

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

paraissant le jeudi de chaque semaine à Brazzaville

DESTINATIONS	ABONNEMENTS			NUMERO
	1 AN	6 MOIS	3 MOIS	
REPUBLIQUE DU CONGO	24.000	12.000	6.000	500 F CFA
Voie aérienne exclusivement				
ETRANGER	38.400	19.200	9.600	800 F CFA

□ Annonces judiciaires et légales et avis divers : 460 frs la ligne (il ne sera pas compté moins de 5.000 frs par annonce ou avis).
Les annonces devront parvenir au plus tard le jeudi précédant la date de parution du "JO".
□ Propriété foncière et minière : 8.400 frs le texte. □ Déclaration d'association : 15.000 frs le texte.

DIRECTION : TEL./FAX : (+242) 281.52.42 - BOÎTE POSTALE 2.087 BRAZZAVILLE - Email : journal.officiel@sgg.cg
Règlement : espèces, mandat postal, chèque visé et payable en République du Congo, libellé à l'ordre du **Journal officiel**
et adressé à la direction du Journal officiel et de la documentation.

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

- LOI -

23 mai Loi n° 14-2024 portant création du centre africain de recherche en intelligence artificielle..... 619

- DECRETS ET ARRETES -

A - TEXTES GENERAUX

MINISTERE DU CONTROLE D'ETAT, DE LA QUALITE DU SERVICE PUBLIC ET DE LA LUTTE CONTRE LES ANTIVALEURS

27 mars Décret n° 2024-118 fixant les règles de gestion de l'offre de service public..... 620

MINISTERE DES HYDROCARBURES

23 mai Décret n° 2024-206 portant attribution à la Société nationale des pétroles du Congo d'un permis d'exploitation d'hydrocarbures liquides ou gazeux dit « Nanga V »..... 626

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE

24 mai Arrêté n° 10240 fixant les règles relatives à la collecte, au stockage et à l'analyse des événements de sécurité..... 627

24 mai Arrêté n° 10241 fixant les règles régissant l'exercice de la fonction d'enquêteur de sécurité de l'aviation civile..... 640

24 mai Arrêté n° 10242 fixant les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile..... 646

B - TEXTES PARTICULIERS

MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE LA DECENTRALISATION ET DU DEVELOPPEMENT LOCAL

Radiation

23 mai Arrêté n° 10194 portant radiation des cadres de la gendarmerie nationale de neuf sous-officiers 665

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE
ET DE LA MARINE MARCHANDE**

Agrément

23 mai Arrêté n° 10195 portant agrément de la société
ATLANTIK CONGO AIRWAYS en qualité de
transporteur aérien public..... 666

**MINISTERE DE LA JUSTICE, DES DROITS HUMAINS
ET DE LA PROMOTION DES PEUPLES AUTOCHTONES**

Actes en abrégé

- Nomination..... 666

- Changement de nom patronymique..... 670

PARTIE NON OFFICIELLE

- ANNONCE LEGALE -

- Déclaration d'associations..... 670

Arrêté n° 10242 du 24 mai 2024 fixant les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile

Le ministre des transports, de l'aviation civile
et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu le traité révisé instituant la communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale du 25 juin 2008 ;

Vu le règlement n° 07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la communauté économique et monétaire de l'Afrique Centrale ;

Vu le décret n° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2011-732 du 7 décembre 2011 portant attributions et organisation du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ;

Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2021-324 du 6 juillet 2021 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n° 2022-1850 du 24 septembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2023-54 du 24 février 2023 portant organisation du ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté fixe les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile.

Article 2 : Les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile sont définies à l'annexe du présent arrêté.

Article 3 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment l'arrêté n° 11236/MTACMM-CAB du 17 juin 2019 portant modification de l'annexe à l'arrêté n° 11195/MTACMM-CAB du 5 mai 2015 relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 24 mai 2024

Honoré SAYI

Annexe à l'arrêté n° 10242 du 24 mai 2024 fixant les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile

CHAPITRE 1 : DEFINITIONS / ABREVIATIONS ET ACRONYMES

1.1 Définitions

Aux fins du présent arrêté, on entend par :

1. 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 non habité 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 au cours duquel :

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

- dans l'aéronef ;
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ;
- 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 personnes ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;

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 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, tels que de petites entailles ou perforations, ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti-couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux, y compris les perforations du radome ;

c) L'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

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

2. 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.

3. Aéronef télépilote (RPA) : Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

4. 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 (7) jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ;

b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ;

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 ;

d) se traduit par la lésion d'un organe interne ;

e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de cinq pour cent de la surface du corps ; ou

f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.

5. Blessure mortelle : Toute blessure entraînant la mort dans les trente (30) jours qui suivent la date de l'accident.

6. 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.

7. Compte rendu de données d'accident/incident : Communication électronique adressée à l'organisation de l'aviation civile internationale à l'issue de l'enquête technique sur l'accident ou l'incident et contenant des renseignements précis et complets avec mention des causes et des recommandations de sécurité.

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

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

10. 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 7.11 du présent arrêté.

11. Enquête/Enquête technique/Enquête de sécurité : Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse des 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.

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

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

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.

13. 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.

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

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

Dans le contexte des aéronefs télépilotés, cette définition concerne l'exploitation de systèmes d'aéronefs télépilotés.

15. Etat de conception : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

16. Etat de construction : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur ou d'une hélice.

17. Etat contractant : Etat qui a rejoint l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en signant la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago).

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

19. Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

20. Etat d'occurrence : Etat sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

21. 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.

22. 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.

23. Incident : Evénement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un Aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

22. 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.

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

23. Liaison de contrôle et de commande (C2) : Liaison de données établie entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion de vol.

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

25. Normes et pratiques recommandées internationales : Normes et pratiques recommandées internationales relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, adoptées conformément à l'article 37 de la convention de Chicago.

26. Personne impliquée/concernée : Le propriétaire, un membre de l'équipage, l'exploitant de l'aéronef impliqué dans un accident ou un incident ; toute personne associée à la maintenance, à la conception ou à la fabrication de l'aéronef ou à la formation de l'équipage ; toute personne participant à la fourniture de services de contrôles de la navigation aérienne, de services d'informations de vol ou de services aéroportuaires, qui a fourni des services pour l'aéronef; le personnel de l'autorité nationale de l'aviation civile.

27. Poste de télépilotage (RPS) : Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.

28. Permis d'exploitation aérienne ou Certificat de transporteur aérien : Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

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

30. 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 des incidents, et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou l'incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.

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

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

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

34. Système d'aéronef télépiloté (RPAS) : Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaisons de commande et de contrôle nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

1.2 Abréviations et acronymes

1. ADREP : Compte Rendu de Données d'Accident / Incident (Accident and Incident Reporting).

2. ATS : Services de la circulation aérienne (Air Traffic Services).

3. OACI : Organisation de l'aviation civile internationale.

CHAPITRE 2. APPLICATION

2.1 Le présent arrêté s'applique aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile impliquant des aéronefs avec pilote ou des aéronefs télépilotés (RPA) certifiés conformément au règlement de navigabilité des aéronefs et exploité en vertu d'une autorisation de l'exploitant conformément à réglementation d'exploitation technique des aéronefs :

a) qui surviennent sur le territoire de la République du Congo ;

b) pour lesquelles la République du Congo est autorisée, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, à désigner un représentant accrédité pour participer en qualité d'Etat d'immatriculation, de l'exploitant, de conception, de construction ou d'Etat fournissant des renseignements, des moyens ou des experts à la demande de l'Etat procédant à l'enquête ;

c) pour lesquelles la République du Congo est autorisée, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, à désigner un expert, lorsque certains ressortissants congolais sont au nombre des morts ou des blessés graves ;

d) déléguées à la République du Congo par un autre Etat.

2.2 Le présent arrêté ne s'applique pas :

a) aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents impliquant des aéronefs affectés aux opérations militaires, douanières ou policières ou analogues ;

b) sur un aéronef civil non habité, sauf lorsque l'exploitation de cet aéronef n'est pas autorisée par l'agence nationale de l'aviation civile, conformément à la réglementation en vigueur.

Les normes concernant l'Etat de l'exploitant ne s'appliquent que s'il s'agit d'un aéronef loué, affrété, ou banalisé et si l'Etat de l'exploitant n'est pas l'Etat d'immatriculation et exerce, en partie ou en totalité, les fonctions et obligations de l'Etat d'immatriculation.

CHAPITRE 3. OBLIGATIONS DE NOTIFIER LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

3.1 Les exploitants et les propriétaires d'aéronefs, les exploitants d'aérodromes, les opérateurs d'assistance en escale, les fournisseurs de services de navigation aérienne, sont tenus de notifier au bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, sans délai, tout ac-

cident ou incident d'aviation survenu sur le territoire national et à l'étranger lorsque la République du Congo est concernée en tant qu'Etat d'immatriculation, de l'exploitant, de conception ou de construction de l'aéronef impliqué.

3.2 Lorsqu'un accident, un incident grave ou un incident appelant une enquête se produit sur le territoire national, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation adresse, dans les meilleurs délais et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, une notification au service d'enquête sur les accidents de :

- a) l'Etat d'immatriculation ;
- b) l'Etat de l'exploitant ;
- c) l'Etat de conception ;
- d) l'Etat de construction,

et à l'organisation de l'aviation civile internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

3.3 Lorsqu'un accident, un incident grave ou un incident appelant une enquête se produit en dehors du territoire national, impliquant un aéronef dont la République du Congo est l'Etat d'immatriculation ou de l'exploitant, selon le cas et que l'Etat d'occurrence n'est pas au courant, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation adresse, dans les meilleurs délais et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, une notification au service d'enquête sur les accidents de :

- a) l'Etat d'occurrence ;
- b) l'Etat de conception ;
- c) l'Etat de construction.

3.4 La notification est rédigée en français ou dans une autre langue de travail de l'OACI et comprend les renseignements ci-après, qui peuvent être immédiatement obtenus :

- a) abréviation d'identification ACCID pour un accident, SINCID pour un incident grave, et INCID pour un incident ;
- b) constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef ;
- c) nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et de l'affréteur de l'aéronef ;
- d) qualification du pilote commandant de bord et nationalité de l'équipage et des passagers ;
- e) date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou de l'incident ;
- f) dernier point de départ de l'aéronef et point d'atterrissage prévu ;
- g) position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, latitude et longitude ;
- h) nombre de membres d'équipage et de passagers ; à bord : tués et grièvement blessés ; autres : tués et grièvement blessés ;
- i) description de l'accident ou de l'incident et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue ;

- j) indication de la mesure dans laquelle l'Etat d'occurrence mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête ;
- k) caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou de l'incident et indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site ;
- l) identification du service émetteur et moyen de contacter l'enquêteur désigné et le service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'occurrence ;
- m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

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

L'envoi de la notification ne doit être retardé du fait que ces renseignements sont incomplets. Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation communique, dès que possible, les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

3.5 A la réception d'une notification venant d'un autre Etat contractant sur la survenance d'un accident ou d'un incident en dehors du territoire national impliquant un aéronef civil dont la République du Congo est l'Etat d'immatriculation, de l'exploitant, de conception ou de construction, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation :

- a) accuse réception de la notification par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles ;
- b) fournit, dès que possible, au service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'occurrence ou de l'Etat qui mène l'enquête, selon le cas, sur demande, tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de ses éléments, de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident ;
- c) communique au service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'occurrence ou l'Etat qui mène l'enquête, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef ;
- d) informe au service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'occurrence ou l'Etat qui mène l'enquête, le cas échéant, de son intention de désigner un représentant accrédité pour le compte de la République du Congo afin de participer à l'enquête technique et indique son nom et les coordonnées permettant de le contacter. La date probable d'arrivée est également indiquée si le représentant accrédité doit être présent sur site lors de l'enquête technique.

3.6 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ouvre une enquête technique sur un accident ou un incident impliquant un aéronef immatriculé en République du Congo, survenu sur le

territoire national, dans un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque, il adresse, dans les meilleurs délais et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, une notification conformément aux § 3.4 au service d'enquête sur les accidents de :

- a) l'Etat de l'exploitant ;
- b) l'Etat de conception ;
- c) l'Etat de construction,

et à l'organisation de l'aviation civile internationale, si la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

3.7 A la réception d'une notification d'un accident ou d'un incident impliquant un aéronef dont la République du Congo est l'Etat de l'exploitant, de conception ou de construction, survenu dans l'Etat d'immatriculation, dans un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation :

- a) accuse réception de la notification par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles ;
- b) fournit, dès que possible, au service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'immatriculation, sur demande, tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de ses éléments, de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident ;
- c) communique au service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'immatriculation, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef ;
- d) informe le service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'immatriculation, le cas échéant, de son intention de désigner un représentant accrédité pour le compte de la République du Congo afin de participer à l'enquête technique et indique son nom et les coordonnées permettant de le contacter. La date probable d'arrivée est également indiquée si le représentant accrédité doit être présent sur site à l'enquête technique.

CHAPITRE 4. CONSERVATION DES PREUVES, GARDE ET ENLEVEMENT DE L'AERONEF

4.1 Toute autorité locale prévenue de la survenance d'un accident ou d'un incident d'aviation sur le territoire national, garantit le traitement sûr de tous les indices et prend toutes les mesures raisonnables pour protéger ces indices et conserver en lieu sûr l'aéronef, ses éléments, son contenu ou son épave pendant la période nécessaire aux fins de l'enquête technique.

La protection des indices inclut la conservation, par des moyens photographiques ou autres, de tous les indices qui pourraient être retirés, effacés, perdus ou détruits.

La conservation de l'aéronef comprend des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef ou de son con-

tenu aux personnes non autorisées et à empêcher son pillage et sa détérioration.

4.2 Les personnes concernées prennent toutes les mesures nécessaires pour conserver les documents, éléments et enregistrements relatifs à l'événement, notamment pour éviter l'effacement des enregistrements de conversations et de messages d'alerte après le vol.

4.3 Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, nul n'est autorisé à modifier l'Etat du site de l'accident ou de l'incident, à y effectuer des prélèvements, à déplacer l'aéronef, son contenu ou son épave, à effectuer des prélèvements sur ceux-ci ou à les retirer, à moins que cela soit nécessaire pour des raisons de sécurité, pour dégager des personnes, des animaux et des articles postaux ou des objets de valeur, pour empêcher toute destruction par le feu ou par toute autre cause, ou pour faire disparaître tout danger ou toute gêne pour la navigation aérienne, pour les autres moyens de transport ou pour le public et à condition que cela ne retarde pas inutilement la remise de l'aéronef en service lorsque cela est matériellement possible et que cela se fasse avec l'autorisation expresse des autorités responsables de la direction du site et en concertation avec le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

4. L'aéronef impliqué dans un accident ou un incident survenu sur le territoire national et son contenu peut être mis à la disposition des personnes dûment désignées par l'Etat d'immatriculation ou par l'Etat de l'exploitant, dès lors que ces objets ne sont plus nécessaires à l'enquête technique du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation. Les autorités locales prennent toutes les mesures nécessaires pour leur faciliter l'accès à l'aéronef et à son contenu. Toutefois, si l'aéronef ou son contenu se trouve dans une zone dont l'accès est interdit, les autorités locales s'assurent du déplacement de ces objets à un endroit où l'accès peut être autorisé.

CHAPITRE 5. INFORMATIONS SUR LES PERSONNES ET LES MARCHANDISES DANGEREUSES A BORD

5.1 Les transporteurs aériens, exploitant des vols à destination ou au départ d'un aéroport de la République du Congo, mettent en œuvre des procédures permettant de transmettre au bureau des enquêtes et des accidents d'aviation :

- a) le plus rapidement possible et au plus tard dans les deux (2) heures qui suivent l'annonce d'un accident ou incident grave de leur aéronef, une liste validée, basée sur les meilleures informations disponibles, de toutes les personnes à bord ;
- b) dans les délais les plus brefs, par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, après réception d'une notification d'un accident ou incident grave de leur aéronef, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

5.2 Les listes visées au § 5.1 sont mises à la disposition du bureau des enquêtes et des accidents d'avia-

tion, de l'agence nationale de l'aviation civile, de tout autre service désigné pour prendre contact avec les familles des personnes à bord, le cas échéant et si nécessaire, des équipes médicales pour le traitement des victimes.

5.3 Afin de permettre une information rapide aux familles des passagers sur la présence de ceux-ci à bord de l'aéronef accidenté ou concerné par l'incident grave, les compagnies aériennes proposent aux voyageurs d'indiquer le nom et les coordonnées d'une personne à contacter en cas d'accident ou incident. Ces informations ne peuvent être utilisées par les compagnies aériennes que dans le cas d'un accident ou d'un incident grave; elles ne sont pas communiquées à des tiers ou utilisées à des fins commerciales.

5.4 Les noms des personnes à bord de l'aéronef ne sont pas rendus publics avant que leurs familles aient été informés par les autorités compétentes et à condition qu'elles ne s'y opposent pas.

5.5 Lorsqu'une enquête technique sur un accident ou un incident est conduite par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, toutes les expertises, essais, ou simulations sur le matériel automatique concerné sont réalisés sous la supervision de l'enquêteur désigné, d'un enquêteur, d'une personne ou d'un organisme désigné par le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

5.6 Lorsqu'une enquête technique sur un accident ou un incident est conduite par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, il communique aux familles des victimes et aux survivants des renseignements pertinents sur l'avancement de l'enquête.

CHAPITRE 6. RESPONSABILITES DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUETE

6.1 Tout accident et incident grave impliquant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2250 Kg, auquel le présent arrêté s'applique, survenu sur le territoire national, fait l'objet d'une enquête technique.

6.2 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut décider d'enquêter sur des incidents autres que ceux visés au § 6.1, ainsi que sur des accidents ou incidents graves impliquant d'autres types d'aéronefs, lorsqu'il entend tirer de ses enquêtes des enseignements en matière de sécurité.

6.3 Lorsqu'un accident ou un incident impliquant un aéronef pour lequel la République du Congo est l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception ou l'Etat de construction, se produit sur le territoire d'un Etat contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête technique ou de la déléguer à un autre Etat ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut formellement demander une délégation pour la conduite de l'enquête.

Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ouvre et conduit l'enquête technique sur la base des

informations dont il dispose lorsque cet Etat donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de trente (30) jours.

6.4 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut décider de déléguer la conduite d'une partie ou de toute l'enquête sur un accident ou un incident survenu sur le territoire national, au service d'enquête sur les accidents d'un autre Etat ou un organisme régional d'enquêtes sur les accidents et incidents, sous réserve d'un accord mutuel avec celle-ci. Dans ce cas, les autorités nationales compétentes facilitent la procédure d'enquête technique par l'autorité de cet Etat ou l'organisme.

6.5 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation définit la portée et les modalités des enquêtes techniques susvisées, en tenant compte des conséquences de l'accident ou de l'incident et des enseignements qu'elle entend tirer pour améliorer la sécurité aérienne.

6.6 Lorsqu'un accident ou un incident impliquant un aéronef pour lequel la République du Congo est l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception ou l'Etat de construction, se produit sur le territoire d'un Etat non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête technique, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation s'efforce d'ouvrir et de mener une enquête en collaboration avec le service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'occurrence, ou mène seul l'enquête sur la base des informations dont il dispose lorsqu'une collaboration ne peut être assurée avec cet Etat.

6.7 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ouvre et conduit une enquête technique lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave impliquant un aéronef immatriculé en République du Congo se trouve sur le territoire d'un Etat quelconque. Toutefois, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut décider de déléguer la conduite d'une partie ou de toute l'enquête sur un accident ou un incident au service d'enquête sur les accidents d'un autre Etat ou un organisme régional d'enquêtes sur les accidents et incidents, sous réserve d'un accord mutuel avec celle-ci.

6.8 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, en coordination avec les autorités locales compétentes, prête l'assistance qu'il est en mesure de fournir et répond, de la même façon, aux demandes de l'Etat d'immatriculation d'un aéronef impliqué dans un accident survenu dans les eaux internationales à proximité de la République du Congo.

CHAPITRE 7. ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUETE

7.1 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation mène des enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation, en toute indépendance et sans restriction, conformément aux dispositions en vigueur.

L'enquête technique comprend, notamment :

a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident en question ;

- b) la protection de certains éléments de l'enquête ;
- c) la diffusion publique de renseignements factuels, en temps opportun, selon qu'il convient ;
- d) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- e) si possible, la détermination des causes ou des facteurs contributifs ;
- f) l'établissement et la publication d'un rapport final.

L'enquête des sites de l'accident ou de l'incident, l'examen de l'épave et le recueil des déclarations des témoins, la collecte des informations et éléments utiles à l'enquête sont réalisés lorsque cela est matériellement possible.

7.2 Les autorités nationales compétentes veillent à ce que toute enquête technique menée par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation au titre du présent arrêté, accède sans restriction et sans délai à tous les éléments disponibles utiles à l'enquête.

7.3 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation doit ouvrir une enquête technique, son président désigne un enquêteur chargé de la conduite de l'enquête, met en place une équipe d'enquête et déclenche immédiatement l'enquête. L'enquêteur désigné peut être assisté par des enquêteurs et spécialistes autorisés par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

7.4 Nonobstant les obligations de confidentialité prévues dans la réglementation nationale en vigueur, l'enquêteur désigné est autorisé à :

- a) accéder immédiatement, librement et sans entrave au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'aéronef, à son contenu ou à son épave et à tous les éléments pertinents ;
- b) assurer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou de composants aux fins d'examen ou d'analyse ;
- c) avoir un accès immédiat aux enregistreurs de bord, aux dossiers ATS, à tout autre enregistrement pertinent et exercer un contrôle total afin que le personnel autorisé qui participe à l'enquête puisse procéder sans retard à un examen détaillé et lecture ;
- d) demander aux autorités compétentes une autopsie complète du corps des personnes mortellement blessées et à y contribuer, ainsi qu'à accéder immédiatement aux résultats de ces autopsies ou de l'analyse des prélèvements effectués, en coordination avec le médecin désigné à cet effet ;
- e) demander aux autorités compétentes que des examens médicaux soient effectués sur les passagers, les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef et le contrôle de la circulation aérienne ou que des prélèvements effectués sur ces personnes fassent l'objet d'analyses, et à accéder immédiatement aux résultats de ces examens et analyses, en coordination avec le médecin désigné à cet effet ;
- f) convoquer des témoins, procéder à leur audition et à exiger d'eux qu'ils fournissent ou produisent des informations ou des éléments de preuve utiles au déroulement de l'enquête technique ;
- g) accéder librement aux informations pertinentes ou aux enregistrements détenus par le propriétaire, le

titulaire du certificat de type de l'aéronef, l'organisme responsable de la maintenance, l'organisme de gestion du maintien de navigabilité, l'organisme chargé de la formation, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef, l'autorité de l'aviation civile, les opérateurs d'assistance en escale, les fournisseurs de services de navigation aérienne ou les exploitants de l'aérodrome.

Dans le cas d'un système d'aéronef télépiloté, les éléments pertinents du § 7.4 a) et c) comprennent l'aéronef télépiloté, ses postes de télépilotage connexes, les liaisons C2 nécessaires, tout autre composant spécifié dans la conception de type, et tous enregistrements et documents associés.

7.5 Toute personne participant aux enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation remplit ses fonctions de manière indépendante et ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque en dehors de l'enquêteur désigné ou du représentant accrédité.

Les participants aux enquêtes techniques se conforment au code de conduite établi par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

7.6 Si, au cours de l'enquête technique, il apparaît ou si l'on soupçonne qu'un acte d'intervention illicite a joué un rôle dans l'accident ou l'incident, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation en informe immédiatement les autorités compétentes en charge de la sûreté de l'aviation civile.

Sous réserve du § 7.10, les renseignements pertinents recueillis au cours de l'enquête technique sont immédiatement communiqués à ces autorités et tout matériel pertinent peut également leur être transmis à leur demande.

La communication de ces enregistrements et matériel est sans préjudice du droit du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation de poursuivre l'enquête technique en coordination avec les autorités auxquelles la direction du site a pu être transférée.

7.7 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation et les autres autorités susceptibles de participer aux activités liées à l'enquête technique ou impliquées dans le traitement des accidents et incidents survenus telles que les autorités judiciaires, l'agence nationale de l'aviation civile et les services de recherche et de sauvetage se coordonnent et coopèrent entre elles sur la base d'accords et d'arrangement préalables.

Ces accords respectent l'indépendance du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation et permettent que l'enquête technique se déroule avec diligence et efficacité.

Les accords préalables couvrent, entre autres, les points suivants :

- a) l'accès au site de l'accident ou de l'incident ;
- b) la gestion des conflits d'intérêts ;
- b) la conservation des preuves et l'accès à celles-ci ;

- c) les rapports initiaux et en cours sur l'état d'avancement de chaque opération ;
- d) l'échange d'informations ;
- e) l'utilisation appropriée des informations en matière de sécurité ;
- f) la résolution des conflits.

7.8 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation dispose, directement ou au moyen de la coopération ou par le biais d'arrangements avec d'autres autorités ou entités nationales, d'un personnel qualifié et d'installations appropriées, notamment des bureaux et des hangars permettant l'entreposage et l'examen des aéronefs, leurs éléments, leurs contenus ou des épaves.

7.9 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut demander l'assistance d'autres autorités ou entités nationales, par le biais d'arrangements, pour la lecture des enregistreurs de bord en tenant compte de :

- a) les capacités des installations de lecture ;
- b) les délais de lecture ;
- c) l'emplacement des installations de lecture.

7.10 Les éléments suivants ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que les enquêtes techniques ou les analyses et études sur les accidents et les incidents d'aviation pour l'amélioration de la sécurité aérienne :

- a) toutes les déclarations obtenues des personnes par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation au cours de l'enquête technique ;
- b) toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
- c) les enregistrements relevant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête technique ;
- d) les renseignements, recueillis par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation et qui revêtent un caractère sensible et personnel, notamment les informations sur la santé des personnes ;
- e) les éléments produits ultérieurement au cours de l'enquête tels que des notes, des projets, des avis écrits par les enquêteurs, des opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord ;
- f) les renseignements et les éléments de preuve fournis par des enquêteurs provenant des pays tiers conformément aux normes et pratiques recommandées internationales ;
- g) les projets de comptes rendus préliminaires, de rapports finals et de déclarations intermédiaires ;
- h) les images, les enregistrements audio et vidéo du poste de pilotage et leurs transcriptions ;
- i) les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques d'enregistrements provenant des services de contrôle de la circulation aérienne, y compris les rapports et les analyses destinés à des fins internes ;

- j) les images, les enregistrements audio et vidéo d'aérodrome ;
- k) les comptes rendus d'évènements.

Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation veille à ce que les informations collectées n'ayant pas de rapport direct avec l'enquête technique et notamment celles relatives à la vie privée, bénéficient d'une protection appropriée. Lorsqu'ils doivent être mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête technique, les enregistrements susvisés sont rendus anonymes et divulgués dans des conditions assorties de garanties.

La protection des éléments susvisés s'applique à partir du moment où l'accident ou l'incident se produit et est maintenue après la publication du rapport final.

Les éléments susvisés ne sont inclus dans le rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à l'analyse ne seront pas divulguées.

Lorsqu'elle est disponible, les demandes visant des éléments qui sont sous la garde ou le contrôle du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation sont adressées à la source initiale des renseignements.

7.11 La limitation visée au § 7.10 ne peut être levée que lorsqu'au moyen de critères de mise en balance et ce, en conformité avec la réglementation en vigueur, il est déterminé que le motif de la divulgation ou de l'utilisation proposée d'un élément de l'enquête importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, au niveau national, sur l'enquête en cours ou sur toute enquête ultérieure.

L'application du critère de mise en balance par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, en coordination avec les autorités judiciaires, tient compte de ce qui suit :

- a) le but dans lequel l'élément a été créé ou produit ;
- b) l'utilisation que le demandeur entend faire de l'élément ;
- c) si la divulgation ou l'utilisation de l'élément aura une conséquence néfaste sur les droits ou les intérêts d'une personne ou d'une organisation ;
- d) si la personne ou l'organisation concernée par l'élément a consenti à la mise à disposition de celui-ci ;
- e) si des mesures de protection suffisantes sont en place pour limiter la divulgation ou l'utilisation ultérieure de l'élément ;
- f) si l'élément a été ou peut être dépersonnalisé, résumé ou synthétisé ;
- g) si la mise à disposition de l'élément est urgente pour éviter un risque grave pour la santé ou la vie ;
- h) si l'élément représente une information sensible ou à laquelle il faudrait limiter l'accès ;

- i) si l'élément laisse raisonnablement présumer que l'accident ou l'incident a été causé par un acte ou une omission considérée, d'après la réglementation en vigueur, comme équivalant à des cas de négligence grave ou de faute volontaire, ou ayant été accomplis dans une intention criminelle.

Lorsque le critère de mise en balance est appliqué, les motifs de sa décision sont consignés par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation et rendus disponibles pour une consultation selon les besoins. Les décisions consignées sont communiquées à l'organisation de l'aviation civile internationale, en français, pour archivage dans une base de données publique.

7.12 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation détermine, conformément à la législation en vigueur, si d'autres éléments sont obtenus ou produits dans le cadre d'une enquête technique sur un incident doivent recevoir la même protection que les éléments ci-dessus énumérés.

7.13 Lorsqu'un aéronef immatriculé ou exploité par un Etat tiers, impliqué dans un accident ou un incident grave survenu dans un Etat autre que la République du Congo, atterrit sur le territoire national, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation fournit à l'Etat qui mène l'enquête toutes les données dont il dispose, notamment les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause. Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation s'abstient de divulguer ces informations au public sans le consentement formel de l'Etat qui mène l'enquête.

7.14 lorsque l'aéronef impliqué dans un accident ou un incident a utilisé ou aurait dû normalement utiliser les installations ou services en République du Congo, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation fournit à l'Etat qui mène l'enquête technique des renseignements pertinents disponibles se rapportant à l'enquête.

A la demande de l'Etat qui mène l'enquête technique sur un accident ou un incident impliquant un aéronef immatriculé en République du Congo, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation fournit au service d'enquête sur les accidents de l'Etat qui mène l'enquête des renseignements pertinents disponibles sur tout organisme dont les activités ont pu avoir une incidence directe ou indirecte sur l'exploitation de l'aéronef.

7.15 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut réouvrir une enquête technique dans les cas suivants :

- a) l'aéronef concerné, qui était considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles, est retrouvé ultérieurement ;
- b) des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts.

Lorsque l'ouverture de l'enquête technique n'a pas été effectuée par la République du Congo, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation obtient préalablement le consentement de l'Etat qui l'a ouverte.

7.16 Lorsque l'Etat qui mène une enquête technique sur un accident impliquant un aéronef dont à 2250 kg demande expressément la participation de la République du Congo en tant qu'Etat d'immatriculation, de l'exploitant, de conception de construction ; le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation nomme un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

7.17 Le représentant accrédité de la République du Congo lorsqu'il est nommé pour participer à une enquête technique conduite par un autre Etat, peut être assisté par un ou plusieurs conseillers nommés par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Les conseillers peuvent être notamment proposés par :

- a) l'exploitant de l'aéronef lorsque la République du Congo est l'Etat d'immatriculation ou l'Etat de l'exploitant de l'aéronef ;
- b) le fournisseur de service de navigation aérienne ;
- c) les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef, lorsque la République du Congo est l'Etat de conception ou l'Etat de construction de l'aéronef concerné.

7.18 Le représentant accrédité et les conseillers nommés pour participer à une enquête technique sur un accident ou un incident d'aviation civile menée par un autre Etat, sont tenus de :

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

7.19 Lorsqu'une enquête technique est menée par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, les Etats suivants ont chacun la faculté de désigner un représentant accrédité et de lui adjoindre un ou plusieurs conseillers pour l'aider au cours de l'enquête :

- a) l'Etat d'immatriculation ;
- b) l'Etat de l'exploitant ;
- c) l'Etat de construction ;
- d) l'Etat de conception ;
- e) l'Etat où ont été conçus ou construits les groupes motopropulseurs ou des éléments principaux de l'aéronef ;

- f) tout Etat qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts à la République du Congo ;
- g) tout Etat qui fournit une base opérationnelle pour les enquêtes sur le terrain ;
- h) tout Etat qui participe aux opérations de recherches et de sauvetage ou à la récupération de l'épave ou des éléments d'aéronef ;
- i) tout Etat ou qui intervient à titre d'Etat du partenaire de l'exploitant de l'aéronef dans le cadre d'un partage de codes ou d'une alliance.

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

Les représentants accrédités et leurs conseillers s'abstiennent de divulguer au public, des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Les représentants accrédités et leurs conseillers, tout comme les autres membres de l'équipe d'enquête participent aux activités de l'enquête sous la supervision de l'enquêteur désigné du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

7.20 Lorsque ni l'Etat d'immatriculation ni l'Etat de l'exploitant ne nomme un représentant accrédité, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut inviter l'exploitant à participer à l'enquête technique et nommé un conseiller.

Lorsque ni l'Etat de conception ni l'Etat de construction ne nomme un représentant accrédité, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut inviter les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef ou de ses éléments à participer à l'enquête technique et nommé un conseiller.

7.21 Les participants visés au § 7.10, sont autorisés à participer à tous les aspects de enquête technique, sous le contrôle de l'enquêteur désigné et ont en particulier le droit de :

- visiter le lieu de l'accident ou l'incident grave ;
- examiner l'aéronef, ses éléments ou son épave ;
- proposer des thèmes de questions et d'obtenir des informations auprès des témoins ;
- accéder librement à tous les renseignements utiles pour l'enquête technique ;
- recevoir une copie de tous les documents pertinents ;
- participer à la lecture des enregistrements ;

- participer aux activités d'enquête hors des lieux de l'accident ou de l'incident, telles que les examens des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations ;
- participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes, les facteurs contributifs et les recommandations de sécurité ;
- faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête ;
- recevoir une copie des projets de comptes rendus préliminaires, des rapports finals et des déclarations intermédiaires.

Toutefois, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation se réserve le droit de limiter les autorisations susvisées des participants aux questions qui les ont donnés la faculté de participer à l'enquête en vertu des dispositions du § 7.19.

7.22 Lorsqu'une enquête technique est menée par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, les Etats dont les ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves peuvent nommer des experts qui sont autorisés à :

- a) visiter le lieu de l'accident ;
- b) aider à l'identification des victimes et aux entretiens avec les survivants qui sont ses ressortissants ;
- c) accéder à tous les renseignements dont la République du Congo approuve la divulgation au public, ainsi qu'aux renseignements sur l'évolution de l'enquête ;
- d) recevoir une copie du rapport final.

CHAPITRE 8. COMPTES RENDUS ADREP

8.1 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation rend publics en temps utile, au moins durant la première année, les renseignements factuels de l'enquête technique qu'il mène et les renseignements sur l'évolution de celle-ci.

Dans le cas des accidents ou incidents à grand retentissement, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation rend publics dans les premiers jours de l'enquête des renseignements factuels pertinents et dans les trente (30) jours qui suivent la date d'occurrence, un compte rendu préliminaire contenant des renseignements factuels établis et indiquant l'Etat d'avancement de l'enquête.

8.2 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation mène une enquête technique sur un accident concernant un aéronef dont la masse maximale supérieure à 2250 kg, le compte rendu préliminaire est envoyé au service d'enquête sur les accidents de :

- a) l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat d'occurrence, selon le cas ;
- b) l'Etat de l'exploitant ;
- c) l'Etat de conception ;
- d) l'Etat de construction ;
- e) tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, ou des experts ;
- f) et à l'organisation de l'aviation civile internationale.

8.3 Lorsque l'enquête technique est menée sur un aéronef non visé au § 8.2 et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres Etats, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation envoie un compte rendu préliminaire au service d'enquête sur les accidents de :

- a) l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat d'occurrence, selon le cas ,
- b) l'Etat de l'exploitant ;
- c) l'Etat de construction;

e) tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

8.4 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation présente le compte rendu préliminaire aux Etats destinataires et à l'organisation de l'aviation civile internationale en français ou dans une autre langue de travail de l'organisation de l'aviation civile internationale.

8.5 Le compte rendu préliminaire est envoyé par télécopieur, courrier électronique ou poste dans les trente (30) jours qui suivent la date de l'accident ou de l'incident grave, à moins que le compte rendu de données d'accident/incident n'ait été envoyé avant cette date. Lorsque se posent des questions intéressant directement la sécurité, ce compte rendu est envoyé dès que les renseignements sont obtenus et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles.

8.6 Lorsqu'il mène une enquête technique sur un accident impliquant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2250 kg, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation envoie le compte rendu de données à l'organisation de l'aviation civile internationale, aussitôt que possible après l'enquête.

Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation communique à d'autres Etats, sur leur demande, des renseignements pertinents disponibles autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données d'accidents/incidents.

8.7 Lorsqu'il mène une enquête technique sur un incident impliquant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 5700 kg, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation envoie le compte rendu de données à l'organisation de l'aviation civile internationale, aussitôt que possible après l'enquête.

8.8 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut informer les victimes et leurs familles ou

leurs associations ou rendre publique toute information sur les observations factuelles, la procédure de l'enquête, les éventuels rapports ou conclusions et/ou recommandations de sécurité préliminaires, pour autant que cela ne porte pas atteinte aux objectifs de l'enquête et que la législation applicable relative à la protection des données à caractère personnel soit dûment respectée.

Avant de rendre public ces informations, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation les transmet aux victimes et à leurs familles ou à leurs associations, sans porter atteinte aux objectifs de l'enquête technique.

CHAPITRE 9. RAPPORT D'ENQUETE

9.1 Chaque enquête technique se conclut par un rapport sous une forme adaptée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident. Ce rapport indique que l'unique objectif de l'enquête technique est la prévention des accidents et incidents, sans détermination des fautes ou des responsabilités. Le cas échéant, il contient des recommandations de sécurité.

Le rapport protège l'anonymat de tout individu impliqué dans l'accident ou l'incident.

Le modèle de présentation du rapport final d'une enquête technique établi par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation est conforme à l'annexe 13 de l'OACI et peut toutefois être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou incident.

Ses parties sont différenciées de manière à permettre l'utilisation des renseignements factuels qui y figurent.

9.2 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation mène une enquête technique, un exemplaire du projet de rapport final est envoyé aux services d'enquête sur les accidents des Etats ci-après, en les invitant à présenter aussitôt que possible toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justification à l'appui :

- a) l'Etat qui a ouvert l'enquête ;
- b) l'Etat d'immatriculation ;
- c) l'Etat de l'exploitant
- d) l'Etat de conception ;
- e) l'Etat de construction ;
- f) tous les Etats qui ont participé à l'enquête, conformément au § 19.

La période de consultation est de trente (30) jours à compter de la date de la correspondance d'accompagnement. La période de consultation est portée à soixante (60) jours par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation lorsque l'Etat invité à présenter des commentaires lui indique qu'un délai supplémentaire est nécessaire.

Lorsqu'il reçoit des observations au cours de la période de consultation, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation amende le projet de rapport final de

façon à y inclure la teneur des observations reçues ou présente les observations en annexe du rapport lorsque l'Etat qui les a formulés le souhaite.

Lorsqu'il ne reçoit pas d'observations au cours de la période de consultation qui suit la date de la première lettre d'accompagnement et lorsqu'aucun accord de prolongement de ce délai n'est établi, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation rend public le rapport final.

9.3 Avant la publication du rapport final, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation demande aux autorités concernées et par leur intermédiaire, aux organismes responsables de la conception et de l'assemblage final de l'aéronef et à l'exploitant concernés, de formuler des observations ; tous les intéressés étant tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation.

9.4 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation reçoit un projet de rapport final concernant une enquête technique sur un accident ou un incident d'aviation civile menée par un autre Etat, il adresse une copie de ce rapport au propriétaire de l'aéronef, à l'exploitant ou aux organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef, dans le cas où la République du Congo est l'Etat d'immatriculation, de l'exploitant, de conception ou de construction de l'aéronef concerné, en les invitant à présenter dans un délai de 30 jours toutes observations dignes d'intérêt qu'il souhaiterait faire sur le rapport, avec justification à l'appui.

9.5 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation reçoit un projet de rapport final concernant une enquête technique sur un accident ou un incident d'aviation civile menée par un autre Etat, il adresse à l'Etat qui a mené cette enquête, dans un délai de trente (30) jours, les observations sur ledit projet de rapport.

9.6 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ne communique, ni ne rend public, ni ne laisse consulter un projet de rapport ou une partie de projet de rapport et tout document obtenu au cours d'une enquête technique sur un accident ou un incident sans le consentement formel de l'Etat qui mène l'enquête, à moins que ces rapports ou ces documents n'aient déjà été rendus publics ou diffusés par ce dernier.

9.7 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation envoie sans retard le rapport final d'enquête aux Etats suivants :

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

Lorsque l'aéronef concerné a une masse maximale supérieure à 5700 kg, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation adresse un exemplaire du rapport à l'organisation de l'aviation civile internationale.

Une copie du rapport final est également envoyée sans retard aux destinataires des recommandations de sécurité figurant dans le rapport.

9.8 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation rend public le rapport final dans les délais les plus brefs et si possible, dans les douze (12) mois qui suivent la date de l'accident ou de l'incident.

9.9 Si le rapport final ne peut pas être publié dans les douze (12) mois, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation émet une déclaration intermédiaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et tous les problèmes de sécurité qui auront été soulevés.

9.10 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation demande par écrit le consentement de l'Etat qui mène l'enquête à publier une déclaration indiquant les problèmes de sécurité soulevés par les informations disponibles lorsqu'il ne rend pas public le rapport final ou n'émet pas une déclaration intermédiaire publique dans un délai public raisonnable. Si l'Etat qui mène l'enquête donne expressément son consentement ou ne répond pas à la demande du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation dans un délai de trente (30) jours, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation publie une déclaration après coordination avec les Etats participants à l'enquête.

CHAPITRE 10. RECOMMANDATIONS DE SECURITÉ ET MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS

10.1 Lorsqu'il mène une enquête technique, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut adresser aux autorités compétentes, y compris les autorités d'enquêtes d'autres Etats intéressés, à tout moment au cours de l'enquête et à sa clôture, par correspondance d'accompagnement datée, des recommandations de sécurité et toutes mesures préventives qu'il juge nécessaire de prendre promptement en vue de renforcer la sécurité de l'aviation civile.

Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation adresse des recommandations de sécurité issues des enquêtes à l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dans une correspondance d'accompagnement datée, lorsque les documents OACI sont en cause.

10.2 Lorsqu'il participe à une enquête technique, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation formule des recommandations de sécurité en coordination avec l'Etat qui mène l'enquête technique.

10.3 Lorsqu'il mène une enquête technique, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation fixe les priorités pour l'émission des recommandations de sécurité découlant de l'enquête. Dans l'intérêt de la sécurité, les autres Etats participant à l'enquête tech-

nique ont la faculté d'émettre des recommandations de sécurité après coordination avec le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

10.4 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation informe l'organisation de l'aviation civile internationale des recommandations de sécurité de portée mondiale (SRGC) et des réponses reçues, même lorsqu'elle n'est pas la destinataire de la recommandation.

10.5 Dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui suivent la réception d'une recommandation de Sécurité, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation en accuse réception et informe l'autorité qui a émis la recommandation des mesures prises ou à l'étude, le cas échéant, du délai nécessaire pour les mettre en œuvre et, si aucune mesure n'est prise, des motifs de cette absence de mesure.

10.6 Dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la réponse aux recommandations, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation fait savoir ou destinataire s'il considère que sa réponse est adéquate ; et s'il conteste la décision de ne prendre aucune mesure, il lui en communique les raisons.

10.7 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation met en place des procédures permettant d'enregistrer les réponses aux recommandations de sécurité et de suivre l'Etat d'avancement des mesures prises en réponse à des recommandations de sécurité.

10.8 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut également formuler des recommandations de sécurité sur la base d'études ou d'analyses d'une série d'enquêtes techniques.

10.9 Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

10.10 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation établit et tient à jour une base de données sur les accidents et les incidents d'aviation civile, 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.

10.11 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation adresse des recommandations de sécurité à un organisme d'un autre Etat à la suite d'une étude de sécurité, il les communique également au service d'enquête dudit Etat.

APPENDICES

APPENDICE 1 : MODELE DE PRESENTATION DU RAPPORT FINAL (Voir Chapitre 9)

PRESENTATION

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

- nom de l'exploitant ;

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

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

- la notification de l'accident aux administrations nationales et aux administrations étrangères ;
- l'identification du service d'enquête sur les accidents et des représentants accrédités ;
- l'organisation de l'enquête ;
- le service qui a publié le rapport et la date de publication ;

se terminant par un bref résumé des circonstances qui ont précédé l'accident ou l'incident.

Corps du document. Le rapport final comprend les principales rubriques ci-après :

1. Renseignements de base
2. Analyse
3. Conclusions
4. Recommandations de sécurité

Chacune de ces rubriques comportant un certain nombre des sous-rubriques, comme il est indiqué dans les paragraphes qui suivent.

Appendices. À insérer le cas échéant.

Note. - Dans la présentation d'un rapport final suivant le présent convient e veuille, aux point suivants :

- a) Tous les renseignements se rapportant à la compréhension des renseignements de base, de l'analyse et des conclusions figureront sous chacune des rubriques correspondantes ;
- b) Si des renseignements concernant l'un quelconque des éléments de la rubrique 1 (Renseignements de base) ne sont pas disponibles ou ne s'appliquent pas aux circonstances qui ont mené à l'accident, une note le mentionnant serait insérée dans les sous-rubriques correspondantes.

1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

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

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

1.2 Tués et blessés.

Remplir le tableau ci-dessous (en inscrivant les nombres voulus)

Blessures	Membres d'équipage	passagers	Nombre total de personnes à bord	Autres personnes
Mortelles				
Graves				
Légères				
Aucune				
TOTAL				

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

La catégorie « Autres personnes » du tableau concerne les blessés qui ne se trouvaient pas à bord de l'aéronef lors de l'accident.

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

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

1.5 Renseignements sur le personnel :

- a) Tous renseignements utiles concernant chaque membre d'équipage de conduite, notamment : âge, validité des licences, qualifications, contrôles obligatoires, nombre d'heures de vol (total et sur le type d'aéronef en cause) et renseignements pertinents sur le temps de service.
- b) Bref aperçu des titres et de l'expérience des autres membres d'équipage.
- c) S'il y a lieu, renseignements pertinents concernant d'autres catégories de personnel comme celui des services de la circulation aérienne, le personnel d'entretien, etc.

1.6 Renseignements sur l'aéronef :

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

1.7 Conditions météorologiques :

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

1.8 Aides à la navigation. Renseignements utiles sur les aides à la navigation en service, notamment sur les aides à l'atterrissage (ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, aides visuelles au sol, etc.) et sur leur efficacité au moment de l'accident ou l'incident.

1.9 Télécommunications. Renseignements utiles sur les communications du service fixe et du service mobile aéronautique et sur leur efficacité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.18. Renseignement supplémentaires. Tous renseignements pertinents qui n'ont pu être inclus sous les rubriques 1.1 à 1.17.

1.19 Techniques d'enquête utiles ou efficaces. Si des techniques utiles ou efficaces ont été utilisées au cours de l'enquête, indiquer brièvement sous cette rubrique la raison de l'utilisation de ces techniques et mentionner ici leurs caractéristiques principales en décrivant également les résultats obtenus dans les paragraphes correspondants 1.1 à 1.18.

2. ANALYSE

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

3. CONCLUSIONS

Conclusions, les causes et les facteurs contributifs déterminés lors de l'enquête. La liste des causes devrait comprendre les causes immédiates et les causes systémiques profondes.

Note. - Comme il est indiqué dans le § 9.1, le modèle de présentation du rapport final peut être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou de l'incident. Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut indiquer les « causes » ou les « facteurs contributifs », ou les deux, à la rubrique Conclusions.

4. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Ce chapitre indique brièvement, le cas échéant, toute recommandation formulée en vue de prévenir des accidents et faire Etat des mesures de sécurité déjà mises en œuvre.

APPENDICES

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

APPENDICE 2 NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS/ TABLEAU RECAPITULATIF

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

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

1. NOTIFICATION D'ACCIDENT, D'INCIDENT GRAVE OU D'INCIDENT APPELANT UNE ENQUETE

Expéditeur	Concernant	Destinataires	Référence Annexe 13	Référence Arrêté
Etat d'occurrence	Accidents et Incidents graves internationaux : tous aéronefs	Etat d'immatriculation Etat de l'exploitant Etat de conception Etat de construction OACI (aéronefs de plus de 2250kg) ou avions a turboréacteurs)	4.1	3.2
Etat d'immatriculation	Accidents et incidents graves nationaux et autres :	Etat de l'exploitant Etat de conception Etat de construction OACI (aéronefs de plus de 2250 kg ou avions à turboréacteurs)	4.8	3.3

2. RAPPORT FINAL

Accidents et incidents graves, quelque soit le lieu d'occurrence

Expéditeur	Type de communication	Concernant	Destinataires	Référence Annexe-13	Référence Arrêté
Bureau des enquêtes et des accidents d'aviation (Lorsque le Congo mène l'enquête)	RAPPORT FINAL	Tous aéronefs	Etat qui ouvre l'enquête Etat d'immatriculation Etat de l'exploitant Etat de conception Etat de construction	6.4	9.7
		Aéronefs de plus de 5700kg	Autres Etats participant à l'enquête Etat dont des ressortissants ont trouvé la mort ou ont subi des blessures graves dans l'accident Etat ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI	6.7	9.7

3. COMPTE RENDU ADREP

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

Expéditeur	Type de communication	Concernant	Destinataires	Référence Annexe 13	Référence Arrêté
Bureau des enquêtes et des accidents d'aviation (Lorsque le Congo mène l'enquête)	COMPTE RENDU PRELIMINAIRE	Accidents à des Etat aéronefs de plus de 2 250 Kg	Etat d'immatriculation ou Etat d'occurrence Etat de l'exploitant Etat de conception Etat de construction Etat ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI	7.1	8.2

		Accidents à des aéronef de 2 250 kg ou moins, si des questions de navigabilité ou des questions présentant un intérêt particulier sont causés	Comme ci-dessus sauf OACI	7.2	8.3
	COMPTE RENDU DE DONNEES D'ACCIDENT	Accidents à des aéronefs de plus de 2250kg	OACI	7.5	8.6
	COMPTE DONNEES D'INCIDENT	Incidents à des aéronefs de plus de 5700 kg	OACI	7.7	8.7

4. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

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

Expéditeur	Type de Communication	Concernant	Destinataires	Référence Annexe-13	Référence Arrêté
Bureau des enquêtes et des accidents d'aviation (Lorsque le Congo mène l'enquête)	Recommandations de sécurité	Recommandations faites à un autre Etat	Service d'enquête de cet Etat	6.8 8.3	10.1 10.11
		Documents OACI	OACI	6.9	10.1

APPENDICE 3 : LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

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

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

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

a) examiner s'il y a un scénario crédible pour expliquer comment cet incident aurait pu se transformer en accident.

b) évaluer les défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel comme étant :

- Efficaces, s'il restait plusieurs défenses et s'il fallait qu'elles échouent en même temps; ou
- Limitées, s'il ne restait peu ou pas de défenses ou si l'accident n'a été évité que par chance.

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

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

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

La combinaison de ces deux évaluations aide à déterminer quels sont les incidents graves.

		b) Défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel	
		Efficaces	Limitées
a) Scénario le plus Crédible	Accident Pas d'accident	Incident	Incident grave
		Incident	

3. Dans le cas d'un aéronef non habité, advenant que l'incident se transforme en accident, déterminer si le résultat le plus crédible aurait pu entraîner une blessure mortelle ou grave chez une personne. Les blessures mortelles et graves sont plus susceptibles de justifier une enquête que les accidents où le résultat le plus crédible se limite à des dommages ou à la perte de l'aéronef non habité. Le risque de blessure mortelle ou grave peut aussi influencer sur la portée de l'enquête qui sera menée.

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

- Quasi collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée.
- Collisions non classées comme accidents.
- Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.
- Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation 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, sur une voie de circulation, sur une piste non assignée ou à des endroits non prévus pour l'atterrissage, comme des routes.
- Retrait d'une jambe d'atterrisseur, ou atterrissage sur le ventre, non classé comme accident.
- Trainage à l'atterrissage d'une extrémité d'aile, d'un fuseau-moteur ou de toute autre partie de l'aéronef, lorsqu'il n'est pas classé comme accident.
- Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.
- Incendies 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.
- Evénements 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 turbo machine non contenues, non classées comme accident.
- Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.
- Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol :
 - a) pour les vols à un seul pilote (télépilote compris).
 - b) pour les vols à plusieurs pilotes lors desquels la sécurité du vol a été compromise par une augmentation importante de la charge de travail des autres membres de l'équipage.
- Situations liées à la quantité ou à la distribution du carburant qui exigent du pilote qu'il déclare une urgence, p.ex.: quantité de carburant insuffisante, épuisement du carburant, panne d'alimentation en carburant ou impossibilité d'utiliser tout le carburant utilisable à bord.
- Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le Manuel sur la prévention des incursions sur piste (Doc 9870).
- Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.

- Pannes de systèmes, phénomènes (perte de puissance ou de poussée comprise) météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.
- Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du volet 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 4 : ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS

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

n'est pas considéré comme un accident même s'il entraîne beaucoup de travail, sauf si l'on, constate des dommages importants.

9. les événements entraînant une évacuation d'urgence ne sont pas considérés comme des accidents, sauf si une personne est grièvement blessée ou si l'aéronef subit des dommages importants.

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

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

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

Imprimé dans les ateliers
de l'imprimerie du Journal officiel
B.P.: 2087 Brazzaville