

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE L'AMENDEMENT N°4 DU RAS 13

Le texte de l'amendement est présenté de la manière suivante :

1. ~~Le texte à supprimer est rayé~~ Suppression
2. Le nouveau texte est présenté en grisé Addition
3. ~~Le texte à supprimer est rayé~~ et suivi
en grisé, du texte qui le remplace Remplacement



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP: 8184 AEROPORT L.S. SENHOR

Tel: 33 865 60 00 - Fax: - 33 820 04 03

Email : anacim@anacim.sn

**TEXTE DE L'AMENDEMENT N°4 DU
RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N°13
(RAS 13)

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS
D'AVIATION**

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

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

Note. — Le Manuel d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) de l'OACI, Partie IV — Communication des résultats, énonce les critères de classement d'une recommandation comme une SRGC.

(...)

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

(...)

CHAPITRE 4. NOTIFICATION

(...)

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

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'OCCURRENCE

Envoi de la notification

4.1 L'État du Sénégal doit adresser une notification d'accident, ~~ou~~ d'incident grave ou d'incident appelant une enquête dans le contexte du présent règlement, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

(...)

Toutefois, lorsque l'État du Sénégal n'est pas au courant d'un incident grave ou d'un incident appelant une enquête, il appartient à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, selon le cas, de notifier cet incident à l'État de conception, à l'État de construction et à l'État d'occurrence.

(...)

Forme et contenu

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

a) abréviation d'identification ACCID, pour un accident, et SINCID, pour un incident grave et INCID, pour un incident ~~grave~~ ;

(...)

e) date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou de l'incident ~~grave~~ ;

(...)

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 ;

(...)

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 ;

(...)

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.

(...)

Renseignements — Participation

4.5 Lorsque l'État du Sénégal reçoit une notification d'accident ou d'incident ~~grave~~ en tant qu'État d'immatriculation, État de l'exploitant, État de conception ou État de construction, il en accuse réception.

4.6 Lorsque l'État du Sénégal reçoit une notification en tant qu'État d'immatriculation, État de l'exploitant, État de conception ou État de construction, il doit fournir, 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~~. Il doit faire savoir également à l'État d'occurrence s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et, dans l'affirmative, il doit indiquer son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit se rendre dans l'État d'occurrence, l'État du Sénégal doit indiquer aussi la date probable de son arrivée.

(...)

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

(...)

Envoi de la notification

4.8 Lorsque l'État d'immatriculation ouvre une enquête sur un accident ou un incident ~~grave~~, il doit transmettre une notification conformément aux § 4.2 et 4.3 ci-dessus, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

(...)

Renseignements — Participation

4.9 Réserve

4.10 Lorsque l'État du Sénégal reçoit une notification en tant qu'État de l'exploitant, État de conception ou État de construction, il doit accuser réception et doit fournir 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 doit faire savoir également à l'État d'immatriculation s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et dans l'affirmative, il doit indiquer son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit être présent à l'enquête, l'État du Sénégal doit indiquer aussi la date probable de son arrivée.

(...)

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

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

(...)

État d'occurrence

(...)

5.1.3 Lorsque l'État du Sénégal n'ouvre ni ne mène d'enquête et qu'il ne la délègue pas à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents comme l'indiquent les § 5.1 et 5.1.2, l'État d'immatriculation ou, dans l'ordre suivant, l'État de l'exploitant, l'État de conception ou l'État de construction a la faculté de demander par écrit à l'État du Sénégal de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l'État du Sénégal donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, l'État ayant fait la demande ouvre et mène l'enquête sur la base des informations dont il dispose.

(...)

Note 6.— La délégation d'une enquête ne dispense pas l'État du Sénégal des obligations qui lui incombent en vertu du présent règlement.

Note 7.— Le § 5.1.3 ne donne pas nécessairement à l'État qui fait la demande le droit d'accéder au site de l'accident, à l'épave ou à toute autre preuve ou information se trouvant sur le territoire de l'État d'occurrence.

(...)

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

État d'immatriculation

5.3 Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque, le Sénégal, État d'immatriculation, doit ouvrir et mener toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, il peut déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, par accord et consentement mutuels.

(...)

5.3.2 Lorsque le Sénégal, État d'immatriculation, n'ouvre ni ne mène d'enquête et qu'il ne la délègue pas à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents comme l'indique le § 5.3, l'État de l'exploitant ou, dans l'ordre suivant, l'État de conception ou l'État de construction a la faculté de demander par écrit à l'État d'immatriculation de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l'État d'immatriculation donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, l'État ayant fait la demande ouvre et mène l'enquête sur la base des informations dont il dispose.

Note.— *Le § 5.3.2 ne dispense pas l'État d'immatriculation des obligations qui lui incombent en vertu du présent règlement.*

Note rédactionnelle.— *Re-numéroter le paragraphe suivant.*

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

(...)

5.4.3 Toute enquête technique menée au titre des dispositions du présent règlement permet d'accéder sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve disponibles.

(...)

Données enregistrées — Accidents et incidents

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents

5.7 Les enregistreurs de bord sont utilisés de manière effective au cours de l'enquête sur un accident ou un incident. L'enquêteur désigné doit prendre des dispositions en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.

5.8 **5.7.1** Si le BEA ne possède pas les moyens suffisants pour procéder à la lecture des enregistreurs de bord, il utilise 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 rédactionnelle.— Déplacer la note vers le nouveau § 5.8 et l'amender.

Note.— ~~Les spécifications relatives à l'enregistrement des données radar et des communications ATS figurent dans le RAS 11, Chapitre 6.~~

Note.— Les spécifications relatives à l'enregistrement des données de vol figurent dans le RAS 6 — Exploitation technique des aéronefs, Parties 1, 2 et 3.

Enregistrements au sol

5.8 Les enregistrements au sol sont utilisés de manière effective dans l'enquête sur un accident ou un incident.

Note. — Les spécifications relatives à l'enregistrement des données ~~radar~~ de surveillance et des communications ATS figurent dans le RAS 11 — Services de la circulation aérienne, Chapitre 6.

(...)

PARTICIPATION À L'ENQUÊTE

(...)

PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS

Conseillers

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

(...)

Note 2.— La facilitation de l'admission des représentants accrédités, de leurs conseillers et de leur équipement est traitée dans le RAS 9 — Facilitation. Le port d'un passeport officiel ou de service peut accélérer les formalités d'admission. L'admission du personnel chargé de l'enquête et de son équipement peut être accélérée par l'établissement d'ententes préalables entre le service d'enquête sur les accidents et les services d'immigration et de douane de l'État.

(...)

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

Droits et privilèges

5.27 L'État qui s'intéresse particulièrement à un accident parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, est en droit de désigner un expert qui a la faculté :

(...)

CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL

(...)

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

(...)

États auxquels le rapport doit être envoyé

6.4 L'État du Sénégal qui a mené l'enquête doit envoyer sans retard le rapport final d'enquête ~~sur un~~
~~accident~~ aux États suivants :

a) (...)

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

(...)

Diffusion du rapport final

(...)

6.6 Si le rapport ne peut être rendu public dans les douze mois, l'État du Sénégal doit émettre une déclaration intérimaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui ont été soulevées.

6.6.1 Lorsque l'État du Sénégal qui mène l'enquête ne rend pas public le rapport final ou n'émet pas une déclaration intérimaire publique dans un délai raisonnable, les autres États participant à l'enquête ont la faculté de demander par écrit à l'État qui mène l'enquête de consentir expressément à publier une déclaration indiquant les problèmes de sécurité soulevés par les informations disponibles. Lorsque l'État qui mène l'enquête donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, l'État ayant fait la demande publie une telle déclaration après coordination avec les États participants.

Note.— Des éléments d'orientation sur le « délai raisonnable » dans lequel un État rend public un rapport final ou émet une déclaration intérimaire publique figurent dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) de l'OACI, Partie IV – Communication des résultats.

(...)

Recommandations de sécurité

6.8 À n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou un incident, le BEA du Sénégal doit recommander 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.— Aucune des dispositions du § 6.8 ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de consulter au sujet de son projet de recommandations de sécurité des États participant à l'enquête, en les invitant à présenter leurs observations sur le bien-fondé et l'efficacité de ces recommandations.

Note.— 6.8.1 La priorité pour l'émission de recommandations de sécurité découlant d'une enquête sur un accident ou un incident ~~devrait être~~ est donnée à l'État qui mène l'enquête. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité, d'autres États participant à l'enquête ~~peuvent~~ ont la faculté d'émettre des recommandations de sécurité après coordination avec l'État qui mène l'enquête.

Note.— Une coordination effective du projet de recommandations de sécurité permettrait d'éviter que les États participant à l'enquête publient des recommandations de sécurité incompatibles.

(...)

(...)

Recommandations de sécurité

(...)

6.9.1 Lorsque l'État du Sénégal émet des recommandations de sécurité de portée mondiale (SRGC), il doit informer l'OACI de l'émission d'une telle recommandation et des réponses reçues dans une correspondance d'accompagnement datée, même lorsque l'OACI n'est pas la destinataire de la recommandation.

Note. — Une SRGC et les réponses reçues sont enregistrées dans une base de données centrale de l'OACI qui doit être accessible au public.

(...)

SUPPLÉMENT B. NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS — TABLEAU RÉCAPITULATIF

(...)

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

(...)

SUPPLÉMENT C. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

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

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

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

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

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

– efficaces, s'il restait plusieurs défenses et s'il fallait qu'elles échouent en même temps ; ou

– limitées, s'il ne restait peu ou pas de défenses ou si l'accident n'a été évité que par chance.

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

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

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

La combinaison de ces deux évaluations aide à déterminer quels incidents sont des incidents graves :

		<i>b) Défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel</i>	
		<i>Efficaces</i>	<i>Limitées</i>
		<i>Incident</i>	<i>Incident grave</i>
<i>a) Scénario le plus crédible</i>	<i>Accident Pas d'accident</i>	<i>Incident</i>	

2 3. Les incidents énumérés sont des exemples typiques d'incidents susceptibles d'être des incidents qui peuvent être graves. Cette liste n'est cependant pas exhaustive et, selon le contexte, ses divers points peuvent ne pas être classés comme n'est donnée qu'à titre indicatif en rapport avec la définition de l'expression incidents graves s'il restait des défenses efficaces entre l'incident et le scénario crédible.

Quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée.

Collisions non classées comme accidents.

Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.

Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation¹ ou une piste non assignée.

Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation¹ ou d'une piste non assignée.

Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation¹, sur une piste non assignée ou à des endroits non prévus pour l'atterrissage, comme des routes.

Retrait d'une jambe d'atterrisseur, ou atterrissage sur le ventre, non classé comme accident.

Traînage à l'atterrissage d'une extrémité d'aile, d'un fuseau-moteur ou de toute autre partie de l'aéronef, lorsqu'il n'est pas classé comme accident.

Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.

Incendies et/ou fumée dans le poste de pilotage, la cabine des passagers ou les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même s'ils ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.

Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.

Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteur, y compris les pannes de turbomachine non contenues, non classées comme accident.

Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.

Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol :

a) pour les vols à un seul pilote (télépilote compris) ;

b) pour les vols à plusieurs pilotes lors desquels la sécurité du vol a été compromise par une augmentation importante de la charge de travail des autres membres de l'équipage.

Situations liées à la quantité ou à la distribution du carburant qui exigent du pilote qu'il déclare une urgence, p. ex. : quantité de carburant insuffisante, épuisement du carburant, panne d'alimentation en carburant ou impossibilité d'utiliser tout le carburant utilisable à bord.

Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le *Manuel sur la prévention des incursions sur piste* (Doc 9870).

Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.

Pannes de systèmes (perte de puissance ou de poussée comprise), phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui ont ou qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.

Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.

Largage non intentionnel, ou intentionnel à titre de mesure d'urgence, d'une charge sous élingue ou de toute autre charge externe transportée par l'aéronef.

(...)

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

SUPPLÉMENT F. ENTENTES DE DÉLÉGATION D'ENQUÊTE

Conformément au § 5.1, l'État du Sénégal est chargé d'ouvrir et de mener une enquête, mais il peut déléguer, en totalité ou en partie, la conduite de cette enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) par accord et consentement mutuels. De même, une délégation de la conduite d'une enquête peut avoir lieu quand un État est tenu d'ouvrir une enquête sur des accidents ou des incidents graves survenus sur le territoire d'un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément au RAS 13, ou 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 conclusion d'une entente de délégation d'enquête commence normalement par la décision de l'État qui a la responsabilité d'ouvrir et de mener l'enquête. En général, cet État peut envisager de déléguer la conduite de l'enquête à un autre État ou à un RAIO, en particulier pour les situations dans lesquelles il pourrait être utile ou plus pratique que l'État ou le RAIO choisi mène l'enquête, ou lorsque l'État qui a la responsabilité d'ouvrir l'enquête ne possède pas les ressources ou les moyens nécessaires pour enquêter sur l'événement conformément au RAS 13.

En fonction des parties qui participent à l'enquête, la portée de l'enquête à mener par un autre État ou par un RAIO déterminera si une entente officielle de délégation d'enquête est nécessaire, ou si une entente mutuelle suffirait. En général, la délégation de l'ensemble de l'enquête exige une entente officielle de délégation d'enquête. Dans le cas d'une délégation d'une partie de l'enquête, une entente officielle de délégation d'enquête serait laissée à la discrétion des deux parties.

Lorsque toute l'enquête est déléguée à un autre État ou à un RAIO, il est attendu de cet État ou de ce RAIO qu'il soit responsable de la conduite de l'enquête, y compris la publication du rapport final et du compte rendu ADREP. Lorsqu'une partie de l'enquête est déléguée, l'État déléguant conserve normalement la responsabilité de la conduite de l'enquête, y compris la publication du rapport final et du compte rendu ADREP. En tout cas, l'État déléguant mettra tout en œuvre pour faciliter l'enquête.

Il importe de faire la différence entre l'ouverture et la conduite d'une enquête pour ce qui est de déclencher et de mettre fin aux événements de chaque fonction. L'*ouverture* de l'enquête commence dès que le service d'enquête sur les accidents est informé de l'accident ou incident, et qu'il en transmet la notification officielle aux États concernés et à l'OACI comme l'exige le § 4.1. La *conduite* de l'enquête est la fonction qui consiste à réaliser une enquête conformément au présent RAS, et à publier les rapports, y compris le rapport final.

Il importe que l'entente de délégation d'enquête permette de réaliser l'objectif de l'enquête et de se conformer aux exigences du présent RAS. Par conséquent, les parties à l'entente devraient veiller à ce que la responsabilité de chacune des parties soit clairement définie. La teneur et les détails de l'entente dépendent de la portée de la délégation.

Note.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, *Partie I* — Organisation et planification (Doc 9756) de l'OACI, Chapitre 2, contient des éléments d'orientation sur la délégation des enquêtes et un modèle d'entente de délégation.