de toute partie de celui-ci ;
    - 3) de tous les dossiers et documents liés à l'occurrence ;
  - c) entrer et fouiller dans tout lieu où un enquêteur a des motifs raisonnables de croire qu'il existe des éléments utiles à la conduite d'une enquête sur un accident ou incident, et saisir tout ce qui a été trouvé au cours de cette fouille. (L'enquêteur ne peut exercer ses pouvoirs sur un lieu donné sans le consentement de la personne responsable de ce lieu, à moins que ces pouvoirs ne soient exercés en vertu d'un mandat ou que, en raison de l'urgence de la situation, il ne soit pas pratique pour l'enquêteur d'obtenir un mandat) ;
  - d) interdire ou limiter l'accès à la zone entourant immédiatement le lieu où sont situés tous les éléments qui concernent ou sont susceptibles de concerner un accident ou incident pendant la période nécessaire à la préservation et à la protection des indices. (L'enquêteur doit tenir compte du fait qu'il est souhaitable de réduire autant que possible toute perturbation connexe des services de transport) ;
  - e) soumettre à des tests, y compris des tests destructifs, tous les éléments saisis aux fins de l'enquête. (Dans la mesure où il est pratique et sûr de procéder de la sorte et où cela n'entrave pas indûment le déroulement de l'enquête, l'enquêteur prend les mesures nécessaires pour inviter le propriétaire et toute personne qui semble avoir des motifs raisonnables de croire qu'elle a le droit d'être présente à ces essais) ;
  - f) exiger la remise de tous les documents dont l'enquêteur considère qu'ils peuvent concerner l'accident ou l'incident et faire des copies de ces documents ;
  - g) conserver ces documents jusqu'à la fin de l'enquête ou jusqu'à ce qu'il soit établi qu'une enquête n'est pas nécessaire ;

- h) prendre les déclarations de toutes les personnes à la discrétion de l'enquêteur et exiger de ces personnes qu'elles fassent et signent une déclaration attestant la véracité de leurs déclarations ;
  - i) exiger qu'une ou plusieurs personnes ayant directement ou indirectement participé à l'exploitation d'un aéronef se soumettent à un examen médical, si l'enquêteur a des motifs raisonnables de croire que l'état de santé concerne ou peut concerner l'enquête :
    - la convocation à un examen médical doit être établie par écrit et signée par l'enquêteur ;
    - cette exigence ne doit pas être interprétée comme une exigence selon laquelle la personne devrait se soumettre à une intervention chirurgicale, à une perforation de la peau ou d'un tissu externe ou à l'introduction dans le corps d'un médicament ou d'une substance étrangère ;
  - j) exiger d'un médecin ou d'un autre praticien qu'il fournisse des informations médicales concernant un patient lorsque l'enquêteur a des motifs raisonnables de croire que ces informations intéressent l'enquête. (La demande d'informations médicales doit être établie par écrit et signée par l'enquêteur) ;
  - k) faire effectuer une autopsie ou un examen médical sur le corps d'une personne décédée lorsque l'enquêteur a des motifs raisonnables de croire que les informations résultant de l'autopsie et de l'examen sont ou peuvent être utiles pour la conduite de l'enquête. (La demande d'informations médicales doit être établie par écrit et signée par l'enquêteur) ;
  - l) exiger de la personne qui a la garde du corps de la personne décédée ou d'autres restes humains qu'elle permette la réalisation de cette autopsie ou de cet examen médical. (La demande d'informations médicales doit être établie par écrit et signée par l'enquêteur) ;
  - m) faire appel aux services des autorités locales ou d'autres personnes autorisées afin d'assurer la protection du lieu de l'accident, y compris l'aéronef et son contenu, jusqu'à ce que l'Autorité soit en mesure de prendre directement en charge la garde et la sécurité de l'aéronef et de son contenu.
13. Avant d'agir en vertu de l'article 12, l'enquêteur doit produire son certificat de nomination comme preuve de son identité et de ses pouvoirs, lorsqu'une personne concernée le lui demande.
14. Nul ne peut refuser ou omettre de fournir des informations à un enquêteur, ou de se présenter devant un enquêteur et de faire une déclaration, ou de fournir des informations, de se soumettre à un examen médical ou de rendre le corps d'une personne décédée ou d'autres restes humains en vue d'une autopsie ou d'un examen médical comme prévu à l'article 12.
15. Les enquêteurs désignés en vertu de l'alinéa e) de l'article 18 de la loi peuvent demander une ordonnance du tribunal auprès du département responsable de *[Nom de l'État]* afin d'imposer la conformité aux ordonnances ou directives émises en vertu de l'article 12.

#### **OBSERVATEURS/PARTICIPANTS/REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS**

16. Sous réserve des conditions que l'Autorité peut imposer, une personne peut assister en qualité d'observateur à une enquête de l'Autorité si elle est désignée comme observateur par un département concerné de *[Nom de l'État]* ayant un intérêt direct dans l'objet de l'enquête.

17. Sous réserve des conditions que l'Autorité peut imposer, une personne peut participer à une enquête de l'Autorité à titre de participant si, de l'avis de l'Autorité, elle possède les compétences nécessaires pour contribuer à l'exécution du mandat de l'Autorité.
  18. Sous réserve des normes et pratiques recommandées figurant à l'Annexe 13 de l'OACI, les représentants accrédités et les conseillers désignés par les États ont le droit de participer à une enquête menée par l'Autorité.
  19. Sous réserve des normes et pratiques recommandées figurant à l'Annexe 13 de l'OACI, un État s'intéressant particulièrement à un accident parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves a le droit de nommer un expert pour participer à une enquête menée par l'Autorité.
  20. L'Autorité peut engager, à titre temporaire, des personnes disposant de connaissances techniques ou spécialisées pour l'aider dans ses enquêtes.
  21. L'Autorité peut écarter ou demander qu'un observateur ou un participant soit écarté d'une enquête :
    - a) si cette personne contrevient à une condition imposée par l'Autorité à la présence de cette personne, ou
    - b) si, de l'avis de l'Autorité, la personne a un conflit d'intérêts qui entrave la conduite de l'enquête.
  22. Lorsqu'une personne visée aux articles 16, 17 et 20 du règlement assiste à titre d'observateur ou de participant à l'enquête sur une occurrence menée par l'Autorité, elle peut, sous réserve des conditions et restrictions imposées par l'Autorité et sous la supervision d'un enquêteur de l'Autorité :
    - a) se rendre sur les lieux de l'événement ;
    - b) examiner l'aéronef, ses composants et son contenu en cause dans l'occurrence ;
    - c) sauf disposition contraire de la loi, examiner tout document tel que défini à l'article 3 du règlement et toute autre indice pertinent, concernant :
      - 1) l'activité aérienne au cours de laquelle l'occurrence s'est produite ;
      - 2) les membres d'équipage concernés par l'événement ;
      - 3) l'aéronef, ses composants et son contenu ;
    - d) assister à des tests ou analyses de laboratoire.
- Note : Le Supplément A est un exemple de formulaire d'« octroi du statut d'observateur/de participant » à l'enquête.*
23. Lorsqu'une personne visée aux articles 18 et 19 du présent règlement assiste à une enquête sur un accident ou incident menée par l'Autorité, elle se voit accorder, sauf disposition contraire de la loi, les droits et privilèges énoncés dans les normes et pratiques recommandées figurant à l'Annexe 13 de l'OACI.
  24. Les droits et privilèges accordés à un observateur ou à un participant ne comprennent pas, sauf autorisation contraire du responsable désigné, la participation à l'audition d'un témoin au cours d'une enquête.

25. Conformément à l'alinéa e) de l'article 12, lorsque le propriétaire du composant soumis à un test et toute personne qui semble avoir des motifs raisonnables d'y avoir droit sont invités à observer ces tests, ces personnes peuvent :
- a) enregistrer ou faire enregistrer l'état du composant soumis à un test, avant, pendant et après le test ;
  - b) être représentées par une personne disposant des connaissances techniques et de l'expertise dans le domaine de l'examen.

### NOTIFICATION OBLIGATOIRE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS

26. En cas d'accident ou incident d'aviation, le propriétaire, l'exploitant, le commandant de bord et tout membre d'équipage de l'aéronef, l'exploitant de l'aéroport et tout contrôleur de la circulation aérienne ayant connaissance d'un accident ou incident devraient en informer l'Autorité et fournir autant d'informations que possible, dès que possible et par les moyens les plus rapides disponibles.
27. la notification sera rédigée en langage clair et comprendra tous ceux des renseignements spécifiés à l'annexe 1 du présent règlement qui pourront être immédiatement obtenus, mais l'envoi de la notification ne devra pas être retardé du fait que ces renseignements seraient incomplets.

### RÉPONSES AUX NOTIFICATIONS

28. Lorsqu'un accident ou incident grave d'aviation visé à l'annexe 2 lui a été notifié, l'Autorité doit, dans les moindres délais :
- a) envoyer une notification :
    - 1) à tout département concerné ;
    - 2) aux États ayant un intérêt direct dans l'accident ou l'incident, y compris l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception, l'État de construction et, si nécessaire, l'OACI ;
    - 3) à l'exploitant aérien, aux exploitants d'aéroports, aux organismes de contrôle de la circulation aérienne et au constructeur de l'aéronef concernés ;
    - 4) à toute autre autorité ou organisation locale qui pourrait assister l'Autorité dans son enquête.
  - b) fournir les informations spécifiées à l'annexe 1 du règlement ;
  - c) informer les entités visées aux alinéas 1) et 2) de toute enquête que l'Autorité prévoit de mener, y compris le type et la portée de l'enquête.
29. Si, au cours d'une enquête, l'Autorité a connaissance ou soupçonne qu'un acte d'intervention illicite a été commis, elle prend immédiatement des mesures pour que les services de sûreté de *[Nom de l'État]* et des États concernés en soient informés.

30. Dès que possible après l'accident ou l'incident grave, chaque membre d'équipage transmet à l'Autorité une déclaration exposant les faits, conditions et circonstances relatifs à l'accident ou à l'incident grave tels qu'ils se sont présentés au membre. (Si le membre d'équipage est invalide, il doit présenter la déclaration dès qu'il en est physiquement capable.)

### COMPTES RENDUS VOLONTAIRES

31. Toute personne ayant connaissance d'un événement lié à la sécurité, autre qu'un accident ou incident, peut en rendre compte volontairement à l'Autorité et fournir tout renseignement qu'elle estime pertinent.
32. Lorsqu'un compte rendu volontaire est présenté à l'Autorité, il est interdit de communiquer l'identité de la personne qui le présente ou tout renseignement dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'il révèle l'identité de cette personne, à moins que la personne qui le présente ne l'autorise, par écrit.
33. Un compte rendu présenté à l'Autorité dans le cadre d'un système de compte rendu volontaire ne peut être utilisé contre la personne qui l'a présenté dans le cadre d'une procédure disciplinaire, civile, administrative ou pénale.
34. La protection prévue aux articles 32 et 33 concernant l'identité de la personne qui présente le compte rendu volontaire ne s'applique pas aux situations impliquant des actes illicites, une négligence grave ou des infractions volontaires commis par cette personne, à moins qu'une autorité compétente ne détermine que, conformément à la législation nationale, la valeur de sa divulgation ou de son utilisation l'emporte dans tous les cas sur les conséquences négatives que cette action peut avoir sur la sécurité aérienne.

### DÉCISION CONCERNANT LES TYPES D'ENQUÊTE

35. Le responsable désigné de l'Autorité établit des politiques concernant les types d'accidents ou incidents d'aviation qui feront l'objet d'une enquête. Les critères suivants s'appliquent lorsque l'Autorité prend sa décision quant aux types d'enquêtes qu'elle mène :
- a) tous les accidents font l'objet d'une enquête ;
  - b) tous les incidents graves survenus à des aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg font l'objet d'une enquête ;
  - c) tous les incidents graves devraient faire l'objet d'une enquête ;
  - d) d'autres types d'incidents peuvent faire l'objet d'une enquête.

### DÉLÉGATION DES ENQUÊTES

36. Lorsque [Nom de l'État] est chargé, en vertu des dispositions de l'Annexe 13, d'ouvrir une enquête sur un accident ou incident grave d'aviation, conformément à l'alinéa c) de l'article 18 de la loi, l'Autorité peut déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une enquête à un autre État, à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents ou à un département par accord et consentement mutuels. En tout état de cause, l'Autorité met tout en œuvre pour faciliter l'enquête.

37. Lorsque l'Autorité a délégué la conduite de l'enquête à un autre département de *[Nom de l'État]* :

- a) le département délégué est tenu d'enquêter en vertu des dispositions de la loi et de présenter son rapport final et ses recommandations à l'Autorité ;
- b) l'Autorité peut nommer un observateur à cette enquête.

### ENQUÊTES À L'ÉTRANGER

38. Lorsque l'Autorité a reçu la notification d'un accident ou d'un incident grave d'aviation survenu en dehors du territoire de *[Nom de l'État]* impliquant un aéronef de *[Nom de l'État]*, un aéronef exploité par un exploitant de *[Nom de l'État]* ou un aéronef conçu ou construit dans *[Nom de l'État]*, l'Autorité :

- a) accuse réception de la notification ;
- b) fournit à l'État notifiant les informations suivantes dans les meilleurs délais :
  - 1) toute information pertinente concernant l'aéronef et l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave ;
  - 2) si *[Nom de l'État]* est l'État de l'exploitant, les détails de toutes les marchandises dangereuses à bord de l'aéronef ;
- c) indique à l'État notifiant :
  - 1) si *[Nom de l'État]* a l'intention de désigner ou a désigné un représentant accrédité ;
  - 2) si ce représentant accrédité a été ou sera désigné et s'il se rendra dans l'État où l'enquête est menée, y compris ses coordonnées et la date prévue de son arrivée dans cet État ;
- d) désigne un représentant accrédité, à la demande de l'État qui mène une enquête sur un accident ou incident grave survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg.

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

39. Les protections prévues à l'alinéa a) de l'article 31 de la loi s'appliquent à compter du moment où un accident ou incident survient et après la publication du rapport final.

40. Les protections prévues à l'alinéa b) de l'article 31 de la loi s'appliquent à compter du moment où elles sont confiées à la garde ou au contrôle de l'Autorité et après la publication du rapport final.

41. Les demandes de documents sous la garde ou le contrôle de l'Autorité doivent être adressées à la source d'origine des informations, le cas échéant.

42. Les éléments spécifiés à l'article 31 de la loi ne doivent être inclus dans le rapport final ou ses appendices que lorsqu'ils sont pertinents pour l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes pour l'analyse ne sont pas divulguées.

43. Les noms des personnes impliquées dans un accident ou incident ne sont pas rendus publics par l'Autorité.

### DÉCLARATION INTÉRIMAIRE D'ENQUÊTE

44. Si le rapport final d'enquête ne peut être rendu public dans les douze mois suivant l'accident ou l'incident, l'Autorité émet une déclaration intérimaire d'enquête à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et toutes les questions de sécurité qui auront été soulevées.
45. L'Autorité fournit la déclaration intérimaire d'enquête visée à l'article 44 :
- a) à tout département concerné de [Nom de l'État] ;
  - b) aux États s'intéressant directement à l'occurrence et, s'il y a lieu, à l'OACI ;
  - c) aux États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves.
46. L'Autorité met la déclaration intérimaire d'enquête à la disposition du public.

### PROJETS DE RAPPORT FINAL DES ENQUÊTES

47. Conformément aux dispositions de l'article 35 de la loi, l'Autorité envoie une copie du projet de rapport final aux départements, États et organisations suivantes, les invitant à présenter toutes les observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport.
- a) tout département concerné de [Nom de l'État] ;
  - b) les États s'intéressant directement à l'occurrence, conformément à l'Annexe 13 ;
  - c) toute autre organisation participant à l'enquête.
48. Le délai pour présenter des observations sur le projet de rapport final est de soixante (60) jours suivant la date de la lettre d'accompagnement du projet de rapport, à moins qu'une prolongation de ce délai n'ait été acceptée par les personnes concernées.
49. Il est interdit de communiquer ou d'utiliser le projet de rapport final, ou d'en permettre la communication ou l'utilisation, à toute fin qui n'est pas strictement nécessaire à l'étude du rapport et à la préparation des observations concernant le rapport.
50. L'Autorité ne divulgue au public aucun projet de rapport final, qu'il soit publié ou reçu.
51. Si l'Autorité reçoit des observations dans le délai fixé dans la lettre d'accompagnement, elle modifie le rapport final pour y inclure le fond des observations reçues ou, si l'État ayant formulé des observations le souhaite, elle joint ces observations au rapport final.

### RAPPORTS FINALS DES ENQUÊTES

52. L'Autorité transmet le rapport final de son enquête dans les meilleurs délais :
- a) à tout département concerné de [Nom de l'État] ;
  - b) aux États s'intéressant directement à l'occurrence, conformément à l'Annexe 13, et s'il y a lieu, à l'OACI ;

- c) aux États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ;
- d) à toute autre organisation ou personne qui, de l'avis de l'Autorité, a un intérêt direct dans l'enquête.

### RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

53. Les recommandations de sécurité émises par l'Autorité devraient être envoyées aux personnes ou aux organisations de la communauté de l'aviation qui ont un intérêt direct dans la question de sécurité à l'origine de la recommandation, ainsi qu'aux autres membres de la communauté de l'aviation qui pourraient bénéficier des informations, notamment les suivants :
- a) le destinataire de la recommandation de sécurité ;
  - b) les ministères concernés ;
  - c) les États et services d'enquête sur les accidents concernés ;
  - d) les parties prenantes concernées, notamment la compagnie aérienne, l'organisme de maintenance, le constructeur, le fournisseur de services de la circulation aérienne et l'exploitant de l'aéroport ;
  - e) d'autres personnes susceptibles de mettre à profit les enseignements appris.
54. Attendu que l'article 37 de la loi prévoit que l'Autorité émet des recommandations de sécurité, le département, l'État ou toute autre autorité à qui une recommandation de sécurité a été adressée informe, dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant sa notification, l'Autorité par écrit :
- a) de toute mesure prise ou proposée en réponse aux recommandations ; ou
  - b) des raisons pour lesquelles aucune mesure ne sera prise.
55. L'Autorité consigne et examine les réponses à ses recommandations de sécurité et évalue dans quelle mesure les risques qui sous-tendent la recommandation ont été atténués.
56. L'Autorité met en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises en réponse à une recommandation de sécurité qu'elle reçoit.
57. L'Autorité devrait informer l'OACI des recommandations de sécurité de portée mondiale qu'elle a émises, ainsi que les réponses reçues à ces recommandations.

### BASE DE DONNÉES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

58. L'Autorité 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.
-

## ANNEXE 1

### Contenu de la NOTIFICATION initiale

Comme indiqué à l'Annexe 13, 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'affrèteur 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, y compris date et heure du départ ;
  - 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 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 incident et indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site ;
  - l) identification du service émetteur et moyen de contacter l'enquêteur désigné et le service d'enquête sur les accidents de l'État d'occurrence, en tout temps ;
  - m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.
1. Il peut être utile d'indiquer le lieu de l'accident ou incident ainsi que l'altitude et la topographie des lieux de l'accident, s'ils sont connus.
  2. Il est préférable de donner d'abord le nombre de personnes se trouvant à bord (équipage et passagers), puis les blessures qu'elles ont subies.

3. On trouvera une liste des adresses des services d'enquête sur les accidents sur le site web OACI/AIG, ainsi que dans le *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756), Partie I — *Organisation et planification*, Chapitre 4, Appendice 2.
-

## ANNEXE 2

### ACCIDENTS/INCIDENTS D'AVIATION À SIGNALER

#### Accidents à signaler

- Tous les accidents d'aviation doivent être signalés.

#### Incidents graves à signaler

- 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<sup>1</sup> ou une piste non assignée.
- Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation<sup>1</sup> ou d'une piste non assignée.
- Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation<sup>1</sup> 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.
- 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.

**Note :** Les incidents énumérés sont des exemples typiques d'incidents susceptibles d'être des incidents graves. Cette liste n'est pas exhaustive et n'est donnée qu'à titre indicatif en rapport avec la définition de l'expression « incident grave ».

#### Autres incidents à signaler

*[[Nom de l'État] pourrait également ajouter des exigences de compte rendu supplémentaires pour d'autres types d'incidents, le cas échéant.]*

---

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

## SUPPLÉMENT A

L'État ou l'Autorité sigle  [ <i>Nom de l'État</i> ]
--

## OCTROI DU STATUT D'OBSERVATEUR/DE PARTICIPANT

*Numéro de référence du dossier*  


---



---

*Jour                      Mois                      Année*

[*Madame/*  
*Monsieur*] \_\_\_\_\_

## NUMÉRO DU DOSSIER

DE L'OCCURRENCE : \_\_\_\_\_ DATE : \_\_\_\_\_ HEURE : \_\_\_\_\_

## AÉRONEF EN CAUSE

## LIEU DE L'OCCURRENCE :

**Le service d'enquête sur les accidents** de [*Nom de l'État*] est habilité à enquêter sur les accidents et incidents d'aviation en [*Nom de l'État*]. Le seul objectif d'une enquête de l'Autorité est de prévenir les accidents et incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des blâmes ou des responsabilités. L'enquête vise à faire progresser la sécurité aérienne en recensant les manquements à la sécurité et en formulant des recommandations de sécurité visant à éliminer ou à réduire ces manquements.

Au cours d'une enquête, l'Autorité peut autoriser une personne à y assister à titre d'« observateur » lorsqu'elle est désignée comme tel par un ministre responsable d'un ministère ayant un intérêt direct dans l'enquête, ou à titre de « participant » lorsque, de l'avis de l'Autorité, elle possède l'expertise nécessaire pour contribuer à la réalisation de son objectif.

**(Règlement, articles 16 et 17)**

Cette lettre vous accorde le statut d'[*observateur ou de participant*] à la présente occurrence et, sous réserve des conditions que l'Autorité peut imposer et sous la supervision d'un enquêteur de l'Autorité, vous pouvez :

- a) vous rendre sur les lieux de l'occurrence ;
- b) examiner l'aéronef, ses composants et son contenu en cause dans l'occurrence ;
- c) sauf disposition contraire de la loi, examiner tout document, comme défini à l'article 3 du règlement, ainsi que tout autre indice pertinent concernant :
  - 1) l'activité aérienne au cours de laquelle l'occurrence s'est produite ;
  - 2) les membres d'équipage impliqués dans l'occurrence ;
  - 3) l'aéronef, ses composants et son contenu ;
- d) assister à des tests ou analyses de laboratoire.

**(Règlement, article 22)**

-- 2--

**Votre présence à titre d'observateur/de participant est sujette aux conditions suivantes :**

- a) Vous devez limiter vos activités sur les lieux de l'occurrence à celles décrites par l'enquêteur désigné ;
- b) Vous devez vous assurer que vos activités ne limitent pas, ne mettent pas en danger ou n'interfèrent pas autrement avec les enquêteurs de l'Autorité dans l'exercice de leurs fonctions ;
- c) Le seul but de cette enquête de l'Autorité est de promouvoir la sécurité aérienne. Par conséquent, toute information que vous obtenez en raison de votre statut [d'observateur/de participant] ne sera utilisée qu'à cette fin. Jusqu'à ce que le rapport d'enquête soit rendu public, vous ne devez pas divulguer ou autrement utiliser ces renseignements sans le consentement explicite de l'enquêteur désigné.
- d) Pour être autorisé sur les lieux de l'occurrence, vous devez recevoir les vaccins appropriés contre les maladies et les biorisques (voir le guide national d'immunisation, les directives du ministère de la Santé ou les publications équivalentes) ;
- e) Pour être autorisé sur les lieux de l'occurrence, vous devez avoir reçu la formation appropriée en matière de biorisques et de santé et sécurité au travail, ainsi que les vêtements et l'équipement de sécurité appropriés pour travailler sur les sites présentant des biorisques, éloignés et dangereux (voir le guide national d'immunisation, les directives du ministère de la Santé ou les publications équivalentes) ;
- f) Sur demande, vous devrez fournir une preuve de conformité aux exigences de formation et d'inoculation visées aux points d) et e) ci-dessus.

Les droits et privilèges accordés à un observateur/participant ne comprennent pas la présence à un entretien avec un témoin au cours d'une enquête.

**(Règlement, article 24)**

Tout manquement à l'une ou l'autre des responsabilités susmentionnées pourrait entraîner la révocation immédiate de votre statut d'observateur/de participant.

**(Règlement, article 21)**

Vous devez aussi bien comprendre que vous exercerez à vos risques les privilèges d'un observateur/participant.

Veillez signer et retourner cette lettre à l'enquêteur désigné, en indiquant que vous comprenez et acceptez les conditions et responsabilités susmentionnées.

Veillez agréer, [Madame .../Monsieur...], mes salutations distinguées.

\_\_\_\_\_  
Enquêteur désigné

**ACCEPTATION DU STATUT D'OBSERVATEUR/DE PARTICIPANT**

Je comprends et j'accepte les conditions indiquées ci-dessus au sujet de ma présence aux enquêtes en qualité d'observateur/de participant.

Je comprends également que les privilèges d'un [observateur/participant] seront exercés à mes propres risques, et j'accepte par la présente d'indemniser et de dégager de toute responsabilité le service d'enquête sur les accidents de [Nom de l'État] pour tout dommage ou blessure que je pourrais subir du fait de ma participation à l'enquête en tant que [observateur/participant].

	Signature :		Date :		
		(Observateur/participant)			



## Appendice C

### Accords et mémorandums d'entente (MoU) avec d'autres organismes

*[[Note.— Cet appendice inclut les principes des MoU relatifs aux service d'enquêtes entre États et un modèle de MoU concernant les enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation qu'un service d'enquête sur les accidents pourrait conclure avec d'autres services ou autorités. Des exemples d'autres ententes concernant l'assistance et la coopération entre le [Service d'enquête sur les accidents] et d'autres organismes à l'intérieur de l'État, par exemple autorités judiciaires, AAC, organismes de mesures d'urgence, ATS, etc., ainsi qu'entre le [Service d'enquête sur les accidents] et d'autres États figurent dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, Partie I — Organisation et planification (Doc 9756).]]*

### PRINCIPES D'UN SERVICE D'ENQUÊTE ENTRE ÉTATS MÉMORANDUM D'ENTENTE

*Note : Un mémorandum d'entente entre les services d'enquête d'un État et d'un autre pourrait notamment contenir les informations suivantes.*

#### INTRODUCTION

Cette section devrait aborder les aspects suivants :

- la désignation des services d'enquête concernés et des législations qui les régissent ;
- la confirmation de l'engagement des parties à se conformer aux normes et pratiques recommandées internationales énoncées dans l'Annexe 13 de l'OACI ;
- la liste des termes et de leurs définitions utilisés dans le protocole d'entente.

#### OBJET

Cette section devrait indiquer l'objet du mémorandum d'entente, comme :

- renforcer la sécurité de l'aviation par la conduite d'une enquête sur les accidents et incidents en conformité avec l'Annexe 13 (et la législation nationale) visant à prévenir les accidents et incidents ;
- favoriser la coopération et l'assistance mutuelle ;

- appuyer les enquêtes de l'autre partie ;
- confirmer que l'objet de l'enquête n'est pas de déterminer un blâme ou des responsabilités.

### **DOMAINES D'APPUI MUTUEL**

Cette section devrait aborder les aspects suivants :

- la réponse à toute demande d'assistance doit être coordonnée entre les deux services d'enquête ;
- si les conditions le permettent, l'assistance demandée sera fournie ;
- toute information demandée dans le cadre d'une enquête en cours doit être fournie en conformité avec l'Annexe 13 et les législations nationales ;
- toute information obtenue doit être protégée conformément aux dispositions de l'Annexe 13 et des législations nationales ;
- l'expérience et les occasions de formation doivent être partagées de façon à assurer l'amélioration des normes, politiques, lignes directrices et procédures des deux services en matière d'enquête.

### **ASPECTS FINANCIERS**

Le mémorandum d'entente devrait préciser les accords relatifs aux ressources et aux aspects financiers, étant entendu que :

- les ressources humaines et financières ainsi que la charge de travail peuvent limiter la capacité d'appui mutuel ;
- chaque service d'enquête devrait assumer ses propres coûts, en particulier pour ce qui est de leurs obligations en vertu des dispositions de l'Annexe 13 ;
- l'autorité qui demande un soutien supplémentaire devrait assumer les frais additionnels.

### **COORDINATION**

Cette section du mémorandum d'entente devrait préciser ce qui suit :

- la personne-ressource de chaque service d'enquête à joindre pour les questions de gestion quotidienne des enquêtes ;
- la personne-ressource de chaque service d'enquête à joindre pour les questions en matière de législation et de politique ;
- les dispositions relatives au règlement des différends.

### **PÉRIODE DE VALIDITÉ**

Le protocole d'entente devrait énoncer les limites fixées dans le temps :

- la date de prise d'effet du mémorandum d'entente ;
- la période de validité — normalement, il s'agit d'un moyen terme d'environ trois à cinq ans ;
- les modalités de fin du protocole qui peuvent être l'expiration à une date précise, la résiliation par suite d'un préavis écrit ou le maintien en vigueur à moins d'avis contraire ou sous réserve d'un examen annuel.

### **SIGNATAIRES**

Cette section de l'entente devrait préciser ce qui suit :

- les parties signataires du mémorandum d'entente entre États qui seraient les représentants officiels des services d'enquête concernés.

---

**MÉ MORANDUM D'ENTENTE DE L'OACI  
EN CE QUI CONCERNE LES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS  
ET INCIDENTS GRAVES D'AVIATION**

MÉ MORANDUM D'ENTENTE (MoU)

ENTRE

..... (Organisme/Autorité)

de

..... (Nom de l'État)

ET

..... (Organisme/Autorité)

de

..... (Nom de l'État)

**CONCERNANT**

**LA COOPÉRATION ET L'ASSISTANCE**

**DANS LE DOMAINE DES**

**ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS GRAVES D'AVIATION CIVILE**

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le présent protocole d'accord énonce l'entente entre ..... (Organisme/Autorité) de ..... (*Nom de l'État*) et ..... (Organisme/Autorité) de ..... (*Nom de l'État*), ci-après désignés les parties au présent protocole d'accord, concernant la coopération et l'assistance dans le domaine des enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation civile.

1.2 Il est entendu que ..... (*Nom de l'État*) et ..... (*Nom de l'État*) sont tous les deux parties à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et que par conséquent, ils sont tenus de respecter les normes énoncées dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*.

*Note.— Les deux États doivent se communiquer l'un à l'autre leurs différences respectives par rapport aux normes de l'Annexe 13 qu'ils ont notifiées ou qu'ils vont notifier.*

1.3 Les deux parties au présent protocole d'accord sont autorisées par leur gouvernement respectif à agir à titre d'autorité nationale représentant ..... (*Nom de l'État*) et ..... (*Nom de l'État*) en ce qui concerne les questions touchant les enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation.

1.4 Le présent protocole d'accord définit les dispositions de nature procédurale relatives à la coopération et à l'assistance entre les parties au titre de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago.

## 2. TERMINOLOGIE

2.1 Les mots et les expressions utilisés dans le présent document ont le même sens que celui qui leur est donné dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*.

## 3. OBJET DES ENQUÊTES

3.1 L'objectif des enquêtes effectuées en application des dispositions de l'Annexe 13 est la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des blâmes ou des responsabilités.

## 4. CODE DE CONDUITE

4.1 Le présent protocole vise à favoriser la coopération et l'assistance mutuelle entre les parties pour la mise en application des dispositions de l'Annexe 13. Chaque partie doit s'efforcer de pallier les difficultés qui pourraient survenir en raison de différences en matière de langue, de culture nationale, de système législatif ou de situation géographique.

## 5. ÉCHANGE D'INFORMATIONS

5.1 Chaque partie doit créer un groupe de travail composé d'experts chargés de planifier et d'assurer la coopération et les échanges techniques entre les parties dans le domaine des enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation. Ces échanges techniques doivent comprendre des discussions visant à permettre une meilleure compréhension des

capacités d'enquête des organismes respectifs ainsi que de la portée et de l'étendue de toute assistance qui pourrait être fournie dans des conditions déterminées.

5.2 Les échanges et la coopération entre les parties doivent aussi porter sur la formation appropriée du personnel d'enquête, y compris la participation à des cours de formation.

## 6. ASSISTANCE À L'ÉTAT D'OCCURRENCE

6.1 Toute demande d'assistance technique faite par la partie agissant à titre d'État d'occurrence à l'autre partie dans le cadre d'une enquête menée en vertu des dispositions de l'Annexe 13 doit être coordonnée entre les deux parties. Celles-ci devraient collaborer afin de faire en sorte que l'enquête soit menée de manière compétente et dans le respect des procédures et de l'objectif de l'Annexe 13.

6.2 Chaque partie peut demander des informations sur l'état d'avancement de l'enquête menée par l'autre partie. Cette dernière doit déployer tous les efforts possibles pour fournir les informations demandées. En conformité avec les lois pertinentes des États respectifs, toutes les informations fournies doivent être protégées au moins suivant les mêmes règles en matière de confidentialité que celles auxquelles est liée la partie qui fournit ces informations.

## 7. COORDINATION

7.1 La personne-ressource représentant ..... (*Organisme/Autorité*) de ..... (*Nom de l'État*) pour la mise en application du présent protocole d'accord est la suivante :

..... (*Titre*)  
 ..... (*Organisme/Autorité*)  
 ..... (*Adresse*)

Tél. : ..... (*Bureau*) ..... (*Cellulaire*)  
 Fax : .....  
 Courriel : .....

7.2 La personne-ressource représentant ..... (*Organisme/Autorité*) de ..... (*Nom de l'État*) pour la mise en application du présent protocole d'accord est la suivante :

..... (*Titre*)  
 ..... (*Organisme/Autorité*)  
 ..... (*Adresse*)

Tél. : ..... (*Bureau*) ..... (*Cellulaire*)  
 Fax : .....  
 Courriel : .....

## Appendice D

### Liste d'exemples d'incidents graves (voir Annexe 13 de l'OACI, Supplément C)

*Note.— Les incidents énumérés sont des exemples typiques d'incidents susceptibles d'être des incidents graves. Cette liste n'est pas exhaustive et n'est donnée qu'à titre indicatif en rapport avec la définition de l'expression « incident grave ».*

- Quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée.
- 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<sup>1</sup> ou une piste non assignée.
- Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation ou d'une piste non assignée.
- Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation<sup>1</sup> ou une piste non assignée.
- Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.
- Incendies et/ou ou fumée dans le poste de pilotage, la cabine des passagers ou dans 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.

---

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

- 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.
-

## Appendice E

### Plan de développement individuel

#### Plan de développement individuel — Enquêteur sur accidents d'aviation

<b>Nom de l'enquêteur :</b>					
<b>Titre (exploitation technique/ingénierie/ATC/facteurs de survivance/etc.) :</b>					
<b>Catégorie ou affectation :</b>					
<b>Nom du supérieur hiérarchique :</b>					
<i>Connaissances, capacités et expérience</i>	<i>Source/cours</i>	<i>Date d'obtention</i>	<i>Date de l'expérience pratique</i>	<i>Date de formation prévue</i>	<i>Remarques (nombre d'années, classement, etc.)</i>
<b>Procédures de réponse initiale</b>					
Procédures en service de permanence					
Notification à d'autres services ou organismes nationaux					
Tenue de dossiers, enregistrements et échantillons					
Juridiction et sûreté sur site d'accident					
Sécurité des enquêteurs — formation et équipement pour risques biologiques					
Sécurité des enquêteurs, incluant familiarisation sur stress psychologique					
Récupération de restes humains					
Demandes d'autopsies					
Assistance aux familles					
<b>Procédures d'enquête</b>					
Autorité et responsabilités					
Ampleur et portée de l'enquête					
Gestion de l'enquête (président de groupe et ED) — sur les lieux, à l'intérieur et outre-mer					

<i>Connaissances, capacités et expérience</i>	<i>Source/cours</i>	<i>Date d'obtention</i>	<i>Date de l'expérience pratique</i>	<i>Date de formation prévue</i>	<i>Remarques (nombre d'années, classement, etc.)</i>
Emploi de spécialistes					
Parties à l'enquête, représentants accrédités, conseillers et observateurs					
Rapports avec les médias					
Procédures de spécialités (exploitation technique, ingénierie, facteurs humains, etc.)					

<b>Nom de l'enquêteur :</b>					
<b>Titre (exploitation technique/ingénierie/ATC/facteurs de survivance/etc.) :</b>					
<b>Catégorie ou affectation :</b>					
<b>Nom du supérieur hiérarchique :</b>					
<i>Connaissances, capacités et expérience</i>	<i>Source/cours</i>	<i>Date d'obtention</i>	<i>Date de l'expérience pratique</i>	<i>Date de formation prévue</i>	<i>Remarques (nombre d'années, classement, etc.)</i>
<b>Rédaction de comptes rendus</b>					
Correspondance interne et externe					
Notes spécialisées sur le terrain et comptes rendus factuels					
Compte rendu d'analyse de spécialiste					
Recommandations de sécurité					
Rapports finals					
Documentation technique					
Exposés oraux					
<b>Participation à séminaires et réunions</b>					
Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne (ISASI)					
Fondation pour la sécurité aérienne (FSF)					
Séminaires de spécialités techniques					
Groupes de travail de l'OACI					

<i>Connaissances, capacités et expérience</i>	<i>Source/cours</i>	<i>Date d'obtention</i>	<i>Date de l'expérience pratique</i>	<i>Date de formation prévue</i>	<i>Remarques (nombre d'années, classement, etc.)</i>
Groupes de travail régionaux					
Divers					
<b>Cours élémentaires, supérieurs ou spécialisés et certificats — après avoir été engagé</b>					
<i>Nom du cours ou institution</i>	<i>Dates</i>		<i>Remarques (certificats, etc.)</i>		
<b>Formation récurrente</b>					
<i>Nom du cours ou institution</i>	<i>Dates</i>		<i>Remarques (certificats, etc.)</i>		
<b>Formation en cours d'emploi (FCE) (minimum deux cas)</b>					
<i>Identification des accidents</i>	<i>Dates</i>		<i>Remarques</i>		
FCE — Accident de service intérieur					
FCE — Accident de service intérieur					
<b>Participation en qualité d'observateur à des enquêtes menées par d'autres États</b>					
<i>Identification des accidents</i>	<i>Dates</i>		<i>Remarques</i>		



## Appendice F

### Formulaire de restitution d'épave et de parties

Numéro d'enquête du

[Service d'enquête sur les accidents]

Le [Service d'enquête sur les accidents] procède à une enquête sur l'aspect de sécurité de l'aviation ci-après :

Titre de l'enquête et/ou autre description — constructeur de l'aéronef, modèle, immatriculation, date d'occurrence, etc.

Les éléments énumérés ci-dessous ne sont plus requis par le [Service d'enquête sur les accidents] pour son enquête sur les accidents/incidents.

*Note.— Il est hautement recommandé que les composants soient inspectés par des personnels autorisés lorsqu'il est envisagé de les remettre en service opérationnel.*

Détails des éléments (description et état)	Date de restitution

ED du [Service d'enquête sur les accidents] ou délégué

Signature de l'ED/du délégué

Nom de l'ED/du délégué

Date

Téléphone

Fax

Courriel

**Prière de renvoyer un exemplaire signé du présent formulaire à la personne indiquée ci-dessus, dans le [Service d'enquête sur les accidents].**

Accusé de réception du propriétaire ou de l'agent

J'accepte la garde des éléments énumérés.

Nom du propriétaire ou de l'agent

Téléphone

Signature du propriétaire ou de l'agent

Date

— FIN —





ISBN 978-92-9258-817-5



9

789292

588175