

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

Travail - Justice - Solidarité

MINISTÈRE CHARGÉ DE L'AVIATION CIVILE

AUTORITE GUINEENNE DE L'AVIATION CIVILE



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES DE LA GUINÉE

R.A.G. 13

ENQUETES SUR LES ACCIDENTS

ET INCIDENTS D'AVIATION

Édition 02 - Mai 2017

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° Édition	Date Édition	N° Révision	Date Révision
PG	-	02	Mai 2017	00	Mai 2017
LPE	2	02	Mai 2017	00	Mai 2017
ED/AMD	3	02	Mai 2017	00	Mai 2017
LR	4	02	Mai 2017	00	Mai 2017
FO/PA	5	02	Mai 2017	00	Mai 2017
TM	6 – 9	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 13.1	1 – 5	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 13.2	1 – 1	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 13.3	1 – 2	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 13.4	1 – 5	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 13.5	1 – 13	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 13.6	1 – 4	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 13.7	1 – 3	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 13.8	1 – 3	02	Mai 2017	00	Mai 2017
PG APPENDICES	1 – 1	02	Mai 2017	00	Mai 2017
APPENDICE - 1	1 – 6	02	Mai 2017	00	Mai 2017
APPENDICE - 2	1 – 4	02	Mai 2017	00	Mai 2017
PG SUPPLÉMENTS	1 - 1	02	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT - A	1 – 1	02	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT - B	1 – 3	02	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT - C	1 – 2	02	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT - D	1 – 2	02	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT - E	1 – 2	02	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT - F	1 – 2	02	Mai 2017	00	Mai 2017

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date Révision
Loi	République de Guinée	Titre XII de la loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013 portant code de l'aviation civile de la République de Guinée		J.O du 28 Novembre 2013
Annexe 13	OACI	Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	11 ^{ème} Édition Amdt 15	Juillet 2016 Appl Nov 2016
		Manuel d'investigations technique sur les accidents et les incidents d'aviation (Doc. 9756)		
		Manuel de compte rendu d'accident/incident (Doc. 9156) ;		
		Manuel sur la prévention des incursions sur piste (Doc. 9870)		
		Manuel de la gestion de la sécurité (Doc. 9859)		
		Manuel de médecine aéronautique (Doc. 8984)		
		Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc. 9284)		
		- Circulaire relative aux directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation (Cir. 298) ;		
		Circulaire relative à l'enquête sur les facteurs humains dans les accidents et les incidents (Cir. 240)		



FICHE D'OBSERVATIONS / PROPOSITIONS D'AMENDEMENT

- (a) Toute personne ayant relevé des inexactitudes dans ce règlement est priée de bien vouloir en faire mention sur la fiche ci-dessous en précisant la référence de la page incriminée.
- (b) Les différents utilisateurs peuvent aussi faire des propositions d'amendements à la présente version du présent RAG 13 en remplissant la fiche ci-dessous.
- (c) La présente fiche ne doit pas être retirée du manuel. En cas de nécessité, une copie de cette fiche devra être renseignée pour être envoyée dans les meilleurs délais à l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile – Direction de la Réglementation.

EXPEDITEUR :		Date :
Nom :		
Service :		
Téléphone :		
Référence de la page	OBSERVATIONS / PROPOSITIONS D'AMENDEMENT	

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 13.1.	DÉFINITIONS/ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	1
13.1.1	Définitions	1
13.1.2	Abréviations et acronymes	5
CHAPITRE 13.2	APPLICATION	1
CHAPITRE 13.3	GÉNÉRALITÉS	1
	Objectif de l'enquête	1
	Indépendance des enquêtes	1
	Conservation des indices, garde et enlèvement de l'aéronef	1
	Responsabilité de la République de Guinée en tant qu'État d'occurrence	1
	Généralités	1
	Demande émanant de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction	2
	Transfert de la garde de l'aéronef	2
CHAPITRE 13.4	NOTIFICATION	1
	Accident ou incident grave survenu sur le territoire d'un État contractant à un aéronef d'un autre État contractant	1
	Responsabilités la République de la Guinée en tant qu'État d'occurrence	1
	Envoi de la notification	1
	Forme et contenu	2
	Langue à utiliser	3
	Renseignements complémentaires	3
	Responsabilités de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction	3
	Renseignements — participation	3
	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.	4
	Responsabilité de la République de Guinée en tant qu'État d'immatriculation	4
	Envoi de la notification	4
	Responsabilité de la République de Guinée en tant qu'État de l'exploitant	5
	Renseignements — Participation	5
CHAPITRE 13.5	ENQUÊTE	1
	Responsabilité de l'ouverture et de la conduite de l'enquête	1
	Accident ou incident survenu sur le territoire la République de Guinée	1
	État d'occurrence	1



Accident ou incident survenu sur le territoire d'un État non contractant	2
État d'immatriculation	2
Accident ou incident survenu en dehors du territoire d'un État quelconque	2
État d'immatriculation	2
Organisation et conduite de l'enquête	3
Responsabilités la République de Guinée	3
Généralités	3
Enquêteur désigné — désignation	4
Enquêteur désigné — Accès à l'épave et contrôle de l'épave	4
Enregistreurs de bord — Accidents et incidents	5
Autopsies	5
Examens médicaux	5
Coordination — autorités judiciaires	6
Information des services de sûreté en aviation	6
Protection des éléments d'enquêtes sur les accidents et les incidents	6
Réouverture de l'enquête	8
Responsabilités d'un autre État quelconque	8
Renseignements sur un accident ou un incident	8
Renseignements à fournir aux familles des victimes	8
Responsabilité de la République de Guinée en tant qu'État d'immatriculation et de l'exploitant	9
Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves	9
Renseignements sur les organismes	9
Participation à l'enquête	9
Participation de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction	9
Droits	9
Obligations	10
Participation d'autres États	10
Droits	10
Privilèges des représentants accrédités	11
Conseillers	11
Participation	11
Obligations	12
Participation des États dont les ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves.	12
Droits et privilèges	12
Conservation et archivage	13
Financement de l'enquête	13
Les enquêteurs techniques	13

CHAPITRE 13.6	RAPPORT FINAL	1
	Responsabilité de la République de Guinée	1
	Diffusion de renseignements - consentement	1
	Responsabilité de la République de Guinée lorsqu'elle mène l'enquête	1
	Consultation	1
	Le rapport intérimaire	2
	États auxquels le rapport sera envoyé	2
	Diffusion du rapport final	3
	Recommandations de sécurité	3
	Responsabilités la République de Guinée lorsqu'elle reçoit ou émet des recommandations de sécurité	4
	Suite à donner aux recommandations de sécurité	4
CHAPITRE 13.7	COMPTES RENDUS ADREP	1
	Compte rendu préliminaire	1
	Responsabilité de la République de la Guinée lorsqu'elle mène l'enquête	1
	Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg	1
	Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins	1
	Langue à utiliser	2
	Envoi	2
	Compte rendu de données d'accident / incident	2
	Responsabilité de la République de la Guinée lorsqu'elle mène l'enquête	2
	Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg	2
	Renseignements supplémentaires	2
	Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg	3
CHAPITRE 13.8	MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS	1
13.8.1	Compte rendu obligatoire	1
	Notification de l'irrégularité	1
	Notification de l'incident	1
13.8.2	Le compte rendu volontaire	2
13.8.3	Système de base de données sur les accidents et les incidents	2
	Bases de données et mesures préventives	2
	Suivi	3
APPENDICE 1.	Modèle de présentation de rapport final	1 – 6
APPENDICE 2	Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents	1 – 4
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	1 – 1
SUPPLÉMENT - B.	Notification et communications – tableau récapitulatif	1 – 3

SUPPLÉMENT - C	Liste d'exemples d'incidents graves	1 – 2
SUPPLÉMENT - D	Lignes directrices pour la lecture et l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord	1 – 2
SUPPLÉMENT - E	Eléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs	1 – 2
SUPPLÉMENT - F	Formulaire de compte rendu d'accident / incident	1 – 2

CHAPITRE 13.1

DÉFINITIONS / ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

13.1.1 DÉFINITIONS

Pour l'application du présent règlement les termes et expressions ci-après ont les significations suivantes :

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

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

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

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

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

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé
- sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur, (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations); ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux



pales de rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

(c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Note 1.— L'AGAG 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 paragraphe 5.1.

Note 4.— Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément - F.

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

(3) **Autorité de l'Aviation Civile** : Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile.

(4) **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 nocif.

(5) **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.

(6) **Bureau d'enquêtes** : Bureau institué par le Code de l'Aviation Civile de la République de Guinée en son Article XII.2.6 chargé de procéder aux enquêtes techniques. En vertu du Code de l'Aviation Civile, ce bureau est fonctionnellement indépendant.



- (7) Commission d'enquête technique: Commission mise en place par le Ministre chargé de l'aviation civile pour mener les enquêtes sur un accident ou incident grave survenu sur le territoire la République de Guinée.
- (8) **Compte rendu préliminaire**: Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête.
- (9) **Conseiller**: Personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.
- (10) **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.
- (11) **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.

- (12) **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.
- (13) **État Contractant**: État qui a rejoint l'OACI en signant la Convention de Chicago.
- (14) **État de conception**: État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (15) **État de construction**: État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.
- (16) **État de l'exploitant**: État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (17) **État d'immatriculation**: État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Note.— Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international (Doc 9587).

- (18) **État d'occurrence**: État sur le territoire duquel se produit un accident ou incident.
- (19) **État Non Contractant**: État qui n'a pas rejoint l'OACI.



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

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

(22) **Incident** : Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

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

(23) **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.

(24) **Masse maximale** : Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

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

(26) **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.

(27) **Représentant accrédité** : Personne désignée par la République de Guinée, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. Lorsque la République de Guinée établit une commission d'enquête, le représentant accrédité désigné proviendra normalement du Bureau d'enquête.



(28) **Service d'enquête sur les accidents.** Service désigné par un État pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans le cadre du présent Règlement. Pour la République de Guinée, voir paragraphe (6) ci-dessus.

13.1.2 ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

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

- (1) **ADREP :** Compte Rendu de Données d'Accident / *Incident (Accident and Incident Data Reporting).*
- (2) **AGAC :** Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile
- (3) **ATS :** Services de la circulation aérienne (*Air Traffic Services*).
- (4) **OACI :** Organisation de l'Aviation Civile Internationale

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION
<i>CHAPITRE 13.2 - APPLICATION</i>	

CHAPITRE 13.2 : APPLICATION

13.2.1 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 paragraphes 13.5.2 et 13.5.3 respectivement.

13.2.2 Dans le présent règlement, les exigences qui concernent la République de Guinée, État de l'exploitant ne s'appliquent que s'il s'agit d'un aéronef loué, affrété, ou banalisé, et si la République de Guinée 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 13.3. - 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

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

INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES

13.3.2 La République de Guinée a mis en place un Bureau d'enquêtes sur les accidents qui est indépendante des autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête.

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

CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF

RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE DE GUINÉE EN TANT QU'ÉTAT D'OCCURRENCE

Généralités

13.3.3 La République de Guinée, 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 1.— Le contrôle de l'épave fait l'objet du paragraphe 13.5.6.

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

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

13.3.4 La République de Guinée 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

13.3.5 Sous réserve des dispositions des paragraphes 13.3.3 et 13.3.4 , la République de Guinée (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, la République de Guinée 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 la République de Guinée juge impossible de permettre l'accès, la République de Guinée assurera lui-même le déplacement de l'aéronef ou de son contenu à un endroit où il pourra en autoriser l'accès.



CHAPITRE 13.4. - NOTIFICATION

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

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

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

RESPONSABILITÉ DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE EN TANT QU'ÉTAT D'OCCURRENCE

Envoi de la notification

- (a) Un accident survenu en République de Guinée est déclaré sans délai par les moyens les plus rapides à l'autorité civile ou militaire la plus proche du lieu d'occurrence. Cette obligation incombe au Commandant de Bord ou à un membre de l'équipage ou, à défaut, soit au Commandant de l'Aérodrome le plus proche du lieu d'occurrence soit par toute personne physique témoin de l'accident. Cette autorité fait une notification par écrit dans les plus brefs délais à l'AGAG. L'obligation de déclaration à l'AGAG incombe également au Commandant de Bord ou à un membre de l'équipage, au fournisseur de service de la navigation aérienne, au gestionnaire d'aérodrome et à l'exploitant d'aéronef.
- (b) L'AGAG informe par voie hiérarchique le Ministre chargé de l'aviation civile qui informe le Bureau d'enquêtes et l'autorité judiciaire.

13.4.1 Le Bureau d'enquêtes 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 la réglementation nationale en vigueur.



Toutefois, lorsque la République de Guinée 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 en République de Guinée.

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 RAG 12.

Forme et contenu

13.4.2 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 lequel la République de Guinée, 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 Bureau d'enquêtes de la République de Guinée État d'occurrence ;



(m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

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

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

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

Langue à utiliser

13.4.3 La notification sera rédigée en français. Toutefois cette notification devra être en anglais toutes les fois que cela pourra se faire sans entraîner un retard excessif.

Renseignements complémentaires

13.4.4 Dès qu'il sera en mesure de le faire, le Bureau d'enquêtes de la République de Guinée État d'occurrence, communiquera les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

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

Renseignements — Participation

13.4.5 le Bureau d'enquêtes de la République de Guinée 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, (voir paragraphe 13.4.1).

13.4.6 Le Bureau d'enquêtes de la République de Guinée 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 la contacter. Si le représentant accrédité doit se rendre dans l'État d'occurrence, la République de Guinée indiquera aussi la date probable de son arrivée.



Note 1.— Conformément aux dispositions du paragraphe 13.5.18, 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 paragraphe 13.5.22, 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.

13.4.7 La République de Guinée 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 DE LA REPUBLIQUE DE GUINÉE EN TANT QU'ÉTAT D'IMMATRICULATION

Envoi de la notification

13.4.8 Le Bureau d'enquêtes transmettra, pour la République de Guinée en tant qu'État d'immatriculation, une notification conformément aux paragraphes 13.4.2 et 13.4.3 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 RAG 12 - Recherches et Sauvetage (SAR).



RESPONSABILITÉ DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE EN TANT QU'ÉTAT DE L'EXPLOITANT

Renseignements — Participation

13.4.9 Le Bureau d'enquêtes, pour la République de Guinée en tant qu'État de l'exploitant, accusera réception d'une notification d'accident ou d'incident grave (voir paragraphe 13.4.1).

13.4.10 Lorsqu'une notification est reçue par la République de Guinée en tant qu'État de l'exploitant, le Bureau d'enquêtes 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 Bureau d'enquêtes indiquera aussi la date probable de son arrivée.

Note 1.— Conformément aux dispositions du paragraphe 13.5.18, 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 paragraphe 13.5.22, 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.

13.4.11 A la réception de la notification, le Bureau d'enquêtes pour la République de Guinée 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.

CHAPITRE 13.5. - ENQUÊTE

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

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

État d'occurrence

13.5.1 Tout accident ou incident grave d'aéronef survenu en République de Guinée donne lieu à une enquête technique.

Tout incident d'aéronef donne lieu à un rapport circonstancié des services de la navigation aérienne, du gestionnaire d'aéroport et/ou du fournisseur de l'exploitant d'aéronef à l'AGAG.

La République de Guinée 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, la République de Guinée facilitera l'enquête par tous les moyens.

13.5.1.1 La République de Guinée ouvrira une enquête sur les circonstances de tout incident grave concernant un aéronef. 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 et incidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, la République de Guinée facilitera l'enquête par tous les moyens.

13.5.1.2 (réservé car couvert par le § 13.5.1.1).

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. — La République de Guinée, 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, la République de Guinée (État d'occurrence) 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, la République de Guinée (État d'occurrence) peut envisager de déléguer l'enquête à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, en particulier s'il s'agit d'une occurrence où il pourrait être plus avantageux ou plus pratique que l'un de ces États réalise l'enquête.

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

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

État d'immatriculation

13.5.2 Lorsqu'un accident ou un incident grave se produit sur le territoire d'un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément au présent règlement, la République de Guinée en tant qu'État d'immatriculation ou à défaut État de l'exploitant, s'efforcera d'ouvrir et de mener une enquête en collaboration avec l'État d'occurrence ou, s'il ne peut s'assurer la collaboration de ce dernier, mènera seule l'enquête d'après les renseignements dont il dispose.

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

État d'immatriculation

13.5.3 Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque, la République de Guinée prendra 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.

13.5.3.1 En cas d'accident survenu dans les eaux internationales dont la République de Guinée serait parmi les États contractants les plus proches du lieu de l'accident, la République de Guinée prêterait l'assistance qu'il sera en mesure de fournir et répondra, de la même façon, aux demandes de l'État d'immatriculation.

13.5.3.2 Si l'État d'immatriculation est un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément au présent règlement, la République de Guinée en tant qu'État de l'exploitant s'efforcera d'ouvrir et de mener une enquête. Cependant, la République de Guinée pourra déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État, par accord et consentement mutuels.

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

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

RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE DE GUINÉE

Note.____ Aucune des dispositions qui suivent n'empêche la République de Guinée lorsqu'il mène l'enquête, de faire appel au concours des meilleurs experts techniques en s'adressant à n'importe quelle source. Un accord de coopération existe déjà avec le BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile- France) et l'Agence d'enquête accident du groupe d'accord de Banjul « BAGAIA ».

Généralités

13.5.4 La Commission d'enquête technique 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) la protection de certains éléments sur les accidents et les incidents, comme prévu au 13.5.12 ;
- (c) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- (d) si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ;
- (e) l'établissement du rapport final.

Note.— L'organisation et les attributions de la Commission d'enquête en République de Guinée sont fixées par Arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

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.

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

Note.— La distinction peut se faire en confiant l'enquête à des experts du Bureau d'enquêtes de la République de Guinée, et toutes actions judiciaires ou administratives à d'autres experts compétents. Conformément au paragraphe 13.5.10, ces deux processus devront être coordonnés

<p>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p>RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION</p>
<p>CHAPITRE 13.5 - ENQUETE</p>	

sur le site de l'accident et dans la collecte des renseignements factuels, compte étant dûment tenu des dispositions du paragraphe 13.5.12.

13.5.4.2 Le Bureau d'enquêtes élaborera les politiques et les procédures de gestion et de conduite des enquêtes à l'usage des inspecteurs d'enquêtes et accident. Ces procédures comprendront l'organisation et la planification, l'enquête et le compte rendu.

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

13.5.4.3 La République de Guinée veillera à ce que toute enquête menée au titre des dispositions du présent règlement puisse accéder sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve.

13.5.4.4 La République de Guinée encouragera la coopération entre le Bureau d'enquêtes et les autorités judiciaires de manière à ce qu'une enquête ne soit pas gênée par des enquêtes ou des procédures administratives ou judiciaires.

Note. ___ Cette coopération peut être formalisée au moyen de mesures législatives, de protocoles, d'accords ou d'autres arrangements et porter sur les sujets suivants : accès au lieu de l'accident ; préservation des éléments de preuve et accès à ces éléments ; comptes rendus initial et réguliers sur l'état de chaque processus ; échange de renseignements ; utilisation appropriée des renseignements sur la sécurité ; et résolution des différends.

Enquêteur désigné — Désignation

13.5.5 La République de Guinée désignera l'enquêteur qui sera chargé du déclenchement et de la direction de l'enquête.

- (a) Les attributions des enquêteurs techniques sont exercées par les agents de la Commission d'enquête technique. Ces enquêteurs techniques sont désignés par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.
- (b) Toutefois, des agents habilités à cet effet par le Ministre en charge de l'aviation civile peuvent effectuer les actes d'enquête sous la supervision du responsable de la commission d'enquête. Ces agents sont dénommés enquêteurs de première information.

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

13.5.6 L'enquêteur désigné, 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.

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION
CHAPITRE 13.5 - ENQUETE	

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents

13.5.7 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.

13.5.8 Dans le cas où le Bureau d'enquêtes 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 RAG 11, Chapitre 11.6.

Autopsies

13.5.9 En cas d'accident mortel, le Bureau d'enquêtes 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 devront être 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

13.5.9.1 En cas d'accident, lorsqu'il y a lieu, le Bureau d'enquêtes fera subir des examens médicaux des membres d'équipage, des passagers et du personnel aéronautique impliqué par un médecin ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents et incidents. Ces examens seront entrepris rapidement.

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

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

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION
CHAPITRE 13.5 - ENQUETE	

Coordination — Autorités judiciaires

13.5.10 La République de Guinée reconnaît 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 de la République de Guinée à cet égard est exposée au paragraphe 13.5.1.

Note 2.— Il est possible de résoudre d'éventuels conflits entre la Commission d'enquête technique 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

13.5.11 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 en République de Guinée ou dans les États concernés en soient informées.

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

13.5.12 La Commission d'enquête ne communiquera aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que l'autorité compétente désignée par la République de Guinée ne détermine en conformité avec le droit national et sous réserve de l'Appendice 2 et du 13.5.12.5, que leur divulgation ou utilisation l'emporte sur les incidences négatives qu'une telle mesure risque d'avoir, aux niveaux national et international, sur ladite enquête ou sur toute enquête future :

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



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

13.5.12.1 Tout autre élément obtenu ou produit par la Commission d'enquête sur les accidents dans le cadre d'une investigation sur un accident ou un incident, recevra la même protection que les éléments énumérés au 13. 5.12.

13.5.12.2 Les éléments énumérés au 13.5.12 ne seront inclus dans le Rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à l'analyse ne seront pas divulguées.

Note.— Les éléments énumérés au 13.5.12 comprennent des renseignements concernant un accident ou un incident. La divulgation ou l'utilisation de ces éléments à des fins qui ne sont pas nécessaires dans l'intérêt de la sécurité peut avoir pour effet que les renseignements ne soient plus communiqués ouvertement aux enquêteurs dans l'avenir. L'absence de ces renseignements entraverait le processus d'enquête et influerait gravement sur la sécurité de l'aviation.

13.5.12.3 La Commission d'enquête ne divulguera pas les noms des personnes touchées par un accident ou un incident.

13.5.12.4 Les demandes visant des éléments qui sont sous la garde ou le contrôle de la Commission d'enquête sur les accidents devront être adressées à la source initiale des renseignements, lorsqu'elle est disponible.

13.5.12.4.1 La Commission d'enquête sur les accidents ne conservera, lorsque c'est possible, que des copies des éléments obtenus dans le cadre d'une enquête.

13.5.12.5 Le contenu audio des enregistrements de conversations du poste de pilotage et le contenu visuel et audio des enregistrements d'images du poste de pilotage ne devront pas être divulgués au public.

13.5.12.6 Tout projet de Rapport final publié ou reçu ne devra pas être divulgué au public.

Note : L'Appendice 2 contient des dispositions supplémentaires relatives à la protection des

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION
CHAPITRE 13.5 - ENQUETE	

éléments d'enquête sur les accidents et les incidents. Ces dispositions sont présentées séparément pour la commodité, mais elles font partie des règlements.

Réouverture de l'enquête

13.5.13 Si, après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts, la République de Guinée rouvrira cette enquête. Toutefois, si la République de Guinée qui mène l'enquête n'est pas celui qui l'a ouverte, il aura besoin du consentement de l'État qui a ouvert l'enquête.

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

RESPONSABILITÉ D'UN AUTRE ÉTAT QUELCONQUE

Renseignements sur un accident ou un incident

13.5.14 Assistance de la République de Guinée

- (a) La République de Guinée 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.
- (b) La République de Guinée fournira sur demande de tout Etat, les renseignements utiles dont il dispose sur un accident ou un incident.
- (c) En cas d'accident ou d'incident d'aéronef étranger survenu dans les eaux internationales, la République de Guinée apportera, dans la mesure de ses moyens, l'assistance nécessaire à tout État qui lui en ferait la demande.

Note.— Voir également le paragraphe 13.5.16.

13.5.14.1 Avant d'échanger des renseignements aux fins d'une enquête sur un accident ou un incident, la République de Guinée coopérera pour fixer des limites à la divulgation ou l'utilisation de ces renseignements.

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

Renseignements à fournir aux familles des victimes

13.5.15.1 Les renseignements à fournir aux familles des victimes de l'accident survenu :

- (a) Soit en Guinée, à un aéronef étranger ou à un aéronef immatriculé en Guinée ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'AGAC;

<p>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p>RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION</p>
<p>CHAPITRE 13.5 - ENQUETE</p>	

(b) Soit à l'étranger, à un aéronef immatriculé en Guinée ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le ministre chargé de l'aviation civile , sont communiqués par :

- (1) le Ministre chargé de l'aviation civile ; ou
- (2) son représentant ; ou
- (3) toute personne ou groupe de personnes chargés par le Ministre chargé de l'aviation civile à cet effet.

RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE DE GUINÉE EN TANT QU'ÉTAT D'IMMATRICULATION ET DE L'EXPLOITANT

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves

13.5.16 Lorsqu'un aéronef immatriculé ou exploité en République de Guinée est impliqué dans un accident ou un incident grave et atterrit dans un État autre que l'État d'occurrence , la République de Guinée, 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 paragraphe 13.5.16, la République de Guinée 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

13.5.17 À la demande de l'État qui mène l'enquête, la République de Guinée 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 en République de Guinée si la République de Guinée 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

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



Note.— Aucune des dispositions du paragraphe ci-dessus ne devrait empêcher l'État où ont été conçus ou construits le groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef, de demander à participer à l'enquête sur un accident.

13.5.19 La République de Guinée, 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.

13.5.19.1 Lorsque ni l'État d'immatriculation ni l'État de l'exploitant ne nomme de représentant accrédité, si la République de Guinée mène l'enquête, il pourra, s'il le juge opportun, inviter l'exploitant à y participer, dans le cadre de ses propres procédures.

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

13.5.21 Lorsque ni l'État de conception ni l'État de construction ne nomme de représentant accrédité, si la République de Guinée mène l'enquête, il pourra inviter les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête, sous réserve de ses propres procédures.

Obligations

13.5.22 En cas d'accident survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg, la République de Guinée 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 paragraphe 13.5.22 ne vise à empêcher la République de Guinée 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 la République de Guinée 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 paragraphe 13.5.22 ne vise à empêcher la République de Guinée 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 paragraphe 13.5.22.

PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS

Droits

13.5.23 Tout État qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts à la République de Guinée 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

13.5.24 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 RAG 09 — Facilitation. Le port d'un passeport officiel ou de service peut accélérer les formalités d'admission.*

13.5.24.1 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

13.5.25 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 paragraphe 13.5.23.

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

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

Note 3.— Aucune des dispositions du présent paragraphe n'interdit la République de Guinée qui mène l'enquête de conférer des privilèges qui aillent au-delà de ceux qui sont énumérés.

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

Obligations

13.5.26 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.

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

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

Droits et privilèges

13.5.27 Tout État qui 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 la République de Guinée 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 la République de Guinée 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 le Manuel sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Doc 9973).

13.5.28 Si la République de Guinée est l'État qui mène l'enquête, il 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.

CONSERVATION ET ARCHIVAGE

13.5.29 Les rapports d'enquêtes sur les incidents et les accidents d'aéronefs, sont conservés en toute sécurité par l'AGAC sur papier et sur support électronique. Les documents qui ont servi à leur élaboration sont conservés pour une période de trois années.

FINANCEMENT DE L'ENQUÊTE

13.5.30 Les dépenses occasionnées par les enquêtes techniques (Frais de mission en République de Guinée et à l'étranger, expertises, analyses, essais, etc.) sur les accidents et les incidents sont à la charge du Ministère chargé de l'aviation civile. Celui-ci peut demander à l'exploitant de l'aéronef, de l'aéroport ou du fournisseur de services de la circulation aérienne, de supporter une partie ou la totalité des frais occasionnés par l'enquête.

13.5.31 Conformément à la loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013 pour l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs, le Ministre chargé de l'aviation civile peut décider de renoncer ou mettre un terme à l'enquête technique sur un accident ou incident lorsqu'elle risque d'entraîner des coûts disproportionnés par rapport aux résultats attendus ou en cas de non disposition des États d'immatriculation, de l'État de l'exploitant ou des États dont certains de leurs ressortissants sont au nombre de morts ou de blessés graves de contribuer aux coûts de l'enquête technique.

LES ENQUETEURS TECHNIQUES

13.5.32 Le Bureau des enquêtes dispose d'enquêteurs à plein temps et de spécialistes auxquels il est fait appel en cas de besoin.

CHAPITRE 13.6. - RAPPORT FINAL

13.6.1 Le modèle de présentation du rapport final qui figure à l'Appendice - 1 sera utilisé. Il peut toutefois être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou incident.

RESPONSABILITÉ DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

Diffusion de renseignements — Consentement

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

RESPONSABILITÉ DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE LORSQU'ELLE MÈNE L'ENQUÊTE

Consultation

13.6.3 La République de Guinée, 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 13.5.

Si la République de Guinée 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 la République de Guinée 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 paragraphe 13.6.4, sauf si les États intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.



Note 1.— Aucune des dispositions du présent paragraphe ne vise à empêcher la République de Guinée 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 paragraphe 13.5.27.

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

Note 3.— La République de Guinée 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.

13.6.3.1 La République de Guinée 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.

13.6.3.2 La République de Guinée 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.

Le rapport intérimaire

13.6.3.3 Si le rapport final n'est pas communiqué dans un délai de 12 mois qui suivent la date d'occurrence, un rapport intérimaire est communiqué aux destinataires du rapport final prévus par le paragraphe 13.6.4 ci-dessous et dans la mesure du possible à chaque date d'anniversaire de l'occurrence détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auraient été soulevées.

États auxquels le rapport sera envoyé

13.6.4 La République de Guinée 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

13.6.5 Pour contribuer à la prévention des accidents, la République de Guinée qui mène l'enquête sur un accident ou un incident, rendra public le rapport final dans les plus brefs délais et, si possible, dans les 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.

13.6.6 Si le rapport ne peut être rendu public dans les douze (12) mois, la République de Guinée, 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.

13.6.7 La République de Guinée, 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 - 1.

Recommandations de sécurité

13.6.8 À n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou un incident, la Commission 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.

13.6.9 La République de Guinée 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 DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE LORSQU'ELLE REÇOIT OU ÉMET DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Suite à donner aux recommandations de sécurité

13.6.10 Si la République de Guinée reçoit des recommandations de sécurité, l'AGAC 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.

13.6.11 L'AGAC élaborera et mettra en œuvre des procédures pour enregistrer les suites données aux recommandations de sécurité émises par la Commission chargée des enquêtes en République de Guinée ou des organismes étrangers chargés officiellement de l'analyse des accidents ou des incidents graves. La République de Guinée peut décider de soutenir dans le cadre de ses engagements internationaux, des recommandations de sécurité même si elles ne lui sont pas adressées directement.

13.6.12 Si la République de Guinée reçoit une recommandation de sécurité, l'AGAC élaborera et mettra en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite à cette recommandation.

<p>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p>RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION</p>
<p>CHAPITRE 13.7 – COMPTES RENDUS ADREP</p>	

CHAPITRE 13.7. - 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.

*Note 3.— En plus des dispositions prévues au **Titre XII de la loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013** portant sur la protection des données à caractère personnel, les renseignements pertinents, autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données d'accident, peuvent être communiqués aux États qui en font la demande.*

COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE

RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE DE GUINÉE LORSQU'IL MÈNE L'ENQUÊTE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

13.7.1 Lorsque l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kg, la République de Guinée, 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 la réglementation nationale en vigueur.

Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins

13.7.2 Lorsqu'un aéronef non visé par le paragraphe 13.7.1 est accidenté et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres États, la République de Guinée, enverra le compte rendu préliminaire :



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

Langue à utiliser

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

Envoi

13.7.4 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 DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE LORSQU'ELLE MÈNE L'ENQUÊTE****Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg**

13.7.5 Si l'aéronef accidenté a une masse maximale supérieure à 2 250 kg, la République de Guinée enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'accident à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Renseignements supplémentaires

13.7.6 La République de Guinée 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

13.7.7 La République de Guinée 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 13.8.

MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS

Note.— Outre les dispositions du présent chapitre, des dispositions relatives à la promotion de la prévention des accidents par la collecte et l'analyse de données relatives à la sécurité et par un échange rapide de renseignements sur la sécurité, dans le cadre de programme national de sécurité (PNS), figurent dans le RAG 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.

13.8.1 COMPTE RENDU OBLIGATOIRE

Notification de l'irrégularité

Toute irrégularité d'exploitation d'aéronef civil causée par un incident doit faire l'objet d'une déclaration du commandant de bord aux représentants de l'aviation civile, si possible après les premiers atterrissages qui ont suivi cette irrégularité.

Note : Un modèle de formulaire de compte rendu d'accident / incident figure au Supplément F au présent RAG 13.

Notification de l'incident

(a) Disposition concernant l'ensemble des avions civils.

Tout incident fait obligatoirement l'objet de la part du commandant de bord, d'un me

- (1) soit au service chargé du contrôle de l'aérodrome lorsque l'appareil a atterri sur un aérodrome contrôlé, où il existe un service AFIS
- (2) soit à l'autorité locale civile ou militaire le plus proche qui avertira le centre contrôle régional intéressé. Cet avis doit comporter les éléments suivants :
 - (i). date
 - (ii). lieu
 - (iii). renseignement sur l'aéronef type et immatriculation
 - (iv). propriétaire
 - (v). nature du vol (transport public travail aérien, tourisme)
 - (vi). aérodrome de départ et de destination



- (vii). personnel à bord : nom du commandant de bord, équipage (nombre), passagers (nombre)
 - (viii). nature et circonstances de l'incident.
- (b) En outre, tout incident tel qu'il est défini à la section 13.1.1 § (22) – du Chapitre 13.1 *Définition* fait obligatoirement l'objet de la part du commandant de bord ou d'un membre d'équipage, d'une notation sur le document de bord réservé à cet effet.

13.8.2 LE COMPTE RENDU VOLONTAIRE

- (a) Toute personne physique ou morale qui dans l'exercice d'une activité a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile est tenue d'en rendre compte sans délai à Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile et à son employeur selon les modalités fixées par le code de l'aviation civile et ses textes d'application.
- (b) Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile.

13.8.3 SYSTEME DE BASE DE DONNEES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

Base de données et mesures préventives

- (a) L'AGAC établira une base de données tenue à jour sur les accidents et incidents, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires.
- (b) Les bases de données adoptées par l'AGAC, les exploitants des aéronefs et des aéroports, et des fournisseurs de services de la circulation aérienne sont des bases de données ECCAIRS.
- (c) Ces bases de données doivent faciliter l'échange de renseignements relatifs à la sécurité entre tous les usagers du système aéronautique et faciliter la collecte de renseignements obtenus sur les insuffisances réelles ou éventuelles en matière de sécurité. Celles-ci sont communiquées par les exploitants des aéronefs et des aéroports et des fournisseurs de services de la circulation aérienne.
- (d) Si en analysant les renseignements contenus dans les bases de données, l'AGAC trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, il est tenu de les communiquer dès que possible à ces États.

Note. — Des renseignements supplémentaires sur lesquels sont fondées des mesures préventives peuvent figurer dans les rapports d'enquête finaux sur les accidents et incidents qui ont fait l'objet d'une enquête.



- (e) L'AGAG en tant que responsable de la mise en œuvre du PNS aura accès à la base de données sur les accidents et incidents visée par le paragraphe 13.8.1 aux fins de ses 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 RAG 19 — Gestion de la sécurité.

- (f) 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 sur les accidents dudit État.

Suivi

- (g) Dans le cas d'une mise en œuvre d'une recommandation, l'AGAC fournira les preuves de l'implémentation. Ces preuves sont fonction de la nature de la recommandation de sécurité et peuvent prendre des formes diverses : Note d'information, Note de sensibilisation, nouvelle procédure, amendement du RAG 13, modification technique d'un équipement, etc.
- (h) Le Bureau des Enquêtes acceptera de la part du destinataire, dans le cas d'un délai nécessaire de mise en œuvre de la recommandation de sécurité, un planning de mise en œuvre qu'il est tenu de superviser et contrôler l'exécution à travers ses dates cibles.
- (i) Même après la mise en œuvre, la Direction Générale de l'Aviation Civile suivra l'effectivité de l'application des recommandations de sécurité en mettant en œuvre le moyen le plus judicieux : Audit, contrôle, inspection, etc.



APPENDICES

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION
APPENDICE 1	

APPENDICE - 1

MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL

(Voir Chapitre 13.6)

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

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

1.5 Renseignements sur le personnel :

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

1.6 Renseignements sur l'aéronef :

- (a) Bref exposé sur l'état de navigabilité et l'entretien de l'aéronef (indication des déficiences 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 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 paragraphe 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, des causes et/ou des facteurs contributifs.

3. CONCLUSIONS

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

Note.— Comme il est indiqué dans le paragraphe 13.6.1, le modèle de présentation du rapport final peut être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou de l'incident. Ainsi, les États peuvent indiquer les « causes » ou les « facteurs contributifs », ou les deux, à la rubrique Conclusions.

4. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Le cas échéant, indiquer brièvement toute recommandation formulée en vue de prévenir des accidents et



faire état des mesures de sécurité déjà mises en œuvre.

APPENDICES

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

<p>RÉPUBLIQUE DE GUINÉE</p>  <p>Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile</p>	<p>RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION</p>
APPENDICE 2	

APPENDICE 2.

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

1. INTRODUCTION

Note 1.— La divulgation ou l'utilisation des éléments énumérés au 13.5.12 du chapitre 5, dans le cadre de procédures pénales, civiles, administratives ou disciplinaires, ou leur divulgation au public, peuvent avoir des conséquences néfastes pour les personnes ou les organisations concernées par un accident ou un incident, conséquences qui pourraient faire hésiter ces personnes et organisations, et d'autres, à coopérer avec les services d'enquête sur les accidents dans l'avenir. La décision quant à la divulgation ou l'utilisation, exigée par le paragraphe 13.5.12, doit tenir compte de cette question.

Note 2.— En conformité avec le paragraphe 13.5.12, les dispositions énoncées dans le présent appendice sont destinées à :

- (a) aider à élaborer des lois, politiques et règlements nationaux pour protéger de façon appropriée les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents ; et*
- (b) aider l'autorité compétente à prendre la décision exigée par le paragraphe 13.5.12.*

1. Dans le présent appendice :

- (a) critère de mise en balance* fait référence à la détermination par l'autorité compétente, en conformité le 13.5.12, quant à l'incidence que la divulgation ou l'utilisation d'éléments d'une enquête sur un accident ou un incident pourrait avoir sur les enquêtes actuelles ou futures ;
- (b) éléments* désigne les éléments énumérés au 13.5.12.

Note 3. — Le RAG 19 — Gestion de la sécurité contient des dispositions sur l'utilisation et la protection des renseignements sur la sécurité et des sources connexes autres que les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents.

2. GÉNÉRALITÉS

2.1 Les protections prévues au 13.5.12 et dans le présent appendice, seront accordées à la totalité des enregistrements de conversations et d'images de poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements. Ces protections s'appliqueront à partir du moment où un accident ou un incident se produit jusqu'au moment où le rapport final est publié.



2.2 Les protections prévues par le 13.5.12 et le présent appendice, seront accordées aux autres éléments énumérés au 13.5.12(b). Ces protections s'appliqueront à partir du moment où les éléments sont sous la garde ou le contrôle du service d'enquête sur les accidents et seront maintenues après la publication du rapport final.

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

2.3 Des mesures seront prises pour assurer la non-divulgateion au public du contenu audio des enregistrements de conversations du poste de pilotage et du contenu visuel et audio des enregistrements d'images du poste de pilotage, en conformite avec les dispositions du 13.5.12.5 , par exemple :

- (a) en adoptant des lois, politiques ou règlements nationaux ; ou
- (b) en adoptant des mesures de protection autoritaires (mesures conservatoires, procédures à huis clos, examens en chambre, etc.) ; ou
- (c) en appliquant des procédés techniques aux enregistrements (chiffrement ou écrasement du contenu avant la remise des enregistreurs de conversations ou d'images de poste de pilotage à leurs propriétaires).

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

3. AUTORITÉ COMPÉTENTE

En conformite avec le 13.5.12, la tâche d'appliquer le critère de mise en balance sera confiée à une ou à des autorités compétentes appropriées

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

4. APPLICATION DU CRITÈRE DE MISE EN BALANCE

4.1 Lorsque la demande porte sur un élément destiné à être divulgué ou utilisé dans le cadre d'une procédure pénale, civile, administrative ou disciplinaire, l'autorité compétente veillera à ce qu'un fait substantiel en question dans la procédure ne puisse être déterminé sans cet élément, avant

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION
APPENDICE 2	

d'appliquer le critère de mise en balance.

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

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

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

Note 1 : Le critère de mise en balance peut être appliqué une fois pour une catégorie donnée d'éléments, et le résultat, pris en compte dans les lois et règlements nationaux.

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

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

5. REGISTRES DES DÉCISIONS

L'autorité compétente consignera les motifs de sa décision lorsqu'elle applique le critère de mise en balance, selon qu'il convient. Les motifs devront être mis à disposition et être consultés selon les

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION
APPENDICE 2	

besoins pour des décisions ultérieures.

Note : La République de Guinée communiquera les décisions qu'il a consignées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, en français ou en arabe pour archivage dans une base de données publique.

6. RAPPORT FINAL

Afin de limiter l'utilisation du Rapport final à des fins autres que la prévention des accidents et des incidents, la République de Guinée envisagera:

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

Note : En conformité avec le 13.6.5, les rapports finaux sont rendus publics aux fins de la prévention des accidents et ne font pas l'objet d'une protection en vertu du 13.5.12 du présent RAT. Cela dit, l'utilisation de parties du rapport final, en particulier de l'analyse, des conclusions et des recommandations de sécurité, comme éléments de preuve devant les tribunaux nationaux en vue de l'attribution d'un blâme ou d'une responsabilité est contraire au but dans lequel l'enquête a été réalisée.

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

Dans l'intérêt de la sécurité et en conformité avec les dispositions du § 13.3.1 du présent RAT, le personnel chargé des enquêtes sur les accidents ne sera pas obligé de donner une opinion sur des questions de blâme ou de responsabilité dans le cadre de procédures civiles, pénales, administratives ou disciplinaires.



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 RAG 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 soient 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, devra 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 RAG 13</i>
État d'occurrence	Accidents et incidents graves internationaux : tous aéronefs	État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg) ou avions à turboréacteurs)	13.4.1
État d'immatriculation	Accidents et incidents graves nationaux et autres : tous aéronefs	État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg) ou avions à turboréacteurs)	13.4.8



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 RAG 13</i>
État qui mène l'enquête	RAPPORT FINAL	Tous aéronefs	État qui ouvre l'enquête	13.6.4
		Aéronefs de plus de 5 700 kg	État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction Autres États participant à l'enquête État dont des ressortissants ont trouvé la mort ou ont subi des blessures graves dans l'accident État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI	13.6.7

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION
SUPPLEMENT B	

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 RAG 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 -	13.7.1
		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	13.7.2
	COMPTE RENDU DE DONNEES D'ACCIDENT	Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg	OACI	13.7.5
	COMPTE RENDU DE DONNEES D'INCIDENT	Incidents à des aéronefs de plus de 5 700 kg	OACI	13.7.7

4. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

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

<i>Expéditeur</i>	<i>Type de communication</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>Référence RAG 13</i>
États qui font des recommandations de sécurité	Recommandations de sécurité	Recommandations faites à un autre État	Service d'enquête de cet État	13.6.8 13.8.3
		Documents OACI	OACI	13.6.9





SUPPLÉMENT – C

LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

1. L'expression « incident grave » est définie au Chapitre 13.1, 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 pannes de turbomachine non contenues, non classées comme accident.
- Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.



- Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol.
- Situations liées à la quantité ou à la distribution du carburant qui exigent du pilote qu'il déclare une urgence, p. ex. : quantité de carburant insuffisante, épuisement du carburant, panne d'alimentation en carburant ou impossibilité d'utiliser tout le carburant utilisable à bord.
- Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le *Manuel sur la prévention des incursions sur piste* (Doc 9870).
- Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.
- Pannes de systèmes, phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui 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.

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION
SUPPLEMENT D	

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

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

Choix d'une installation

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

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

- (a) de démonter les enregistreurs ayant subi de graves dommages et d'en lire les données;
- (b) de lire l'enregistrement / le module mémoire original sans qu'il soit nécessaire d'utiliser l'appareil de copie d'un fabricant ou le boîtier de l'enregistreur impliqué dans l'accident (ou l'incident) ;
- (c) d'analyser manuellement le signal binaire brut pour les enregistreurs de données de vol numériques à bande ;
- (d) d'améliorer et de filtrer numériquement les enregistrements de conversations, au moyen de logiciels appropriés ;



- (e) d'analyser graphiquement les données, de dériver des paramètres supplémentaires non expressément enregistrés et de 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 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.

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION
SUPPLEMENT E	

SUPPLÉMENT – E

ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS

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

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



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

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

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION
SUPPLEMENT F	

SUPPLÉMENT – F

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'ACCIDENT / INCIDENT

(1) TYPE D'ÉVÈNEMENT : (Cocher la case concernée) <input type="checkbox"/> COMPTE RENDU INCIDENT <input type="checkbox"/> AIRPROX (AIRMISS) <input type="checkbox"/> TCAS / RA <input type="checkbox"/> TURBULENCE DE SILLAGE <input type="checkbox"/> IMPACT D'OISEAUX								
(2) NOM PILOTE		NOM COPILOTE		NOM OMN				
(3) DATE DE L'INCIDENT :		(4) HEURE :	(5) LIEU :	(6) LIEU DE DÉPART	(7) LIEU DE DESTINATION			
(8) TYPE A/C	(9) IMMATRICULATION	(10) NOMBRE PAX		(11) NOMBRE ÉQUIPAGE				
(12) NR DE VOL :			NOM DE L'EXPLOITANT :					
(13) NATURE DU VOL : Passager / Cargo / Affaires / Entraînement / Travail Aérien / Vol d'essai / Vol de convoyage / Autres....								
(14) PHASES DE VOL : (Entourer la phase concernée) TRACTAGE – PARKING – PUSHBACK – ROULAGE – DÉCOLLAGE – MONTÉE INITIALE MONTÉE – CROISIÈRE - DESCENTE – ATTENTE – APPROCHE – ATERRISSAGE -					(15) ALTITUDE FL : FT :			
(16) VITESSE:		(17) VIDANGE CARBURANT: Quantité: Temps: Lieu:		(18) CONDITIONS METEOROLOGIQUES: IMC VMC Km				
(19) CONDITIONS RÉELLES:		Vent	Visibilité	Nuage	Temp. (°C)	QNH (mb)		
(20) TEMPS SIGNIFICATIF: Modéré / Sévère:		Pluie	Neige	Gel	Brouillard	Turbulence	Grêle	Vent de cisaillement
(21) ÉTAT DE LA PISTE (Entourer la case concernée)		RVR :	<input type="checkbox"/> Sèche	<input type="checkbox"/> Mouillée	<input type="checkbox"/> Débris	<input type="checkbox"/> Boue		
(22) CONFIGURATION AVION:		Autopilot	Automanettes	Trains	Volets	Slats	Spoilers	
(23) AIRPROX (AIRMISS) NIVEAU DU RISQUE: <input type="checkbox"/> Faible <input type="checkbox"/> Moyen <input type="checkbox"/> Elevé DISTANCE VERTICALE AVEC LES NUAGES? MANŒUVRE D'ÉVITEMENT ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non DISTANCE HORIZONTALE AVEC LES NUAGES ? KM ATC ALERTÉ ? SÉPARATION MINI VERTICALE..... ft INSTRUCTIONS ATC..... SÉPARATION MINI HORIZONTALE.....n.m CAP :								
(24) IMPACT D'OISEAUX TYPE D'OISEAUX :..... NOMBRE D'OISEAUX : HEURE :: LIEU : POINT D'IMPACT ET DOMMAGES SUR AVION :								
(25) TURBULENCE DE SILLAGE CAP :.....VARIATION D'ALTITUDE..... DÉTAILS AVION PRÉCÉDANT :								
(26) DESCRIPTION DE L'ÉVÈNEMENT: (ajouter une page si nécessaire)								
(27) MESURES DE PRÉCAUTIONS PRISES : (ajouter une page si nécessaire)								



(28) SUGGESTIONS POUR ACTIONS PRÉVENTIVES : (ajouter une page si nécessaire)

(29) COMPTE RENDU DE LA MAINTENANCE : (ajouter une page si nécessaire)

(30) INFORMATIONS SUR AÉRONEF, MOTEUR ET HELICE

CONSTRUCTEUR _	MODÈLE _	HEURES _	CYCLES _	N° DE SERIE			
AERONEF:				1=	2=	3=	4=
MOTEUR :				1=	2=	3=	4=
HELICE:				1=	2=	3=	4=

(31) PIÈCE EXACTE CAUSANT LA DIFFICULTÉ

DÉSIGNATION :	REFERENCE :	N° DE SÉRIE :	ÉTAT DE LA PIECE :	
TOTAL HEURES :	TOTAL CYCLES :	HEURES DEPUIS RÉVISION :	HEURES DEPUIS INSTALL. :	
OBSERVATIONS :				

(32) OBSERVATIONS DE L'ENQUÊTEUR DÉSIGNÉ (AGAG) :

(33) NOM RÉDACTEUR

(34) FONCTION :

(35) DATE RÉDACTION :

(36) SIGNATURE :