

UNION DES COMORES

Unité-Solidarité-Développement

**VICE-PRESIDENCE EN CHARGE DU MINISTERE DES TRANSPORTS, DES POSTES ET
TELECOMMUNICATIONS, DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA
COMMUNICATION (TIC)**



ANACM

REGLEMENT AERONAUTIQUE DES COMORES

RAC 13

ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

1^{ère} Edition / Révision 00 / Date : 23 Mai 2017

ADOPTE PAR

**ARRETE N°17-024/VP – MTPPTIC Portant adoption du Règlement
Aéronautique des Comores relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**




Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie
Union des Comores

RAC 13

**Enquêtes sur les accidents et
incidents d'aviation**

Page: 2 de 54
Révision: 00
Date: 23/05/2017

ADMINISTRATION DU DOCUMENT

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 3 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° édition	Date d'édition	N° révision	Date révision
PG RAC 13	1	01	23/05/2017	00	
PG ADM	2	01	23/05/2017	00	
LPE	3	01	23/05/2017	00	
ER	4	01	23/05/2017	00	
LA	5	01	23/05/2017	00	
TM	6 – 8	01	23/05/2017	00	
P.L.I.B	9	01	23/05/2017	00	
CHAPITRE 1	10 – 13	01	23/05/2017	00	
CHAPITRE 2	14	01	23/05/2017	00	
CHAPITRE 3	15 – 16	01	23/05/2017	00	
CHAPITRE 4	17 – 21	01	23/05/2017	00	
CHAPITRE 5	22 – 31	01	23/05/2017	00	
CHAPITRE 6	32 – 34	01	23/05/2017	00	
CHAPITRE 7	35 – 36	01	23/05/2017	00	
CHAPITRE 8	37	01	23/05/2017	00	
PG APPEND/SUPPL	38	01	23/05/2017	00	
APPENDICE 1	39 – 42	01	23/05/2017	00	
APPENDICE 2	43 – 45	01	23/05/2017	00	
SUPPLEMENT A	46	01	23/05/2017	00	
SUPPLEMENT B	47 – 49	01	23/05/2017	00	
SUPPLEMENT C	50 – 51	01	23/05/2017	00	
SUPPLEMENT D	52 – 53	01	23/05/2017	00	
SUPPLEMENT E	54	01	23/05/2017	00	




 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 6 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	---

Table des matières

ADMINISTRATION DU DOCUMENT	2
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	3
ENREGISTREMENT DES REVISIONS	4
LISTE DES AMENDEMENTS	5
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE	9
CHAPITRE 1. DÉFINITIONS/ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	10
1.1 DEFINITIONS :	10
1.2 ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES.....	13
CHAPITRE 2. APPLICATION	14
CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS	15
OBJECTIF DE L'ENQUÊTE	15
INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES	15
CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L' AÉRONEF	15
RESPONSABILITÉ DE DE L'UNION DES COMORES EN TANT QU'ETAT D'OCCURRENCE D'UN ACCIDENT D'AERONEF	15
CHAPITRE 4. NOTIFICATION	17
ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT À UN AÉRONEF D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT	17
RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES EN TANT QU'ÉTAT D'OCCURRENCE	17
RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES : ÉTAT D'IMMATRICULATION OU DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION	19
ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DANS UN ÉTAT NON CONTRACTANT OU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT QUELCONQUE	19
RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES EN TANT QU'ÉTAT D'IMMATRICULATION.....	19
RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES EN TANT QU'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION ..	20
ACCIDENT D'AERONEFS COMORIENS A L'ETRANGER OU IMPLIQUANT DES RESSORTISSANTS COMORIENS.....	20
ASSISTANCE DE L'UNION DES COMORES	21
CHAPITRE 5. ENQUÊTE	22

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 7 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE	22
ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT	22
ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT NON CONTRACTANT	22
ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT QUELCONQUE.....	23
ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE	23
RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE	23
RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES	27
RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES EN TANT QU'ÉTAT D'IMMATRICULATION ÉT DE L'EXPLOITANT	27
PARTICIPATION À L'ENQUÊTE.....	28
PARTICIPATION DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION	28
PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS.....	29
PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS	29
PARTICIPATION DES ÉTATS DONT LES RESSORTISSANTS SONT AU NOMBRE DES MORTS OU DES BLESSÉS GRAVES	30
CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL.....	32
RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES	32
RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES LORSQU'ELLE MÈNE L'ENQUÊTE..	32
RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES LORSQU'ELLE REÇOIT OU ÉMET DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ.....	34
CHAPITRE 7. COMPTES RENDUS ADREP	35
COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE.....	35
RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES LORSQU'ELLE MÈNE L'ENQUÊTE..	35
COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT/INCIDENT	36
RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES LORSQU'ELLE MÈNE L'ENQUÊTE.	36
CHAPITRE 8. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS.....	37
APPENDICES / SUPPLEMENTS.....	38
APPENDICE 1. MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL	39
OBJET	39
PRÉSENTATION	39

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 8 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--

APPENDICE 2. PROTECTION DES ÉLÉMENTS D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS	43
1. INTRODUCTION.....	43
2. GÉNÉRALITÉS.....	43
3. AUTORITÉ COMPÉTENTE.....	44
4. APPLICATION DU CRITÈRE DE MISE EN BALANCE	44
5. REGISTRES DES DÉCISIONS	45
6. RAPPORT FINAL	45
7. PERSONNEL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS	45
SUPPLÉMENT A. DROITS ET OBLIGATIONS DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT DANS LES CAS D'ACCIDENTS ET D'INCIDENTS IMPLIQUANT DES AÉRONEFS LOUÉS, AFFRÉTÉS OU BANALISÉS	46
SUPPLÉMENT B. NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS.....	47
TABLEAU RÉCAPITULATIF	47
1. NOTIFICATION D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE	47
2. RAPPORT FINAL	48
3. COMPTE RENDU ADREP	48
4. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS	49
SUPPLÉMENT C. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES.....	50
SUPPLÉMENT D. LIGNES DIRECTRICES POUR LA LECTURE ET L'ANALYSE DES ENREGISTREMENTS DES ENREGISTREURS DE BORD	52
SUPPLÉMENT E. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS	54




Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie
Union des Comores

RAC 13

**Enquêtes sur les accidents et
incidents d'aviation**

Page: 9 de 54
Révision: 00
Date: 23/05/2017

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 10 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS/ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

1.1 DÉFINITIONS :

Les expressions ci-dessous, employées— *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, ont les significations suivantes :

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

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

— dans l'aéronef, ou

— en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou

— directement exposée au souffle des réacteurs,

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

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

— qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et

— qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou 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 : L'autorité de l'aviation civile considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

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


Note 3 : Le type de système d'aéronef sans pilote qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au § 5.1.

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

Autorité de l'Aviation Civile : Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie

Blessure grave. Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 11 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

- 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.

Commission d'Enquête : Commission indépendante, mise en place par arrêté du Ministre chargé du Transport Aérien pour mener les enquêtes sur un accident ou incident grave survenu sur le territoire de l'Union des Comores.

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

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

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

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

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

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

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

Note : Le RAC 06 - PART OPS 1, OPS 2, et OPS 3, contiennent des spécifications relatives aux enregistreurs de bord.

Etat Contractant : Etat qui a rejoint l'OACI en signant la Convention de Chicago.


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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 12 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	---

les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un

État d'immatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international (Doc 9587).

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

Etat Non Contractant : Etat qui n'a pas rejoint l'OACI.

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'Autorité de l'aviation civile de l'Union des comore pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le 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 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 l'incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.

Représentant accrédité. Personne désignée par L'Union des Comores, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. Le représentant accrédité désigné proviendra normalement de l'organisme.

Organisme d'enquête sur les accidents. Service désigné par un État pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans le cadre du Règlement.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 13 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

1.2 ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

Pour l'application du présent règlement, les abréviations et acronymes ci-après ont les significations suivantes :


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

ANACM-Comores : Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores

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

OPI-EAI : un organisme permanent et indépendant d'enquête technique d'accident et d'incident graves d'aviation

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale


 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 14 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

CHAPITRE 2. APPLICATION

2.1. À moins d'indications contraires, les spécifications du règlement s'appliquent aux activités qui font suite à un accident ou un incident où qu'il soit survenu.

Note : L'application de cette spécification aux cas d'accident ou d'incident grave survenu sur le territoire d'un État non contractant, dans une zone de souveraineté indéterminée ou en haute mer est traitée aux § 5.2 et 5.3 respectivement.

2.2. Dans le présent règlement, les spécifications qui concernent l'Union des Comores, de l'exploitant ne s'appliquent que s'il s'agit d'un aéronef loué, affrété, ou banalisé, et si l'Union des Comores n'est pas l'État d'immatriculation et exerce au regard du présent règlement, en partie ou en totalité, les fonctions et obligations de l'État d'immatriculation.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 15 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	---

CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS

Note : On trouvera dans le Supplément A des éléments indicatifs sur les droits et obligations de l'État de l'exploitant dans les cas d'accidents et d'incidents impliquant des aéronefs loués, affrétés ou banalisés.

OBJECTIF DE L'ENQUÊTE

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

INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES

- 3.2. L'Union des Comores établira un organisme 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.

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

CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF

RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES EN TANT QU'ÉTAT D'OCCURRENCE D'UN ACCIDENT D'AÉRONEF

Généralités


- 3.3. L'Union des Comores, en tant qu'État d'occurrence d'un accident d'aéronef, 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.

Note 1 : Le contrôle de l'épave fait l'objet du § 5.6.

Note 2 : La conservation des indices provenant des enregistreurs de bord exige que la récupération et la manipulation de ces appareils ne soient confiées qu'à un personnel qualifié.

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


- 3.4. L'Union des Comores en tant qu'État d'occurrence, prendra toutes dispositions nécessaires pour satisfaire à la demande de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 16 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

conception ou de l'État de construction de conserver intacts l'aéronef, son contenu et tous les indices en attendant leur examen par un représentant accrédité de l'Etat demandeur, dans la mesure où cela sera pratiquement possible et compatible avec la conduite normale de l'enquête ; toutefois, l'aéronef pourra être déplacé dans la mesure où ce déplacement sera nécessaire pour dégager des personnes, des animaux, des articles postaux ou des objets de valeur, pour empêcher toute destruction par le feu ou par toute autre cause, ou pour faire disparaître tout danger ou toute gêne pour la navigation aérienne, pour les autres moyens de transport ou pour le public, et à condition que cela ne retarde pas inutilement la remise de l'aéronef en service lorsque celle-ci est matériellement possible.

Transfert de la garde de l'aéronef

- 3.5. Sous réserve des dispositions des § 3.3 et 3.4, l'Union des Comores (en tant qu'État d'occurrence) abandonnera à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'État d'immatriculation ou par l'État de l'exploitant, selon le cas, la garde de l'aéronef et de tout ou partie de son contenu, dès que ces objets ne seront plus nécessaires à l'enquête. À cet effet, l'Union des Comores facilitera l'accès à l'aéronef et à son contenu, ou à certaines parties de l'aéronef ou de son contenu ; toutefois, si l'aéronef ou son contenu se trouve, en totalité ou en partie, dans une zone à laquelle l'Union des Comores juge impossible de permettre l'accès, L'Union des Comores assurera lui-même le déplacement de l'aéronef ou de son contenu à un endroit où elle pourra en autoriser l'accès.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 17 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	---

CHAPITRE 4. NOTIFICATION

Note 1 : Un tableau récapitulatif « Notification et communications » figure au Supplément B.

Note 2 : On trouvera une liste des adresses des services d'enquête sur les accidents d'aviation dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I — Organisation et planification, ainsi que sur le site web OACI des enquêtes sur les accidents.

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

RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES EN TANT QU'ÉTAT D'OCCURRENCE

Envoi de la notification

- 4.1. Toute personne physique ou morale qui, de par ses fonctions ou son activité, est appelée à connaître d'un accident ou d'un incident grave d'aviation civile survenu sur le territoire comorien, est tenue d'en rendre compte sans délai par les moyens les plus rapides à l'autorité civile ou militaire la plus proche. Cette autorité civile ou militaire fait une notification par écrit au ministre chargé de l'aviation civile, à l'organisme d'enquêtes, à l'autorité de l'aviation civile, ou une personne physique à son employeur dans des conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

L'organisme d'enquêtes informe l'autorité judiciaire par voie hiérarchique.


L'Union des Comores adressera une notification d'accident ou d'incident grave dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

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

Toutefois, lorsque l'Union des Comores n'est pas au courant d'un incident grave, il appartiendra à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, selon le cas, de notifier cet incident à l'État de conception, à l'État de construction et à l'Union des Comores.

Note : Le téléphone, la télécopie, le courrier électronique ou le Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) constitueront dans la plupart des cas « la meilleure et la plus rapide des voies disponibles ». Il peut être approprié d'employer plusieurs moyens de communication.

Note 2 : Une disposition relative à la notification d'une phase de détresse à l'État d'immatriculation par le centre de coordination de sauvetage figure dans le RAC 12 — Recherches et sauvetage.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 18 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

Forme et contenu

4.2. La notification sera rédigée en langage clair et comprendra tous ceux des renseignements ci-après qui pourront être immédiatement obtenus, mais l'envoi de la notification ne devra pas être retardé du fait que ces renseignements seraient incomplets :

- a) abréviation d'identification ACCID, pour un accident, et INCID, pour un incident grave ;
- 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 grave ;
- 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 grave et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue ;
- j) indication de la mesure dans laquelle l'État d'occurrence mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête ;
- k) caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou de l'incident grave et indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site ;
- l) identification du service émetteur et moyen de contacter l'enquêteur désigné et le service d'enquête sur les accidents de l'État d'occurrence ;
- m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.


Note 1 : L'abréviation de quatre lettres « YLYX » associée à l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres forme l'indicateur de destinataire de huit lettres pour les messages envoyés sur le RSFTA aux autorités responsables des enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation. Pour les messages envoyés sur le service public de télécommunications, l'indicateur de destinataire ne peut être utilisé et il doit être remplacé par une adresse postale ou télégraphique.

Lorsqu'ils ont été notifiés à l'OACI, les indicateurs de destinataires de huit lettres et les adresses postales et de télécommunications correspondantes sont publiés dans le document intitulé Indicateurs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques (Doc 8585).

Note 2 : Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I — Organisation et planification, donne des indications sur la préparation des messages de notification et sur les dispositions à prendre pour assurer qu'ils sont remis promptement au destinataire.

Langue à utiliser

4.3. La notification sera rédigée en Français. Toutefois cette notification pourra se faire en anglais toutes les fois que cela pourra se faire sans entraîner un retard excessif.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 19 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	---

Renseignements complémentaires

4.4. Dès qu'elle sera en mesure de le faire, l'Union des Comores en tant qu'État d'occurrence communiquera les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES : ÉTAT D'IMMATRICULATION OU DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION

Renseignements — Participation

4.5. L'Union des Comores accusera réception de la notification d'accident ou d'incident grave (voir § 4.1).

4.6 L'Union des Comores fournira, dès que possible, à l'État d'occurrence tous renseignements utiles dont elle dispose au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. Lorsqu'elle reçoit une notification en tant qu'État d'immatriculation ou État de l'exploitant, elle fera savoir également à l'État d'occurrence s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et, dans l'affirmative, elle indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit se rendre dans l'État d'occurrence, l'Union des Comores indiquera aussi la date probable de son arrivée.

Note 1 : Conformément aux dispositions du § 5.18, l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction ont le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

Note 2 : L'attention de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction est appelée sur l'obligation qui leur incombe, conformément aux dispositions du § 5.22, de désigner un représentant accrédité quand la demande en est expressément faite par l'État qui mène l'enquête sur un accident concernant un aéronef de plus de 2 250 kg. Leur attention est également appelée sur l'utilité de leur présence et de leur participation à l'enquête.


1.1 L'Union des Comores communiquera à l'État d'occurrence, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

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

RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES EN TANT QU'ÉTAT D'IMMATRICULATION

Envoi de la notification

4.8 L'Union des Comores transmettra, en tant qu'État d'immatriculation, une notification conformément aux § 4.2 et 4.3 ci-dessus, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 20 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

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

Note 1 : Le téléphone, la télécopie, le courrier électronique ou le Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) constitueront dans la plupart des cas « la meilleure et la plus rapide des voies disponibles ». Il peut être approprié d'employer plusieurs moyens de communication.

Note 2 : Une disposition relative à la notification d'une phase de détresse à l'État d'immatriculation par le centre de coordination de sauvetage figure dans le RAC 12 — Recherches et sauvetage.

RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES EN TANT QU'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION

Renseignements — Participation

4.9 L'Union des Comores en tant qu'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction accusera réception d'une notification d'accident ou d'incident grave (voir § 4.1).


4.10 L'Union des Comores lorsqu'elle reçoit la notification en tant qu'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction fournira à l'État d'immatriculation, sur demande, tous renseignements utiles dont elle dispose au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. Elle fera savoir également à l'État d'immatriculation s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et dans l'affirmative, elle indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit être présent à l'enquête, l'Union des Comores indiquera aussi la date probable de son arrivée.

Note 1 : Conformément aux dispositions du § 5.18, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction ont le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

Note 2 : L'attention de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction est appelée sur l'obligation qui leur incombe, conformément aux dispositions du § 5.22, de désigner un représentant accrédité quand la demande en est expressément faite par l'État qui mène l'enquête sur un accident concernant un aéronef de plus de 2 250 kg. Leur attention est également appelée sur l'utilité de leur présence et de leur participation à l'enquête.

4.11 A la réception de la notification, l'Union des Comores en tant qu'État de l'exploitant communiquera à l'État d'immatriculation, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

ACCIDENT D'AERONEFS COMORIENS A L'ETRANGER OU IMPLIQUANT DES RESSORTISSANTS COMORIENS.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 21 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

4.12 En cas d'accident ou d'incident d'aéronef comorien hors du territoire national ou impliquant des ressortissants comorien, sans préjudice de la notification qui serait faite par l'Etat d'occurrence, le commandant de bord ou le membre de l'équipage, si l'un ou l'autre est en état de le faire, ou encore le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur doit aviser ou faire aviser le ministre chargé de l'aviation civile.

4.13 Le ministre chargé de l'aviation civile, aussitôt informé de l'accident, doit :


- ✓ désigner un représentant pour participer à l'enquête si l'Etat d'occurrence est membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;
- ✓ prendre contact avec les autorités de l'Etat d'occurrence afin d'obtenir la participation d'un représentant Comorien à l'enquête si ledit Etat n'est pas membre de l'OACI.

4.14 En cas d'accident ou d'incident en haute mer ou si le lieu de l'accident ou de l'incident ne peut être établi avec certitude, le ministre chargé de l'aviation civile désigne un enquêteur technique.

ASSISTANCE DE L'UNION DES COMORES

4.15 L'Union des Comores Fournira sur demande de tous Etat, les renseignements utiles dont elle dispose sur un accident ou un incident.

4.16 En cas d'accident ou d'incident d'aéronef étranger survenu dans les eaux internationales, l'Union des Comores apportera, dans la mesure de ses moyens, l'assistance nécessaire à tout Etat qui lui en ferait la demande.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 22 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	---

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT

État d'occurrence

5.1 L'Union des Comores ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident et sera en outre responsable de la conduite de l'enquête, mais elle pourra déléguer, en totalité ou en partie, cette conduite à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'Union des Comores facilitera l'enquête par tous les moyens.

L'Union des Comores ouvrira une enquête sur les circonstances d'un incident grave. L'Union des Comores pourrait déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une telle enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'Union des Comores devrait faciliter l'enquête par tous les moyens.

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

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

Note 2 : L'Union des Comores 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'Union des Comores garde habituellement la responsabilité de la conduite de l'enquête.

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


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

Note 5 : Le Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (Doc 9946) renferme des éléments indicatifs sur la mise en place et la gestion d'un RAIO.

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

État d'immatriculation

5.2 Lorsqu'un accident ou un incident grave se produit sur le territoire d'un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément au règlement, l'État d'immatriculation ou, à défaut, l'État de l'exploitant, l'État de conception ou l'État de construction s'efforce d'ouvrir et de mener une enquête en collaboration avec l'État d'occurrence ou, s'il ne peut s'assurer la collaboration de ce dernier, mène seul l'enquête d'après les renseignements dont il dispose.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 23 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

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

État d'immatriculation

5.3 Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque, l'État d'immatriculation ouvrira et mènera toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, il pourra déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État, par accord et consentement mutuels.

5.3.1 Les États les plus proches du lieu d'un accident survenu dans les eaux internationales prêteront l'assistance qu'ils seront en mesure de fournir et répondront, de la même façon, aux demandes de l'État d'immatriculation.

5.3.2 Si l'État d'immatriculation est un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément au présent règlement, l'Union des Comores en tant qu'État de l'exploitant ou, à défaut, l'État de conception ou l'État de construction s'efforce d'ouvrir et de mener une enquête. Cependant, l'État en question pourra déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État, par accord et consentement mutuels.

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

Note : Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) contient des indications sur la façon d'organiser, de mener et de contrôler une enquête.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE


Note : Aucune des dispositions qui suivent n'empêche l'Union des Comores lorsqu'elle mène l'enquête de faire appel au concours des meilleurs experts techniques en s'adressant à n'importe quelle source.

Généralités

5.4 L'organisme d'enquête sur les accidents pourra mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions du présent règlement. L'enquête comprendra normalement :

- a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident en question ;
- b) la protection de certains éléments d'enquête sur les accidents et les incidents, comme prévu au § 5.12 ;
- c) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- d) si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ;
- e) l'établissement du rapport final.

Lorsque ce sera matériellement possible, la commission inspectera les lieux de l'accident, examinera l'épave et notera les déclarations des témoins. L'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour sa réalisation seront déterminées par la commission d'enquête sur les accidents en fonction des leçons

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 24 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

que celle-ci s'attend à en tirer pour améliorer la sécurité.

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

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.

5.4.2 L'organisme d'enquête sur les accidents élabore des politiques et de 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.

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

5.4.3 Toute enquête menée au titre des dispositions du présent règlement accédera sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve.

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

Enquêteur désigné — Désignation

5.5 L'Union des Comores désignera l'enquêteur qui sera chargé de la direction de l'enquête et déclenchera immédiatement l'enquête.

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


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

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents

5.7 Les enregistreurs de bord seront utilisés de manière effective au cours de l'enquête sur un accident ou un incident.

La commission d'enquête prendra des dispositions en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.

5.8 Dans le cas où l'Union des Comores mène l'enquête sur un accident ou sur un incident ne possède pas de moyens suffisants pour faire la lecture des enregistreurs de bord, elle utilisera les moyens mis à sa disposition par d'autres États, en tenant compte de ce qui suit :

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 25 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--

- a) possibilités des moyens de lecture ;
- b) délais de lecture ;
- c) emplacement des moyens de lecture.

Note : Les spécifications relatives à l'enregistrement des données radar et des communications ATS figurent dans le RAC 11 — PART 1, Chapitre 6.

Autopsies

5.9 L'Union des Comores mène l'enquête sur un accident mortel fera pratiquer, par un pathologiste ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, une autopsie complète des membres de l'équipage de conduite ainsi que, sous réserve des circonstances d'espèce, des passagers et des membres du personnel de cabine mortellement blessés. Ces examens seront complets et entrepris rapidement.

Note : Des éléments indicatifs détaillés sur les autopsies figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) et dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) ; le premier de ces manuels donne des indications détaillées sur les examens toxicologiques.

Examens médicaux

5.9.1 *Lorsqu'il y a lieu, l'État qui mène l'enquête fasse pratiquer, par un médecin ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, des examens médicaux des membres d'équipage, des passagers et du personnel aéronautique impliqué. Ces examens devraient être entrepris rapidement.*

Note 1 : Ces examens pourraient aussi déterminer si le niveau d'aptitude physique et psychologique de l'équipage de conduite et des autres membres du personnel directement impliqués dans l'événement est suffisant pour qu'ils contribuent à l'enquête.

Note 2 : Des indications sur les examens médicaux figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984).


Coordination — Autorités judiciaires

5.10 L'Union des Comores reconnaîtra la nécessité d'une coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires lorsqu'elle mène l'enquête. On prêtera une attention particulière aux indices qui doivent être consignés et analysés rapidement pour que l'enquête puisse être menée à bien, par exemple à l'examen et à l'identification des victimes et au dépouillement des enregistrements des enregistreurs de bord.

Note 1 : La responsabilité de l'Union des Comores à cet égard est exposée au § 5.1.

Note 2 : Il est possible de résoudre d'éventuels conflits entre les services d'enquête et les autorités judiciaires, en ce qui concerne la garde des enregistreurs de bord et de leurs enregistrements, en confiant ces derniers à un représentant des autorités judiciaires qui les apportera au lieu de dépouillement, assurant ainsi la continuité de la garde.

Note 3 : On peut résoudre les éventuels conflits entre le service d'enquête sur les accidents et les autorités judiciaires quant à la garde de l'épave en prévoyant qu'un représentant des autorités judiciaires accompagne l'épave jusqu'au lieu de l'examen et soit présent à l'examen lorsqu'une modification de l'état de l'épave est nécessaire, assurant ainsi la continuité de la garde.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 26 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

Information des services de sûreté en aviation

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

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

5.12 L'organisme d'enquête ne communiquera aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que l'autorité compétente désignée par l'État ne détermine, en conformité avec le droit national et sous réserve de l'Appendice 2 et du § 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 :


- 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 le service d'enquête dans le cours de ses enquêtes ;
 - 2) toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
 - 3) renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes touchées par l'accident ou l'incident ;
 - 4) enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
 - 5) analyse des renseignements et opinions sur ces derniers, y compris les renseignements des enregistreurs de bord, provenant du service d'enquête sur les accidents et des représentants accrédités, concernant l'accident ou l'incident ;
 - 6) projet de rapport final de l'enquête sur l'accident ou l'incident.

5.12.1 L'Union des Comores déterminent si d'autres éléments obtenus ou produits par l'organisme d'enquête sur les accidents dans le cadre d'une enquête sur un accident ou un incident devraient recevoir la même protection que les éléments énumérés au § 5.12.

5.12.2 Les éléments énumérés au § 5.12 ne seront inclus dans le rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à l'analyse ne seront pas divulguées.

Note : Les éléments énumérés au § 5.12 comprennent des renseignements concernant un accident ou un incident. La divulgation ou l'utilisation de ces éléments à des fins qui ne sont pas nécessaires dans l'intérêt de la sécurité peut avoir pour effet que les renseignements ne soient plus communiqués ouvertement aux enquêteurs dans l'avenir. L'absence de ces renseignements entraverait le processus d'enquête et influerait gravement sur la sécurité de l'aviation.

5.12.3 L'organisme d'enquête sur les accidents ne divulguera pas les noms des personnes touchées par l'accident ou l'incident.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 27 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	---

5.12.4 L'Union des Comores veillera à ce que les demandes visant des éléments qui sont sous la garde ou le contrôle de l'organisme d'enquête sur les accidents soient adressées à la source initiale des renseignements, lorsqu'elle est disponible.

5.12.4.1 L'organisme d'enquête sur les accidents ne conserve, lorsque c'est possible, que des copies des éléments obtenus dans le cadre d'une enquête.

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

5.12.6 Les États qui publient ou qui reçoivent un projet de rapport final prendront des mesures pour veiller à ce qu'il ne soit pas divulgué au public.

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

Réouverture de l'enquête

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

Note : Quand un aéronef qui était considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles est retrouvé ultérieurement, il conviendrait d'envisager de rouvrir l'enquête.

RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES

Renseignements sur un accident ou un incident

5.14 L'Union des Comores fournira, à la demande de l'État qui mène l'enquête sur un accident ou sur un incident, tous les renseignements utiles dont elle dispose.

Note : Voir également § 5.16.


5.14.1 Avant d'échanger des renseignements aux fins d'une enquête sur un accident ou un incident, les États coopèrent pour fixer des limites à la divulgation ou l'utilisation de ces renseignements.

5.15 Lorsque les installations ou services en Union des Comores ont été utilisés ou auraient dû normalement être utilisés par un aéronef avant un accident ou un incident et qui dispose de renseignements se rapportant à l'enquête fournira ces renseignements à l'État qui mène l'enquête.

RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES EN TANT QU'ÉTAT D'IMMATRICULATION ET DE L'EXPLOITANT

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves

5.16 Lorsqu'un aéronef immatriculé ou exploité en Union des Comores est impliqué dans un accident ou un incident grave atterrit dans un État autre que l'État d'occurrence, l'Union des Comores, sur

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 28 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--

demande de l'État qui mène l'enquête, fournira à ce dernier État les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause.

Note : Lorsqu'il appliquera les dispositions du § 5.16, l'Union des Comores en tant qu'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant pourra demander à tout autre État sa coopération pour la récupération de ces enregistrements.

Renseignements sur les organismes

5.17 À la demande de l'État qui mène l'enquête, l'Union des Comores fournira des renseignements pertinents sur tout organisme dont les activités ont pu avoir une incidence directe ou indirecte sur l'exploitation de l'aéronef.

PARTICIPATION À L'ENQUÊTE

Note : Aucune des dispositions du présent règlement n'implique que la présence du représentant accrédité et des conseillers d'un État est continuellement exigée dans l'État (Union des Comores) qui mène l'enquête.

PARTICIPATION DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION

Droits

5.18 L'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction auront chacun la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête.

Note : Aucune des dispositions de la présente norme ne devrait empêcher l'État où ont été conçus ou construits le groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef, de demander à participer à l'enquête sur un accident.

5.19 L'Union des Comores en tant qu'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant nommera un ou plusieurs conseillers proposés par l'exploitant pour seconder son représentant accrédité.

5.19.1 Dans le cadre des procédures, l'Union des Comores, lorsqu'elle mène l'enquête et si elle le juge opportun, peut inviter l'exploitant à y participer, lorsque ni l'État d'immatriculation ni l'État de l'exploitant ne nomme de représentant accrédité.


5.20 L'Union des Comores en tant qu'État de conception ou l'État de construction aura la faculté de désigner un ou plusieurs conseillers proposés par les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef pour seconder ses représentants accrédités.

5.21 Sous de ses propres procédures, l'Union des Comores en tant qu'État qui mène l'enquête et si le juge opportun, invitera les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête lorsque ni l'Etat de conception ni l'État de construction ne nomme de représentant accrédité.

Obligations

5.22 Lorsque l'Union des Comores en tant qu'État qui mène une enquête sur un accident survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg demandera expressément la participation de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction, chaque État auquel la demande est adressée nommera un représentant accrédité.

Note 1 : Aucune des dispositions du § 5.22 ne vise à empêcher l'Union des Comores qui mène l'enquête de demander à l'État où ont été conçus ou construits le groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef de désigner un représentant accrédité lorsque l'Union des Comores qui mène l'enquête estime que ces

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 29 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

États peuvent contribuer utilement à l'enquête ou que leur participation peut avoir pour effet d'améliorer la sécurité.

Note 2 : Aucune des dispositions du § 5.22 ne vise à empêcher l'Union des Comores qui mène une enquête de demander à l'État de conception et à l'État de construction de fournir une assistance à l'enquête sur un accident survenu à un aéronef autre que ceux qui sont visés au § 5.22.

PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS

Droits

5.23 Tout État qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts en Union des Comores lorsqu'il mène l'enquête, aura la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête.

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

PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS

Conseillers

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

Note 1. — Aucune des dispositions ci-dessus ne devrait empêcher les États qui participent à une enquête de faire appel au concours des meilleurs experts techniques en s'adressant à n'importe quelle source, et de désigner de tels experts comme conseillers de leur représentant accrédité.


Note 2 : La facilitation de l'admission des représentants accrédités, de leurs conseillers et de leur équipement est traitée dans le RAC 9 — Facilitation. Le port d'un passeport officiel ou de service peut accélérer les formalités d'admission.

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

Participation

5.25 La participation à l'enquête confèrera la faculté de participer à tous les aspects de l'enquête, sous le contrôle de l'enquêteur désigné, et en particulier :

- a) de visiter le lieu de l'accident ;
- b) d'examiner l'épave ;
- c) d'obtenir des renseignements des témoins et de proposer des sujets d'interrogation ;
- d) d'accéder librement à tous les renseignements utiles, le plus tôt possible ;
- e) de recevoir copie de tous les documents pertinents ;
- f) de participer à la lecture des enregistrements ;
- g) de participer aux activités d'enquête hors des lieux de l'accident, telles que les examens des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations ;

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 30 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

- h) de participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes, les facteurs contributifs et les recommandations de sécurité ;
- i) de faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête ;

étant entendu toutefois que la participation des États autres que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction peut être limitée aux questions qui ont donné à ces États la faculté de participer à l'enquête en vertu des dispositions du § 5.23.

Note 1 : Il est entendu que la forme de participation sera conforme à la procédure en vigueur dans l'État où l'enquête, ou une partie de celle-ci, se poursuit.

Note 2 : Il n'est pas nécessaire d'attendre, pour recueillir et consigner les renseignements, l'arrivée d'un représentant accrédité.

Note 3 : Aucune des dispositions du présent paragraphe n'interdit en Union des Comores qui mène l'enquête de conférer des privilèges qui aillent au-delà de ceux qui sont énumérés.

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

Obligations

5.26 Le représentant accrédité et ses conseillers :

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

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


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

Droits et privilèges

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


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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 31 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--

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

5.28 L'Union des Comores qui mène l'enquête rendra publics en temps utile, au moins durant la première année, les éléments concrets de l'enquête et des renseignements sur l'évolution de celle-ci.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 32 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	---

CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL

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

RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES

Diffusion de renseignements — Consentement

6.2 L'Union des Comores s'abstiendra de communiquer, de rendre public ou de laisser consulter un projet de rapport ou une partie de projet de rapport et tout document obtenu au cours d'une enquête sur un accident ou un incident sans le consentement formel de l'État qui a mené l'enquête, à moins que ces rapports ou ces documents n'aient déjà été rendus publics ou diffusés par ce dernier.

RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES LORSQU'ELLE MÈNE L'ENQUÊTE

Consultation

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

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


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

Note 1 : Aucune des dispositions de la présente norme ne vise à empêcher l'Union des Comores de consulter d'autres États, comme les États qui ont fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts qui ont participé à l'enquête suivant les dispositions du § 5.27.

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

Note 3 : L'Union des Comores pourra recourir à la meilleure et à la plus rapide des voies disponibles, telles que la télécopie, le courrier électronique, un service de coursiers ou le courrier exprès, pour envoyer le projet de rapport final aux États destinataires.

Note 4 : Les recommandations de sécurité envisagées doivent être incluses dans le projet de rapport final.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 33 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--

6.3.1 L'Union des Comores enverra, sous couvert de l'État de l'exploitant, une copie du projet de rapport final à l'exploitant, afin de permettre à celui-ci de présenter des observations lorsqu'elle mène l'enquête.

6.3.2 L'Union des Comores enverra, sous couvert de l'État de conception et de l'État de construction, une copie du projet de rapport final aux organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef, afin de leur permettre de présenter leurs observations lorsqu'elle mène l'enquête.

États auxquels le rapport sera envoyé

6.4 L'Union des Comores enverra sans retard le rapport final d'enquête sur un accident aux États suivants :

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

Diffusion du rapport final

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

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


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

6.7 Lorsque l'Union des Comores qui a mène l'enquête sur un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg a rendu public un rapport final, elle en adressera un exemplaire à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Note : Le rapport final adressé à l'OACI est rédigé en Français ou en Anglais et présenté comme il est indiqué dans l'Appendice 1.

Recommandations de sécurité

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 34 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

Note : La priorité pour l'émission de recommandations de sécurité découlant d'une enquête sur un accident ou un incident devrait être donnée à l'État qui mène l'enquête. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité, d'autres États participant à l'enquête peuvent émettre des recommandations de sécurité après coordination avec l'État qui mène l'enquête.

6.9 L'Union des Comores adressera, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes recommandations de sécurité issues de leurs enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans l'autre (les autres) État(s) intéressé(s) et, lorsque des documents de l'OACI sont en cause, à l'OACI.

Note : Lorsqu'un rapport final contient des recommandations de sécurité adressées à l'OACI parce que des documents

OACI sont en cause, ce rapport doit être accompagné d'une lettre qui expose les mesures spécifiques proposées.

RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES LORSQU'ELLE REÇOIT OU ÉMET DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ


Suite à donner aux recommandations de sécurité

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

Note. Aucune des dispositions de la présente norme ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de faire des propositions de mesures de prévention autres que des recommandations de sécurité.

6.11 L'Union des Comores ou tout autre État qui émet des recommandations de sécurité mette en œuvre des procédures pour enregistrer les suites données aux recommandations de sécurité émises.

6.12 Si l'Union des Comores reçoit une recommandation de sécurité mette en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite à cette recommandation.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 35 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	---

CHAPITRE 7. COMPTES RENDUS ADREP

Note 1 : Un tableau récapitulatif « Notification et communications » figure au Supplément B.

Note 2 : Les dispositions du présent chapitre peuvent exiger la présentation de deux communications distinctes pour tout accident ou incident :

- le compte rendu préliminaire ;
- le compte rendu de données d'accident/incident.

COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE

RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES LORSQU'ELLE MÈNE L'ENQUÊTE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

7.1 Lorsque l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kg, l'Union des Comores, enverra le compte rendu préliminaire :

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


Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins

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

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

Langue à utiliser

7.3 Le compte rendu préliminaire sera présenté aux États destinataires et à l'Organisation de l'aviation civile internationale en Français ou en Anglais.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 36 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

Envoi

7.4 Le compte rendu préliminaire sera envoyé par télécopieur, courrier électronique ou poste aérienne dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident, à moins que le compte rendu de données d'accident/incident n'ait été envoyé avant cette date.

Lorsque se posent des questions intéressant directement la sécurité, ce compte rendu sera envoyé dès que les renseignements auront été obtenus et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles.

COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT/INCIDENT

RESPONSABILITÉ DE L'UNION DES COMORES LORSQU'ELLE MÈNE L'ENQUÊTE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

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


Renseignements supplémentaires

7.6 L'Union des Comores communiquera à d'autres États, sur leur demande, les renseignements pertinents autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données d'accident/incident.

Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg

7.7 L'Union des Comores enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'incident à l'Organisation de l'aviation civile internationale lorsqu'elle mène une enquête sur un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg.

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 37 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	---

CHAPITRE 8. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Note : Outre les dispositions du présent chapitre, des dispositions relatives à la promotion de la prévention des accidents par la collecte et l'analyse de données relatives à la sécurité et par un échange rapide de renseignements sur la sécurité, dans le cadre des programmes nationaux de sécurité (PNS), figurent dans le RAC 19 — Gestion de la sécurité et, à cet effet, elles sont applicables au présent règlement. Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient de plus amples orientations.

Base de données et mesures préventives

8.1 L'ANACM et l'organisme d'enquête établissent une base de données tenue à jour 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.

Note : Des renseignements supplémentaires sur lesquels fonder des mesures préventives peuvent figurer dans les rapports d'enquête finals sur les accidents et incidents qui ont fait l'objet d'une enquête.

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

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

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




Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie
Union des Comores

RAC 13

**Enquêtes sur les accidents et
incidents d'aviation**

Page: **38 de 54**
Révision: **00**
Date: **23/05/2017**

APPENDICES / SUPPLEMENTS

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 39 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--

APPENDICE 1. MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL

(Voir Chapitre 6)

OBJET

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

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

PRÉSENTATION

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

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

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

- la notification de l'accident aux administrations nationales et aux administrations étrangères ; l'identification du service d'enquête sur les accidents et des représentants accrédités ;
- l'organisation de l'enquête ;
- le service qui a publié le rapport et la date de publication ; et
- se terminant par un bref résumé des circonstances qui ont précédé l'accident.

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

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


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

Appendices. À insérer le cas échéant.

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

a) tous les renseignements se rapportant à la compréhension des renseignements de base, de l'analyse et des conclusions figureront sous chacune des rubriques correspondantes ;

b) si des renseignements concernant l'un quelconque des éléments de la rubrique 1 (Renseignements de base) ne sont pas disponibles ou ne s'appliquent pas aux circonstances qui ont mené à l'accident, une note le mentionnant sera insérée dans les sous-rubriques correspondantes.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 40 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

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

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

1.2 **Tués et blessés.**

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

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

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.

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


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

1.5 **Renseignements sur le personnel :**

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

1.6 **Renseignements sur l'aéronef :**

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 41 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

c) Type de carburant utilisé.

1.7 *Conditions météorologiques:*

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

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

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

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

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

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

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

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


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

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

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

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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 42 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

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

2. ANALYSE

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

3. CONCLUSIONS

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


Note : Comme il est indiqué dans le Chapitre 6, § 6.1, le modèle de présentation du rapport final peut être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou de l'incident. Ainsi, les États peuvent indiquer les « causes » ou les « facteurs contributifs », ou les deux, à la rubrique Conclusions.

4. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

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

APPENDICES

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 43 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--

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

1. INTRODUCTION

Note 1 : La divulgation ou l'utilisation des éléments énumérés au Chapitre 5, § 5.12, dans le cadre de procédures pénales, civiles, administratives ou disciplinaires, ou leur divulgation au public, peuvent avoir des conséquences néfastes pour les personnes ou les organisations concernées par un accident ou un incident, conséquences qui pourraient faire hésiter ces personnes et organisations, et d'autres, à coopérer avec les services d'enquête sur les accidents dans l'avenir. La décision quant à la divulgation ou l'utilisation, exigée par le § 5.12, doit tenir compte de cette question.

Note 2 : En conformité avec le § 5.12, les dispositions énoncées dans le présent appendice sont destinées à :

- a) aider les États à élaborer des lois, règlements et politiques nationaux pour protéger de façon appropriée les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents ;
- b) aider l'autorité compétente à prendre la décision exigée par le § 5.12.

1. Dans le présent appendice :

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

Note : Le RAC 19 — Gestion de la sécurité, contient des dispositions sur l'utilisation et la protection des renseignements sur la sécurité et des sources connexes autres que les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents.

2. GÉNÉRALITÉS


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

2.2 Les États accorderont les protections prévues par le § 5.12 et le présent appendice aux autres éléments énumérés au § 5.12, alinéa b). Ces protections s'appliqueront à partir du moment où les éléments sont sous la garde ou le contrôle du service d'enquête sur les accidents et seront maintenues après la publication du rapport final.

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

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

- a) en adoptant des lois, règlements ou politiques nationaux ; ou
- b) en adoptant des mesures de protection qui font autorité (mesures conservatoires, procédures à huis clos, examens en chambre, etc.) ; ou

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 44 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	--

- c) en appliquant des procédés techniques aux enregistrements (chiffrement ou écrasement du contenu avant la remise des enregistreurs de conversations ou d'images de poste de pilotage à leurs propriétaires).

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

3. AUTORITÉ COMPÉTENTE

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

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

4. APPLICATION DU CRITÈRE DE MISE EN BALANCE


4.1 Lorsque la demande porte sur un élément destiné à être divulgué ou utilisé dans le cadre d'une procédure pénale, civile, administrative ou disciplinaire, l'autorité compétente 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.

Note : Un « fait substantiel » est une expression juridique qui fait référence à un fait déterminant ou essentiel pour la question à l'examen, qu'une partie allègue et que l'autre conteste, et qui doit faire l'objet d'une décision de l'autorité compétente qui applique le critère de mise en balance.

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

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

Note 1 : Le critère de mise en balance peut être appliqué une fois pour une catégorie donnée d'éléments, et le

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 45 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--

résultat, pris en compte dans les lois et règlements nationaux.

Note 2 : L'autorité compétente devra peut-être appliquer le critère de mise en balance pour décider s'il faut permettre la divulgation d'un élément, et effectuer une mise en balance distincte pour décider s'il faut permettre l'utilisation d'un élément.

Note 3 : Le Manuel sur la protection des renseignements relatifs à la sécurité (Doc 10053), Partie 1 — Protection des éléments d'enquête sur les accidents et incidents, contient des éléments d'orientation concernant le critère de mise en balance.

5. REGISTRES DES DÉCISIONS

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

Note : L'Union des Comores est encouragé à communiquer les décisions qu'elle a consignée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, en Français pour archivage dans une base de données publique.

6. RAPPORT FINAL


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

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

Note : En conformité avec le Chapitre 6, § 6.5, les rapports finals sont rendus publics aux fins de la prévention des accidents et ne font pas l'objet d'une protection en vertu du § 5.12. Cela dit, l'utilisation de parties du rapport final, en particulier de l'analyse, des conclusions et des recommandations de sécurité, comme éléments de preuve devant les tribunaux nationaux en vue de l'attribution d'une blâme ou d'une responsabilité est contraire au but dans lequel l'enquête a été réalisée.

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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 46 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--


SUPPLÉMENT A. DROITS ET OBLIGATIONS DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT DANS LES CAS D'ACCIDENTS ET D'INCIDENTS IMPLIQUANT DES AÉRONEFS LOUÉS, AFFRÉTÉS OU BANALISÉS

Les normes du RAC 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* ont été élaborées à une époque où normalement l'État d'immatriculation était aussi l'État de l'exploitant. Mais au cours des dernières années, les accords internationaux de location et de banalisation d'aéronefs se sont développés de telle manière que, dans de nombreux cas, l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation.

Il arrive que les accords de location ou de banalisation prévoient que les équipages de conduite seront fournis par l'État d'immatriculation, mais ces équipages sont le plus souvent fournis par l'État de l'exploitant et les aéronefs sont exploités conformément à la législation nationale de ce dernier État. De même, ces accords peuvent comporter une grande diversité d'arrangements en matière de navigabilité. La responsabilité en cette matière peut incomber, en totalité ou en partie, à l'État de l'exploitant ou à l'État d'immatriculation. Il arrive que l'exploitant se charge des opérations d'entretien et de la tenue des registres, conformément à un système de contrôle de la navigabilité spécifié par l'État d'immatriculation.

En cas d'accident ou d'incident, il importe que tout État qui a assumé une responsabilité en ce qui concerne la sécurité d'un aéronef ait le droit de participer à l'enquête, tout au moins en ce qui a trait à cette responsabilité. Il importe également que l'État qui mène l'enquête ait rapidement accès à tous les documents et autres renseignements pertinents pour cette enquête.

Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit en un lieu dont il est impossible d'établir avec certitude qu'il se trouve sur le territoire d'un autre État, l'État de l'exploitant, après avoir consulté l'État d'immatriculation, devrait accepter la responsabilité entière ou partielle de l'enquête.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 47 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--

SUPPLÉMENT B. NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS


TABLEAU RÉCAPITULATIF

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

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

1. NOTIFICATION D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

<i>Expéditeur</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>Référence RAC13</i>
État d'occurrence	Accidents et incidents graves internationaux : tous aéronefs	État d'immatriculation Etat de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 Kg) ou avion à turboréacteurs)	4.1
Etat d'immatriculation	Accidents et incidents graves nationaux et autres: tous aéronefs	Etat de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 Kg) ou avion à turboréacteurs)	4.8

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores	RAC 13 Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	Page: 48 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017
---	--	---

2. RAPPORT FINAL


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

<i>Expéditeur</i>	<i>Type de communication</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>RAC 13</i>
État qui mène l'enquête	RAPPORT FINAL	Tous aéronefs	État qui ouvre l'enquête État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction Etat dont les ressortissants Autres Etats participant à l'enquête ont retrouvé mort dans l'accident	6.4
		Aéronefs de plus de 5700 Kg	Etat ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI	6.7

3. COMPTE RENDU ADREP

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

<i>Expéditeur</i>	<i>Type de communication</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>RAC 13</i>
État qui mène l'enquête	compte rendu préliminaire	Accidents à des aéronefs de Plus 2 250 Kg	État d'immatriculation ou État d'occurrence État de l'exploitant État de conception État de construction État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI	7.1
		Accidents à des aéronefs de 2 250 kg ou moins, si des questions de navigabilité ou des questions présentant un intérêt particulier sont en cause	Comme ci-dessus <u>sauf</u> OACI	7.2
	Compte rendu de données d'accident	Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg	OACI	7.5


 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores	RAC 13 Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	Page: 49 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017
--	--	---

	Compte rendu de données d'incident	Incidents à des aéronefs de plus de 5 700 kg	OACI	7.7
--	------------------------------------	--	------	-----

4. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

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

<i>Expéditeur</i>	<i>Type de communication</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>RAC 13</i>
Etat qui font des recommandations de sécurité	Recommandations de sécurité	Recommandations faites à un autre Etat	Service d'enquête de cet Etat	6.8 8.3
		Documents OACI	OACI	6.9

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 50 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--

SUPPLÉMENT C. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES


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

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

1. 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 circulation¹ ou une piste non assignée.
 - Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation¹ ou d'une piste non assignée.
 - Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation¹ 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 52 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	---

SUPPLÉMENT D. LIGNES DIRECTRICES POUR LA LECTURE ET L'ANALYSE DES ENREGISTREMENTS DES ENREGISTREURS DE BORD

Intervention initiale

Les lendemains d'un accident grave sont une période lourde d'exigences pour les services nationaux chargés de l'enquête quels qu'ils soient. Un des points qui exigent une décision immédiate est de déterminer où on fera procéder à la lecture et à l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord. Il est essentiel que les enregistrements des enregistreurs de bord soient lus dès que possible après un accident. L'identification rapide des domaines problématiques peut avoir une incidence sur l'enquête conduite sur le lieu de l'accident, où les éléments de preuve sont parfois éphémères. Cette identification rapide des domaines problématiques peut aussi permettre de formuler des recommandations de mesures de sécurité d'urgence éventuellement nécessaires pour éviter que l'accident ne se reproduise.

De nombreux États ne possèdent pas eux-mêmes de moyens adéquats de lecture et d'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord (conversations ou données de vol) et recourent donc à l'assistance d'autres États. Par conséquent, il est essentiel que l'autorité nationale chargée de l'enquête prenne des arrangements en temps opportun pour la lecture des enregistrements des enregistreurs de bord à une installation adéquate.


Choix d'une installation

L'État qui mène l'enquête peut solliciter l'assistance de tout autre État qui, à son avis, peut le mieux collaborer à l'enquête. Le matériel et les logiciels de lecture standard du fabricant, qu'utilisent en temps normal les compagnies aériennes et les ateliers de maintenance, ne sont pas considérés comme adéquats à des fins d'enquête.

Des techniques spéciales de récupération et d'analyse sont en général nécessaires si les enregistreurs sont endommagés.

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

- a) de démonter les enregistreurs ayant subi de graves dommages et d'en lire les données ;
- b) de lire l'enregistrement/le module mémoire original sans qu'il soit nécessaire d'utiliser l'appareil de copie d'un fabricant ou le boîtier de l'enregistreur impliqué dans l'accident (ou l'incident) ;
- c) d'analyser manuellement le signal binaire brut pour les enregistreurs de données de vol numériques à bande ;
- d) d'améliorer et filtrer numériquement les enregistrements de conversations, au moyen de logiciels appropriés ;
- e) d'analyser graphiquement les données, dériver des paramètres supplémentaires non expressément enregistrés et valider les données au moyen de contre-vérifications et d'autres méthodes analytiques afin de déterminer leur précision et leurs limites.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p>RAC 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 53 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
--	---	---

Participation de l'État de construction (ou de conception) et de l'État de l'exploitant

L'État de construction (ou de conception) a des responsabilités en matière de navigabilité et il possède aussi l'expertise qui est normalement nécessaire pour lire et analyser les renseignements que contiennent les enregistreurs de bord. Étant donné que ces renseignements peuvent souvent révéler des problèmes de navigabilité, un représentant de l'État de construction (ou de conception) devrait être présent lorsque la lecture et l'analyse des enregistrements sont effectuées dans un État autre que l'État de construction (ou de conception).

L'État de l'exploitant a des responsabilités en matière de réglementation de l'exploitation et est en mesure de fournir des explications sur des questions d'exploitation qui peuvent lui être propres. Étant donné que les informations que contiennent les enregistreurs de bord peuvent révéler des problèmes d'exploitation, un représentant de l'État de l'exploitant devrait être présent pendant que sont effectuées la lecture et l'analyse des enregistrements.

Procédures recommandées


Il est recommandé que la lecture des enregistreurs de données de vol et celle des enregistreurs de conversations de poste de pilotage soient effectuées dans la même installation, car ces enregistreurs contiennent des données complémentaires qui peuvent aider à valider chaque enregistrement et à déterminer le moment et le déroulement des événements.

Il est recommandé que les enregistreurs de bord ne soient pas ouverts ou mis en marche et que les enregistrements originaux ne soient pas copiés (notamment à l'aide d'appareils de copie haute vitesse) avant la lecture à cause du risque d'endommagement des enregistrements.

Il est recommandé que l'installation à laquelle les enregistrements des enregistreurs de bord sont lus pour un autre État ait la possibilité de formuler des observations dans le rapport final afin de garantir que les caractéristiques de l'analyse de l'enregistrement des enregistreurs de bord ont été prises en compte.

L'installation à laquelle s'effectue la lecture des enregistrements peut avoir besoin de l'expertise du constructeur et de l'exploitant de l'aéronef pour vérifier les données d'étalonnage et valider les renseignements enregistrés.

L'État qui conduit l'enquête peut laisser les enregistrements originaux ou une copie de ces enregistrements à l'installation de lecture jusqu'à ce que l'enquête soit achevée, pour qu'il soit plus facile de répondre en temps opportun à des demandes supplémentaires ou à des demandes d'éclaircissements, sous réserve que des procédures de sûreté appropriées y soient en place pour protéger les enregistrements.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie Union des Comores</p>	<p style="text-align: center;">RAC 13</p> <p style="text-align: center;">Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 54 de 54 Révision: 00 Date: 23/05/2017</p>
---	---	--

SUPPLÉMENT E. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS

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

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

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

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.