

République du Togo

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de L'Aviation Civile



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

RANT 13

ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

1^{ère} édition / Révision 00 / Juillet 2015

APPROUVÉ PAR

L'arrêté N° 028/ MIT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (RANT 13)



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 13
**Enquêtes sur les accidents
et incidents d'aviation**

Page: 2 de 62
Révision : 00
Date : 01/07/2015

ADMINISTRATION DU DOCUMENT



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PG RANT	1	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
PG ADM	2	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LPE	3	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
ER	4	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LA	5	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
TM	6-8	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
P.L.I.B	9	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 1	10-13	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 2	14	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 3	15-16	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 4	17-22	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 5	23-33	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 6	34-37	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 7	38-39	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 8	40	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
PG APPEND/SUPPL	41	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE	42-46	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
PG SUPPLEMENTS	47	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
SUPPLEMENT A	48	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
SUPPLEMENT B	49-51	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
SUPPLEMENT C	52-53	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
SUPPLEMENT D	54-56	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
SUPPLEMENT E	57-60	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
SUPPLEMENT F	61-62	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 13

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page: 4 de 62

Révision : 00

Date : 01/07/2015

ENREGISTREMENT DES REVISIONS

Nr de Rév	Date d'application	Date d'insertion	Emargement	Remarques

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
CHAPITRE 1. DEFINITIONS/ABREVIATIONS ET ACRONYMES	10
1.1 Définitions	10
1.2 Abréviations	13
CHAPITRE 2 APPLICATION	14
CHAPITRE 3 GENERALITES	15
Objectif de l'enquête	15
Programme National de Sécurité	15
Conservation des Indices, Garde et Enlèvement de l'Aéronef	15
Responsabilité de l'état du Togo en tant qu'état d'occurrence d'un accident d'aéronef	15
Généralités	15
Demande émanant de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction	15
Transfert de la garde de l'aéronef	16
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
Responsabilités du Togo en tant qu'État d'occurrence	17
Envoi de la notification	17
Forme et contenu	18
Langue à utiliser	19
Renseignements complémentaires	19
Responsabilités de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction	19
Renseignements — Participation	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.	20
Responsabilité du Togo en tant qu'État d'Immatriculation	20
Envoi de la notification	20
Responsabilité du Togo en tant qu'État de l'Exploitant	20
Renseignements — Participation	20
Accident d'aéronefs togolais à l'étranger ou impliquant des ressortissants togolais	21
Assistance du Togo	21

CHAPITRE 5	ENQUÊTE	23
	Responsabilité de l'Ouverture et de la Conduite de l'Enquête	23
	Accident ou incident survenu sur le territoire du Togo	23
	État d'occurrence	23
	Accident ou incident survenu sur le territoire d'un État non contractant	24
	État d'Immatriculation ou d'exploitation	24
	Accident ou incident survenu en dehors du territoire d'un État quelconque	24
	État d'Immatriculation	24
	Organisation et conduite de l'enquête	24
	Responsabilités du Togo	24
	Généralités	25
	Enquêteur désigné — Désignation	26
	Enquêteur désigné — Accès à l'épave et contrôle de l'épave	26
	Enregistreurs de bord — Accidents et incidents	26
	Autopsies	26
	Examens médicaux	27
	Coordination — Autorités judiciaires	27
	Information des services de sûreté en aviation	27
	Non-divulgateion des éléments	27
	Réouverture de l'enquête	28
	Partage de renseignements sur les enquêtes	29
	Renseignements sur un accident ou un incident	29
	Responsabilité du Togo en tant qu'État d'Immatriculation et de l'Exploitant	29
	Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves	29
	Renseignements sur les organismes	29
	Participation à l'Enquête	29
	Participation de l'État d'Immatriculation, de l'État de l'Exploitant, de l'État de Conception et de l'État de Construction	30
	Droits	30
	Obligations	30
	Participation d'Autres États	31
	Droits	31
	Privilèges des Représentants Accrédités	31
	Conseillers	31
	Participation	31
	Obligations	32
	Participation des États dont des Ressortissants sont au nombre des Morts ou des Blessés Graves.	33
	Droits et privilèges	33

CHAPITRE 6	RAPPORT FINAL	34
	Responsabilité du Togo	34
	Diffusion de Renseignements - Consentement	34
	Responsabilité du Togo lorsqu'il mène l'enquête	34
	Consultation	34
	États auxquels le rapport sera envoyé	35
	Diffusion du rapport final	35
	Recommandations de sécurité	36
	Responsabilités du Togo lorsqu'il reçoit ou émet des recommandations de Sécurité	36
	Suite à donner aux recommandations de sécurité	36
CHAPITRE 7	COMPTES RENDUS ADREP	38
	Compte Rendu Préliminaire	38
	Responsabilité du Togo lorsqu'il mène l'enquête	38
	Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg	38
	Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins	38
	Langue à utiliser	39
	Envoi	39
	Compte Rendu de Données d'Accident / Incident	39
	Responsabilité du Togo lorsqu'il mène l'enquête	39
	Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg	39
	Renseignements supplémentaires	39
	Accidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg	39
CHAPITRE 8	MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS	40
	Systèmes de bases de données et mesures préventives	40
APPENDICE.	Modèle de présentation de rapport final	42
SUPPL.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	48
SUPPL.B	Notification et communications – tableau récapitulatif	49
SUPPL.C	Liste d'exemples d'incidents graves	52
SUPPL.D	Lignes directrices pour la lecture et l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord	54
SUPPL.E	Orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité	57
SUPPL.F	Éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs	61



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 13
**Enquêtes sur les accidents
et incidents d'aviation**

Page: 9 de 62
Révision : 00
Date : 01/07/2015

Page laissée intentionnellement blanche

CHAPITRE 1

DEFINITIONS/ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

1.1 DEFINITIONS

Pour l'application du présent règlement les termes et expressions ci-après 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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 11 de 62</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 01/07/2015</p>
--	--	---

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 F.

Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Autorité de l'Aviation Civile : Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo

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

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de quarante-huit (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 pernicieux.

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 des Transport Aériens pour mener les enquêtes sur un accident ou incident grave survenu sur le territoire du Togo

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 investigations techniques sur les accidents et incidents.

Note. Le RANT 06 - PART OPS 1, OPS 2, et OPS 3 contient 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 de l'aéronef.

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

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

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

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.

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 l'Autorité de l'aviation civile du Togo 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 une liste exhaustive mais non limitative d'incidents graves.

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

Programme national de sécurité : 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 le Togo, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État .Le représentant accrédité désigné proviendra de la CPI-EAA.

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).

ANAC-TOGO : Agence Nationale de l'Aviation Civile du TOGO

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

CPI-EAA: Commission Permanente Indépendante chargée des enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

CHAPITRE 2 : APPLICATION

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

Note.— L'application de cette exigence 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 exigences qui concernent le Togo, État de l'exploitant ne s'appliquent que s'il s'agit d'un aéronef loué, affrété, ou banalisé, et si le Togo 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.

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.

PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ

3.2 Le Togo établira un Programme National de Sécurité conformément au RANT 19 en vue de réaliser un niveau de sécurité acceptable de l'aviation civile.

CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT DU TOGO EN TANT QU'ÉTAT D'OCCURRENCE D'UN ACCIDENT D'AERONEF

Généralités

3.3 Le Togo, 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 comprennent notamment la conservation, par des procédés photographiques ou autres, de tous les indices susceptibles d'être enlevés, effacés, perdus ou détruits. La garde de l'aéronef comprend des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef aux personnes non autorisées et à empêcher le pillage et la détérioration.

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

La récupération et la manipulation des enregistreurs de bord doivent être confiées à un personnel qualifié pour la conservation des indices.

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, Le Togo 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 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'État 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 ,le Togo (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, le Togo 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 le Togo juge impossible de permettre l'accès, le Togo assurera lui-même le déplacement de l'aéronef ou de son contenu à un endroit où il pourra en autoriser l'accès.

CHAPITRE 4. NOTIFICATION

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

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

RESPONSABILITÉ DU TOGO 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 togolais, 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.

Le Togo 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.
- f) le cas échéant, aux organismes régionaux et internationaux concourant à la sécurité de l'aviation civile et aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile dans des conditions définies par les exigences en vigueur.

Toutefois, lorsque le Togo 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 au Togo.

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 RANT 12.

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'affréteur de l'aéronef ;
- d) qualification du pilote Commandant de bord et nationalité de l'équipage et des passagers ;
- e) date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou de l'incident grave ;
- f) dernier point de départ 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 le Togo 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 du Togo État d'occurrence ;
- m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.



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.

Renseignements complémentaires

4.4 Dès qu'il sera en mesure de le faire, le Togo Etat d'occurrence communiquera les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

RESPONSABILITÉ DU TOGO QU'ÉTAT D'IMMATRICULATION OU ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION

Renseignements — Participation

4.5 Le Togo accusera réception de la notification d'accident ou d'incident grave chaque fois qu'il recevra une notification en tant qu'État d'immatriculation ou État de l'exploitant,

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

4.7 Le Togo 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, lorsqu'il recevra la notification en tant qu'État de l'exploitant

**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 DU TOGO EN TANT QU'ÉTAT D'IMMATRICULATION

Envoi de la notification

4.8 Le Togo 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, lorsqu'il ouvre une enquête sur un accident ou un incident grave :

- 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 RANT 12 -Recherches et Sauvetage (SAR).

RESPONSABILITÉ DU TOGO EN TANT QU'ÉTAT DE L'EXPLOITANT

Renseignements — Participation

4.9 Le Togo en tant qu'État de l'exploitant, accusera réception d'une notification d'accident ou d'incident grave (voir § 4.1).

4.10 Le Togo, lorsqu'il reçoit la notification en tant qu'État de l'exploitant, État de conception ou l'État de construction fournira à l'État d'immatriculation, sur demande, tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. Il fera savoir également à l'État d'immatriculation s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et dans l'affirmative, il indiquera son nom et les coordonnées permettant

de le contacter. Si le représentant accrédité doit être présent à l'enquête, le Togo 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'État du Togo 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 TOGOLAIS A L'ETRANGER OU IMPLIQUANT DES RESSORTISSANTS TOGOLAIS.

4.12 En cas d'accident ou d'incident d'aéronef togolais hors du territoire national ou impliquant des ressortissants togolais, 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'affrèteur 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 togolais 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 DU TOGO

4.15 Le Togo fournira sur demande de tous Etat, les renseignements utiles dont il dispose sur un accident ou un incident.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 13

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page: **22 de 62**
Révision : **00**
Date : **01/07/2015**

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

CHAPITRE 5. ENQUETE

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

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE DU TOGO

État d'occurrence

5.1 Tout accident ou incident grave d'aéronef survenu au Togo donne lieu à une enquête technique.

Tout incident d'aéronef donne lieu à un rapport circonstancié de service de la navigation aérienne, du gestionnaire d'aéroport et/ou du fournisseur de l'exploitant d'aéronef à l'Autorité de l'aviation civile.

Le Togo ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident et sera en outre responsable de la conduite de l'enquête, mais il pourra déléguer, en totalité ou en partie, cette conduite à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, le Togo facilitera l'enquête par tous les moyens.

5.1.1 Le Togo ouvrira une enquête sur les circonstances d'un incident grave. Il 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 par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, le Togo facilitera l'enquête par tous les moyens.

5.1.2 Le Togo ouvrira une enquête sur les circonstances de tout incident grave concernant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. Il 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 par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, le Togo facilitera 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. — Le Togo, lorsqu'il 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, le Togo garde 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, le Togo 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 24 de 62</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 01/07/2015</p>
--	--	---

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

État d'immatriculation ou d'exploitation

5.2 le Togo en tant qu'État d'immatriculation, État de l'exploitant, État de conception ou État de construction, prend les dispositions pour ouvrir et 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, 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 présent règlement,.

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

État d'immatriculation

5.3 Le Togo prend les dispositions pour ouvrir et mener 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, lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave d'un avion immatriculé au Togo se trouve sur le territoire d'un État quelconque.

5.3.1 En cas d'accident survenu dans les eaux internationales dont le Togo serait parmi les États contractants les plus proches du lieu de l'accident, le Togo prêtera l'assistance qu'il sera en mesure de fournir et répondra, 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, le Togo en tant qu'État de l'exploitant, État de conception ou État de construction, prendra les dispositions pour ouvrir et 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

RESPONSABILITÉ DU TOGO

Note. — Aucune des dispositions qui suivent n'empêche le Togo lorsqu'il mène l'enquête de faire appel au concours des meilleurs experts techniques en s'adressant à n'importe quelle source.

- a) Le responsable de l'organisme d'enquête ordonne, sans délai, l'enquête technique en cas d'accident ou d'incident grave survenu au Togo. Le ministre chargé de l'aviation civile nomme pour chaque accident un enquêteur désigné sur proposition du responsable de l'organisme d'enquête.

- b) Les modalités d'application, notamment la nature de la commission permanente indépendante, les conditions de nomination de ses membres, le mode de financement des enquêtes techniques, les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques et d'habilitation des agents pouvant effectuer certains actes d'enquête ainsi que les cas et les conditions dans lesquels des experts de nationalité étrangère et des représentants d'autres États peuvent participer à l'enquête technique, sont déterminés par décret et arrêté.
- c) La composition de la commission est fixée par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile. Cette commission est fonctionnellement indépendante, notamment des autorités aéronautiques nationales responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne ou de l'exploitation des aéroports et, en général de toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête confiée à la commission.
- d) La commission d'enquête dotée de moyens qui lui permettent d'accomplir sa mission en toute indépendance, est seule compétente pour déterminer l'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour son exécution.
- e) Le Togo pourra déléguer tout ou partie de la conduite de l'enquête à un autre État, par accord et consentement mutuels. De toute façon, le Togo facilitera l'enquête par tous les moyens.

Généralités

5.4 La commission d'enquête sur les accidents mènera 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) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- c) si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ;
- d) l'établissement du rapport final.

Lorsque ce sera matériellement possible, la Commission d'enquête 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 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 26 de 62</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 01/07/2015</p>
--	--	---

5.4.2 L'organisme d'enquête sur les accidents élabore les politiques et les procédures de gestion et de conduite des enquêtes à l'usage des enquêteurs technique. Ces procédures comprendront l'organisation et la planification, l'enquête et le compte rendu.

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 et ne sera pas gênée, par des enquêtes ou des procédures judiciaires ou administratives.

Enquêteur désigné — Désignation

5.5 Le Togo désignera l'enquêteur qui sera chargé du déclenchement et de la direction de l'enquête.

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

5.6 L'enquêteur désigné, les enquêteurs techniques, les enquêteurs de première information et toute personne autorisée à participer à l'enquête technique, doivent pouvoir accéder librement à l'épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers ATS, et sur lesquels ils exerceront 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 le Togo qui mène l'enquête sur un accident ou sur un incident ne possède pas de moyens suffisants pour faire la lecture des enregistreurs de bord, il utilisera les moyens mis à sa disposition par d'autres États, en tenant compte de ce qui suit:

- 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 RANT 11 – PART 1, Chapitre 6.

Autopsies

5.9 En cas d'accident mortel, le Togo 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'investigations techniques 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 Réserve

Coordination — Autorités judiciaires

5.10 Le Togo reconnaîtra la nécessité d'une coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires lorsqu'il 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 du Togo 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.

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 de l'aviation civile au Togo ou dans les États concernés en soient informées.

Non-divulgateion des éléments

5.12 L'enquêteur désigné ou l'organisme d'enquête ne communiqueront aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que l'Autorité chargée de l'administration de la justice ne détermine que leur divulgation importe plus que les

incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, au niveau national et international, sur l'enquête ou sur toute enquête ultérieure :

- a) toutes les déclarations obtenues de personnes par la commission d'enquête au le cours de ses investigations ;
- b) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
- c) renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident ;
- d) enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et transcriptions de ces enregistrements ;
- e) enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
- f) enregistrements d'images du poste de pilotage pendant le vol et toute partie ou transcription de ces enregistrements ;
- g) opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord.

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

Note 1. — Les renseignements contenus dans les éléments énumérés ci-dessus, y compris les renseignements fournis de plein gré par des personnes interrogées lors de l'enquête sur un accident ou un incident, risquent d'être ensuite utilisés de façon inappropriée dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale. Si des renseignements de ce type sont diffusés, ils risquent dans l'avenir de ne plus être communiqués ouvertement aux enquêteurs. L'absence de ces renseignements paralyserait le processus d'enquête et influerait gravement sur la sécurité des vols.

Note 2. — Le Supplément E contient des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité.

5.12.2 L'enquêteur désigné et la Commission d'enquête ne devront pas divulguer les noms des personnes concernées par un accident ou un incident.

Réouverture de l'enquête

5.13 Si, après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts, le Togo rouvrira cette enquête. Toutefois, si le Togo 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.

PARTAGE DE RENSEIGNEMENTS SUR LES ENQUETES

Renseignements sur un accident ou un incident

5.14 Le Togo fournira, à la demande de l'État qui mène l'enquête sur un accident ou sur un incident, tous les renseignements utiles dont il dispose.

Note. — Voir également § 5.16.

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

RESPONSABILITÉ DU TOGO 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 au Togo est impliqué dans un accident ou un incident grave et atterrit dans un État autre que l'État d'occurrence, le Togo, sur demande de l'État qui mène l'enquête, fournira à ce dernier État les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause.

Note. — Lorsqu'il appliquera les dispositions du § 5.16, le Togo en tant qu'État d'immatriculation ou 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, le Togo 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 quelconque État est continuellement exigée au Togo si le Togo 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.
- 5.19 Le Togo, en tant qu'État d'immatriculation ou État de l'exploitant nommera un ou plusieurs conseillers proposés par l'exploitant pour seconder son représentant accrédité.
- 5.19.1 Dans le cadre de ses propres procédures, le Togo, lorsqu'il mène l'enquête et s'il 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 Le Togo en tant qu'État de conception ou 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 réserve de ses propres procédures, le Togo en tant qu'État qui mène l'enquête et s'il 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'État de conception ni l'État de construction ne nomme de représentant accrédité.

Obligations

- 5.22 En cas d'accident survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg, le Togo qui mène l'enquête 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, de nommer un représentant accrédité.

Note 1.— Aucune des dispositions du § 5.22 ne vise à empêcher le Togo 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 le Togo qui mène l'enquête estime que ces 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 le Togo 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 au Togo 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 n'empêche 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 RANT 09 — 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 ;
- h) de participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes 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.— Aucune des dispositions du présent paragraphe n'interdit au Togo qui mène l'enquête de conférer des privilèges qui aillent au-delà de ceux qui sont énumérés.

Note 3. — 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 la Commission d'enquête.
- c) *Note. — Aucune des dispositions de la présente exigence n'empêche que les faits soient rapidement rendus publics, sous réserve de l'autorisation du Togo 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.*

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 33 de 62</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 01/07/2015</p>
--	--	---

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

Droits et privilèges

5.27 Le TOGO lorsqu'il 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 le Togo qui mène l'enquête approuve la divulgation au public, ainsi qu'aux renseignements sur l'évolution de l'enquête ;
- c) de recevoir copie du rapport final.

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

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

5.28 Le Togo 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 lorsqu'il mène l'enquête.

CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL

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

RESPONSABILITÉ DU TOGO

Diffusion de renseignements — Consentement

6.2 Le Togo 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 DU TOGO LORSQU'IL MÈNE L'ENQUÊTE

Consultation

6.3 Le Togo, 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 le Togo reçoit des observations dans les soixante (60) jours, il 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 le Togo ne reçoit pas d'observations dans les soixante (60) jours qui suivent la date de la première lettre d'accompagnement, il 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 du présent paragraphe ne vise à empêcher le Togo 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 35 de 62</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 01/07/2015</p>
--	--	---

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. — Le Togo 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.

6.3.1 Le Togo 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'il mène l'enquête.

6.3.2 Le Togo 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'il mène l'enquête.

États auxquels le rapport sera envoyé

6.4 Le Togo 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, le Togo, sur un accident ou un incident, rendra public le rapport final dans les plus brefs délais et, si possible, dans les douze (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 douze (12) mois, le Togo, 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 Le Togo, lorsqu'il a rendu public un rapport final sur un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg, il en adressera un exemplaire à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Note. — Le rapport final adressé à l'OACI est rédigé en français ou en anglais et présenté comme il est indiqué dans l'Appendice.

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.

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 Le Togo adressera, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes recommandations de sécurité issues des enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans 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 DU TOGO LORSQU'IL REÇOIT OU ÉMET DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Suite à donner aux recommandations de sécurité

6.10 Si le Togo reçoit des recommandations de sécurité, il informera l'État qui a présenté les propositions des mesures correctrices qu'il a prises ou qu'il envisage de prendre, ou des raisons justifiées pour lesquelles il n'en prendra pas dans les quatre-vingt-dix (90) jours de la date de la correspondance d'accompagnement.

Note. — Aucune des dispositions du présent paragraphe ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de faire des propositions de mesures de prévention autres que des recommandations de sécurité.

Note. — Aucune des dispositions du présent paragraphe 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 Le Togo élabore et émet en œuvre des procédures pour enregistrer les suites données aux recommandations de sécurité lorsque qu'il mène l'enquête ou émet des recommandations de sécurité.

6.12 Si le Togo reçoit une recommandation de sécurité, il élaborera et mettra en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite à cette recommandation.

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 DU TOGO LORSQU'IL 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, le Togo, 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.
- g)** le cas échéant, aux organismes régionaux et internationaux concourant à la sécurité de l'aviation civile et aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile dans des conditions définies par les exigences en vigueur.

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, le Togo, 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 ;

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 39 de 62</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 01/07/2015</p>
--	--	---

- 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.

Envoi

7.4 Le compte rendu préliminaire sera envoyé par télécopieur, courrier électronique ou poste aérienne dans les trente (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 DU TOGO LORSQU'IL 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, le Togo 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 Le Togo 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 Le Togo enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'incident à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale lorsqu'il 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.

CHAPITRE 8. MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS

Note. — Outre les dispositions du présent chapitre, des exigences 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 RANT 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.

Systèmes de bases de données et mesures préventives

8.1 L'Autorité de l'aviation civile 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 qui ont été recueillis, notamment ceux qui proviennent de ses systèmes de comptes rendus d'incidents, 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 finaux sur les accidents et incidents qui ont fait l'objet d'une enquête.

8.2 L'Autorité de l'aviation civile 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 au 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 RANT 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
du Togo

RANT 13

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page: **41 de 62**

Révision : **00**

Date : **01/07/2015**

APPENDICES / SUPPLEMENTS

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 42 de 62</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 01/07/2015</p>
--	--	---

APPENDICE.

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

PRÉSENTATION

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

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

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

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

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

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

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

Appendices. À insérer le cas échéant.

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

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

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

1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

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

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

1.2 **Tués et blessés.**

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

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

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

1.3 **Domages 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 44 de 62</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 01/07/2015</p>
--	--	---

1.5 **Renseignements sur le personnel :**

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

1.6 **Renseignements sur l'aéronef :**

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

1.7 **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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 45 de 62</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 01/07/2015</p>
--	--	---

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.

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.

3. CONCLUSIONS

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

Note.— Comme il est indiqué dans le § 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.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 13

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page: 47 de 62

Révision : 00

Date : 01/07/2015

SUPPLÉMENTS

SUPPLÉMENT A.

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

Les exigences contenues dans le RANT 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.

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 RANT13</i>
État d'occurrence	Accidents et incidents graves internationaux : tous aéronefs	État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg) ou avions à turboréacteurs)	4.1
État d'immatriculation	Accidents et incidents graves nationaux et autres :	État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg) ou avions à turboréacteurs)	4.8

2. RAPPORT FINAL

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

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

3. COMPTE RENDU ADREP

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

<i>Expéditeur</i>	<i>Type de communication</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>Référence RANT 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 DONNEES D'ACCIDENT	Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg	OACI	7.5
	COMPTE RENDU DE DONNEES D'INCIDENT	Incidents à des aéronefs de plus de 5 700 kg	OACI	7.7

MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

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

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

SUPPLÉMENT C.

LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

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

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

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

- Quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée.
- Collisions non classées comme accidents.
- Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.
- Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation ou une piste non assignée.
- Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation ou d'une piste non assignée.
- Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation ou une piste non assignée.
- Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.
- Incendies ou fumée dans le poste de pilotage, la cabine des passagers ou dans les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même s'ils ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.
- Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.
- Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteur, y compris les panes de turbomachine non contenues, non classées comme accident.
- Panes 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 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 du Togo</p>	<p>RANT 13</p> <p>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</p>	<p>Page: 54 de 62</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 01/07/2015</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 l'autorité nationale chargée de l'enquête, dans n'importe quel pays. 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 ont en général nécessaires si les enregistreurs sont endommagés.

Les moyens utilisés pour la lecture des enregistrements des enregistreurs de bord devraient offrir les possibilités suivantes :

- a) pouvoir démonter et lire des enregistreurs ayant subi de graves endommagements ;
- b) pouvoir 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) pouvoir analyser manuellement le signal binaire brut pour les enregistreurs de données de vol numériques à bande ;

- d) pouvoir rehausser et filtrer numériquement les enregistrements de conversations, au moyen de logiciels appropriés ;
- e) pouvoir analyser graphiquement les données, dériver des paramètres supplémentaires non expressément enregistrés et valider les données au moyen de contre-vérifications et d'autres méthodes analytiques afin de déterminer leur précision et leurs limites.

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

L'État de construction (ou de conception) a des responsabilités en matière de navigabilité et il possède aussi l'expertise qui est normalement nécessaire pour lire et analyser les renseignements que contiennent les enregistreurs de bord. Étant donné que ces renseignements peuvent souvent 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



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 13

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page: **56 de 62**
Révision : **00**
Date : **01/07/2015**

facile de répondre en temps opportun à des demandes supplémentaires ou à des demandes d'éclaircissements, sous réserve que des procédures de sûreté appropriées y soient en place pour protéger les enregistrements.

SUPPLÉMENT E.

ORIENTATIONS JURIDIQUES RELATIVES À LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PROVENANT DES SYSTÈMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DE DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ

1. INTRODUCTION

1.1 La protection des renseignements sur la sécurité contre une utilisation inappropriée est indispensable pour assurer la mise à disposition continue de tels renseignements, vu que leur emploi à d'autres fins que la sécurité peut entraver leur accessibilité future et avoir des effets préjudiciables sur la sécurité de l'aviation. C'est ce qu'a reconnu la 35^e session de l'Assemblée de l'OACI, qui a noté que les lois et règlements nationaux actuels de nombreux États ne traitent peut-être pas adéquatement la façon dont les renseignements sur la sécurité sont protégés contre un usage indu.

1.2 Les orientations figurant dans le présent Supplément visent donc à aider les États à promulguer des lois et règlements nationaux pour protéger les renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS), tout en permettant une administration appropriée de la justice. L'objectif est d'empêcher l'usage indu de renseignements recueillis dans l'unique but d'améliorer la sécurité de l'aviation.

1.3 Les États ayant des systèmes juridiques différents, les orientations juridiques doivent leur donner la souplesse de formuler leurs lois et règlements en conformité avec leurs politiques et pratiques nationales.

1.4 Les orientations figurant dans le présent Supplément consistent donc en un ensemble de principes inspirés des exemples de lois et règlements nationaux fournis par les États. Les concepts décrits dans ces principes pourraient être adaptés ou modifiés pour répondre aux besoins particuliers de l'État qui promulgue des lois et règlements pour protéger des renseignements sur la sécurité.

1.5 Dans le présent Supplément :

a) le terme *renseignements sur la sécurité* désigne des renseignements qui sont contenus dans un SDCPS mis en place dans l'unique but d'améliorer la sécurité de l'aviation et qui remplissent les conditions requises pour être protégés, qui sont spécifiées au § 3.1 ci-dessous ;

b) le terme *personnel d'exploitation* désigne le personnel participant aux opérations aériennes qui est en mesure de communiquer des renseignements sur la sécurité à un SDCPS. Ce personnel comprend notamment les membres des équipages de conduite, les contrôleurs de la circulation aérienne, les opérateurs de station aéronautique, les techniciens de maintenance, les membres des équipages de cabine, les agents techniques d'exploitation et le personnel d'aire de trafic ;

c) l'expression *utilisation inappropriée* désigne une utilisation des renseignements sur la sécurité à des fins autres que celles pour lesquelles ils ont été recueillis, à savoir une utilisation dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale contre du personnel d'exploitation ou une divulgation des renseignements au public ;

d) l'abréviation **SDCPS** désigne les systèmes de traitement et de compte rendu de données, les bases de données, les mécanismes d'échange de renseignements et les enregistrements, et elle englobe :

- 1) les éléments ayant trait aux enquêtes sur les accidents et les incidents, décrits au Chapitre 5
- 2) les systèmes obligatoires de comptes rendus d'incidents, décrits au RANT 19;
- 3) les systèmes volontaires de comptes rendus d'incidents, décrits au RANT 19;;
- 4) les systèmes de comptes rendus par autodivulgation, y compris les systèmes de saisie automatique des données, décrits dans le RANT 06 Part OPS 1, Chapitre 3, ainsi que les systèmes de saisie manuelle des données.

Note.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des renseignements sur les systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité.

2. PRINCIPES GÉNÉRAUX

2.1 L'unique but de la protection des renseignements sur la sécurité contre une utilisation inappropriée est d'assurer la mise à disposition continue de tels renseignements afin de permettre l'application de mesures de prévention appropriées et opportunes, et le renforcement de la sécurité.

2.2 La protection des renseignements sur la sécurité ne vise pas à entraver l'administration appropriée de la justice dans les États.

2.3 Les lois et règlements nationaux protégeant les renseignements sur la sécurité devraient garantir un juste équilibre entre la nécessité de protéger ces renseignements afin de renforcer la sécurité de l'aviation et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice.

2.4 Les lois et règlements nationaux protégeant les renseignements sur la sécurité devraient en empêcher l'utilisation inappropriée.

2.5 Assurer la protection des renseignements sur la sécurité qui remplissent les conditions requises pour être protégés compte au nombre des responsabilités des États en matière de sécurité.

3. PRINCIPES RÉGISSANT LA PROTECTION

3.1 Pour être protégés contre une utilisation inappropriée, les renseignements sur la sécurité devraient remplir entre autres les conditions suivantes : ils ont été recueillis expressément à des fins liées à la sécurité et leur divulgation entraverait leur mise à disposition continue.

3.2 La protection assurée devrait être spécifique à chaque SDCPS, selon la nature des renseignements sur la sécurité qu'il contient.

3.3 Une procédure formelle devrait être établie pour protéger les renseignements sur la sécurité qui remplissent les conditions requises pour être protégés.

3.4 Les renseignements sur la sécurité ne devraient pas être utilisés à d'autres fins que celles pour lesquelles ils ont été recueillis.

3.5 L'utilisation de renseignements sur la sécurité dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale devrait être régie par des balises appropriées prévues par des lois nationales.

4. PRINCIPES RÉGISSANT LES DÉROGATIONS

Les dérogations à la protection des renseignements sur la sécurité ne devraient être accordées par les lois et règlements nationaux que dans les conditions suivantes :

- a) il y a des preuves que l'événement a été causé par un acte considéré, d'après la loi, comme ayant été accompli avec l'intention de causer des dommages ou en sachant que des dommages en résulteront probablement, ce qui équivaut à un cas de conduite insouciant, de négligence grave ou de faute volontaire ;
- b) une autorité compétente estime que les circonstances laissent raisonnablement présumer que l'événement peut avoir été causé par un acte accompli avec l'intention de causer des dommages ou en sachant que des dommages en résulteront probablement, ce qui équivaut à un cas de conduite insouciant, de négligence grave ou de faute volontaire ; ou
- c) un examen par une autorité compétente établit que la diffusion des renseignements sur la sécurité est nécessaire à l'administration appropriée de la justice et que cette diffusion prime sur les incidences défavorables qu'elle pourrait avoir, aux niveaux national et international, sur la mise à disposition future de renseignements sur la sécurité.

5. DIVULGATION AU PUBLIC

5.1 Sous réserve des principes ci-dessus qui régissent la protection et les dérogations, quiconque sollicite la divulgation de renseignements sur la sécurité devrait justifier cette divulgation.

5.2 Des critères formels devraient être établis pour la divulgation des renseignements sur la sécurité, et ces critères devraient notamment comprendre les suivants :

- a) la divulgation des renseignements sur la sécurité est nécessaire pour corriger des conditions qui compromettent la sécurité ou pour modifier des politiques et des règlements ;
- b) la divulgation des renseignements sur la sécurité n'entravera pas la mise à disposition future de tels renseignements pour l'amélioration de la sécurité ;

c) la divulgation de renseignements personnels faisant partie des renseignements sur la sécurité n'enfreint pas de loi sur le respect de la vie privée ;

d) les renseignements sur la sécurité divulgués sont dépersonnalisés, ou leur divulgation est faite de façon sommaire ou récapitulative.

6. RESPONSABILITÉ DU DÉPOSITAIRE DES RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ

Un dépositaire devrait être désigné pour chaque SDCPS. Il incombe au dépositaire d'appliquer toutes les mesures de protection possibles contre la divulgation des renseignements, à moins que :

a) la personne à l'origine des renseignements lui ait donné son consentement à la divulgation des renseignements ; ou

b) le dépositaire ait la certitude que la diffusion des renseignements sur la sécurité respecte les principes régissant les dérogations.

7. PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS ENREGISTRÉS

Étant donné que les enregistrements de l'ambiance sonore à un poste de travail qui sont effectués en application de la loi, par exemple ceux qui sont faits au moyen d'enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR), pourraient, dans le cas du personnel d'exploitation, être perçus comme une atteinte à la vie privée que les membres d'autres professions n'ont pas à subir :

a) sous réserve des principes ci-dessus régissant la protection et les dérogations, les lois et règlements nationaux devraient considérer ces enregistrements comme des renseignements protégés confidentiels, c'est-à-dire des renseignements qui méritent une protection accrue ;

b) les lois et règlements nationaux devraient prévoir des mesures de protection particulières en ce qui a trait à la confidentialité de ces enregistrements et à leur accès par le public. Les mesures de protection des enregistrements de l'ambiance sonore à un poste de travail qui sont effectués en application de la loi peuvent comprendre la publication d'ordonnances de non-divulgation au public.

SUPPLÉMENT F.

ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS

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

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

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

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