

République Togolaise

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de L’Aviation Civile

RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO
RANT 13

ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D’AVIATION

2^{ème} édition / Révision 00 / Octobre 2025

APPROUVÉ PAR

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

RANT 13
Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page : I
Edition : 02 - 15/10/2025
Révision : 00 - 15/10/2025

CHAPITRE 0. ADMINISTRATION DU DOCUMENT

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

Page : II

Edition : 02 - 15/10/2025

Révision : 00 - 15/10/2025

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
ADMINISTRATION DU DOCUMENT	I à VII	02	15/10/2025	00	15/10/2025
CHAPITRE 1	1-1 à 1-7	02	15/10/2025	00	15/10/2025
CHAPITRE 2	2-1 à 2-1	02	15/10/2025	00	15/10/2025
CHAPITRE 3	3-1 à 3-3	02	15/10/2025	00	15/10/2025
CHAPITRE 4	4-1 à 4-6	02	15/10/2025	00	15/10/2025
CHAPITRE 5	5-1 à 5-17	02	15/10/2025	00	15/10/2025
CHAPITRE 6	6-1 à 6-5	02	15/10/2025	00	15/10/2025
CHAPITRE 7	7-1 à 7-3	02	15/10/2025	00	15/10/2025
CHAPITRE 8	8-1 à 8-1	02	15/10/2025	00	15/10/2025
APPENDICE 1	APP 1-1 à APP 1-5	02	15/10/2025	00	15/10/2025
APPENDICE 2	APP 2-1 à APP 2-2	02	15/10/2025	00	15/10/2025
APPENDICE 3	APP 3-1 à APP 3-3	02	15/10/2025	00	15/10/2025
APPENDICE 4	APP 4-1 à APP 4-4	02	15/10/2025	00	15/10/2025
APPENDICE 5	APP 5-1 à APP 5-2	02	15/10/2025	00	15/10/2025

RANT 13

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page : III

Edition : 02 - 15/10/2025

Révision : 00 - 15/10/2025

LISTE DES AMENDEMENTS

Edition	Révision	Date	Objet de l'amendement	Origine / Référence source
01	00	Juillet 2015	Introduction de l'édition initiale du RANT 13 afin de prendre en compte l'Annexe 13 à la convention de Chicago	Annexe 13 à la convention de Chicago, Toutes éditions et amendements jusqu'à l'amendement n°14
02	00	Octobre 2025	<p>Cet amendement concerne :</p> <ul style="list-style-type: none">a) l'ajout d'une définition de «service d'enquête sur les accidents» ;b) l'établissement d'un service indépendant d'enquête sur les accidents ;c) une nouvelle disposition sur la coopération entre le service d'enquêtes et les autorités judiciaires ; la protection accrue des éléments d'enquête ;d) les normes relatives à l'accès aux éléments de preuve durant les enquêtes et le suivi de l'avancement des recommandations de sécurité ;e) la modification de la définition du terme «représentant accrédité» ;f) l'harmonisation des dispositions sur la notification pour tenir compte des incidents et sur la diffusion du rapport final ; la réalisation des enquêtes sur les accidents et les incidents graves et diffusion du rapport final en temps opportun ; la facilitation de l'admission des enquêteurs ; la consultation du projet de recommandations de sécurité ; la modification de la liste d'exemples d'incidents graves ;g) les spécifications de la SRGC (Recommandation de sécurité de portée mondiale) ;h) les enquêtes concernant des aéronefs non habités (UA) ;i) la publication des renseignements d'enquête ;j) les données et informations du système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) ; la publication des rapports finaux ; la période de consultation des rapports finaux ;k) la correction des omissions identifiées dans le RANT 13 et la prise en compte de la conformité des dispositions réglementaires aux questions de protocole (PQs), EC-2 de l'USOAP CMA de l'OACI du domaine AIG.	Annexe 13, amendements n°15 à n°19

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

Page : IV

Edition : 02 - 15/10/2025

Révision : 00 - 15/10/2025

LISTE DES REFERENCES

Références	Source	Titre	N° Révision	Date Révision
Annexe 13	OACI	Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	Treizième édition Amendement N° 19	Juillet 2024 Novembre 2024

RANT 13

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page : V

Edition : 02 - 15/10/2025

Révision : 00 - 15/10/2025

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 0. ADMINISTRATION DU DOCUMENT	I
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	II
LISTE DES AMENDEMENTS	III
LISTE DES REFERENCES	IV
TABLE DES MATIÈRES	V
CHAPITRE 1. DÉFINITIONS / ABRÉVIATION ET ACRONYMES	1-1
DÉFINITIONS	1-1
ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	1-7
CHAPITRE 2. APPLICATION	2-1
CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS	3-1
OBJECTIF DE L'ENQUÊTE	3-1
INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES	3-1
CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF	3-1
RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE EN TANT QU'ÉTAT D'OCCURRENCE	3-1
Généralités	3-1
Demande émanant de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction	3-2
Transfert de la garde de l'aéronef	3-2
CHAPITRE 4. NOTIFICATION	4-1
ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT À UN AÉRONEF D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT	4-1
RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE EN TANT QU'ETAT D'OCCURRENCE	4-1
Envoi de la notification	4-1
Forme et contenu	4-2
Langue à utiliser	4-3
Renseignements complémentaires	4-3
RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION	4-3
Renseignements — Participation	4-3
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	4-4
RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE EN TANT QU'ÉTAT D'IMMATRICULATION	4-4
Envoi de la notification	4-4
RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE EN TANT QU'ETAT DE L'EXPLOITANT	4-5
Renseignements — Participation	4-5
CHAPITRE 5. ENQUÊTE	5-1
RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE	5-1
ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT	5-1
État d'occurrence	5-1
ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT NON CONTRACTANT	5-2
État d'immatriculation	5-2
ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT QUELCONQUE	5-2
État d'immatriculation	5-2

RANT 13

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page : VI

Edition : 02 - 15/10/2025

Révision : 00 - 15/10/2025

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE	5-3
RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE	5-3
Généralités	5-3
Enquêteur désigné — Désignation	5-5
Enquêteur désigné — Accès à l'épave et contrôle de l'épave	5-5
Données enregistrées — Accidents et incidents	5-5
Enregistreurs de bord	5-5
Enregistrements au sol	5-6
Autopsies	5-7
Examens médicaux	5-7
Coordination — Autorités judiciaires	5-7
Information des services de sûreté en aviation	5-8
Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents	5-8
Réouverture de l'enquête	5-11
RESPONSABILITÉ D'UN AUTRE ÉTAT QUELCONQUE	5-11
Renseignements sur un accident ou un incident	5-11
RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE EN TANT QU'ÉTAT D'IMMATRICULATION ET DE L'EXPLOITANT	5-12
Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves	5-12
Renseignements sur les organismes	5-12
PARTICIPATION À L'ENQUÊTE	5-13
PARTICIPATION DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION	5-13
Droits	5-13
Obligations	5-13
PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS	5-14
Droits	5-14
PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS	5-15
Conseillers	5-15
Participation	5-15
Obligations	5-16
ÉTATS DONT DES RESSORTISSANTS SONT AU NOMBRE DES MORTS OU DES BLESSÉS GRAVES	5-16
Droits et priviléges	5-16
CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL	6-1
RESPONSABILITÉ DE LA RÉPUBLIQUE TOGOLAISE	6-1
Diffusion de renseignements — Consentement	6-1
RESPONSABILITÉ DE LA RÉPUBLIQUE TOGOLAISE LORSQU'ELLE CONDUIT L'ENQUÊTE	6-1
Consultation	6-1
États auxquels le rapport sera envoyé	6-3
Diffusion du rapport final	6-3
Diffusion internationale du rapport final	6-4
Recommandations de sécurité	6-4
RESPONSABILITÉ DE LA RÉPUBLIQUE TOGOLAISE LORSQU'ELLE REÇOIT OU ÉMET DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ	6-5
Suite à donner aux recommandations de sécurité	6-5
CHAPITRE 7. COMPTES RENDUS ADREP	7-1
COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE	7-1
RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE LORSQU'IL CONDUIT L'ENQUÊTE	7-1
Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg	7-1
Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins	7-1
Langue à utiliser	7-2
Envoi	7-2

RANT 13

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page : VII

Edition : 02 - 15/10/2025

Révision : 00 - 15/10/2025

COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT / INCIDENT	7-2
RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE LORSQU'ELLE CONDUIT L'ENQUÊTE	7-2
Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg	7-2
Renseignements supplémentaires	7-2
Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg	7-3
CHAPITRE 8. MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS	8-1
BASE DE DONNEES ET MESURES PREVENTIVES	8-1
APPENDICES	APP 1-0
APPENDICE 1. MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL	APP 1-1
APPENDICE 2. INFORMATIONS SUR LES PERSONNES ET LES MARCHANDISES DANGEREUSES A BORD	APP 2-1
APPENDICE 3. NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS — TABLEAUX RÉCAPITULATIFS	APP 3-1
APPENDICE 4. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES	APP 4-1
APPENDICE 5. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS	APP 5-1

RANT 13
Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page : VIII
Edition : 02 - 15/10/2025
Révision : 00 - 15/10/2025

INTENTIONNELLEMENT BLANC

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS / ABRÉVIATION ET ACRONYMES

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 habité, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef non habité, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol, et 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,
 - o 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,
 - o 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'atterrissement, 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'atterrissement 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.

- 2) **Aéronef** : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- 3) **Aéronef d'État** : Aéronef utilisé dans les services militaires, de douane ou de police.
- 4) **Aéronef disparu** : L'Aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.
- 5) **Aéronef télépiloté (RPA)** : Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.
- 6) **Autorité de l'Aviation Civile** : Agence nationale de l'aviation civile du Togo.
- 7) **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.
- 8) **Blessure mortelle** : Toute blessure entraînant la mort dans les trente (30) jours qui suivent la date de l'accident.
- 9) **Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation** : Autorité d'enquête sur les accidents d'aviation de la République Togolaise.
- 10) **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.

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

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

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

14)Critère de mise en balance : Décision par laquelle l'autorité compétente évalue les intérêts publics concurrents et établit quel intérêt l'emporte, entraînant la détermination visée à la norme 5.12 du présent règlement.

15)Enquête ou Enquête technique ou Enquête de sécurité : 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.

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.

La conduite de l'enquête est la fonction qui consiste à réaliser une enquête conformément au présent règlement, et à publier les rapports, y compris le rapport final.

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

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

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

19)État de conception : État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

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

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

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

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

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

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

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

26)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.

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

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

29)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 habité, 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 non habité, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

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

30) *Liaison C2* : Liaison de données établie entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

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

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

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

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

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

36) *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.

37) *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.

38) *Représentant accrédité* : Personne désignée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. Le représentant accrédité désigné provient du service d'enquête sur les accidents de l'Etat lorsqu'il a été établi dans l'Etat.

39) Service d'enquête sur les accidents : Service désigné par un État pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

40) Système d'aéronef télépiloté (RPAS) : Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaison ou liaisons C2 nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

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

- ADREP : Compte Rendu de Données d'Accident / Incident (Accident and Incident Data Reporting) ;
ATS : Services de la circulation aérienne (Air Traffic Services) ;
BTEA : Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation
OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

CHAPITRE 2. APPLICATION

2.1 Le présent règlement s'applique aux enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation civile, impliquant des aéronefs habités ou des aéronefs télépilotés (RPA) certifiés et exploités en vertu d'une autorisation d'exploitation, conformément aux règlements en vigueur relatifs à la navigabilité et à l'exploitation technique des aéronefs :

- a) qui surviennent sur le territoire de la République togolaise ;
- b) pour lesquelles la République togolaise est autorisée, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, à désigner un représentant accrédité pour participer en qualité d'État d'immatriculation, de l'exploitant ou d'État fournissant des renseignements, des moyens ou des experts à la demande de l'État qui mène l'enquête ;
- c) pour lesquelles la République togolaise est autorisée, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, à désigner un expert, lorsque ses ressortissants sont comptés au nombre des morts ou des blessés graves ;
- d) déléguées à la République togolaise par un autre État.

2.2 Le présent règlement ne s'applique pas aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents impliquant des aéronefs d'État ;

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

CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS

OBJECTIF DE L'ENQUÊTE

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

INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES

3.2 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation, en abrégé BTEA, est le service d'enquête de la République togolaise en charge de l'ouverture, la conduite, la participation, la délégation, la clôture et la réouverture des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Il est indépendant des autorités nationales de l'aviation civile et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête.

CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF

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

Généralités

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

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

La conservation de l'aéronef comprend des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef ou de son contenu aux personnes non autorisées et à empêcher son pillage et sa détérioration.

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

Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs du Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation, nul n'est autorisé à :

- modifier l'état du site de l'accident ou de l'incident, à y effectuer des prélèvements,
- déplacer l'aéronef, son contenu ou son épave, à effectuer des prélèvements sur ceux-ci ou à les retirer.

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

3.4 Lorsque l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception ou l'État de construction demande que l'aéronef, son contenu et tous les indices soient conservés intacts en attendant leur examen par son représentant accrédité, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation prend toutes les dispositions nécessaires pour satisfaire à cette demande, dans la mesure où cela est pratiquement possible et compatible avec la conduite normale de l'enquête.

L'aéronef peut toutefois être déplacé dans la mesure où ce déplacement est nécessaire pour dégager des personnes, des animaux, des articles postaux ou des objets de valeur, pour empêcher toute destruction par le feu ou par toute autre cause, ou pour faire disparaître tout danger ou toute gêne pour la navigation aérienne, pour les autres moyens de transport ou pour le public, et à condition que cela ne retarde pas inutilement la remise de l'aéronef en service lorsque celle-ci est matériellement possible.

Transfert de la garde de l'aéronef

3.5 L'aéronef impliqué dans un accident ou un incident survenu sur le territoire national et son contenu peut être mis à la disposition des personnes dûment désignées par l'État d'immatriculation ou par l'État de l'exploitant, dès lors que ces objets ne sont plus nécessaires à l'enquête de sécurité du Bureau togolais d'enquêtes d'accidents

RANT 13
Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page : 3-3
Edition : 02 - 15/10/2025
Révision : 00 - 15/10/2025

d'aviation. Les autorités locales compétentes prennent toutes les mesures nécessaires pour leur faciliter l'accès à l'aéronef et à son contenu. Toutefois, si l'aéronef ou son contenu se trouve dans une zone dont l'accès est interdit, les autorités locales compétentes s'assurent du déplacement de ces objets à un endroit où l'accès peut être autorisé.

CHAPITRE 4. NOTIFICATION

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

RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE EN TANT QU'ETAT D'OCCURRENCE

Envoi de la notification

4.1 Les exploitants et les propriétaires d'aéronefs, les exploitants d'aérodromes, les opérateurs d'assistance en escale, les fournisseurs de services de navigation aérienne, sont tenus de notifier au Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation, sans délai, tout accident ou incident d'aviation survenu sur le territoire national.

Lorsqu'un accident, un incident grave ou un incident appelant une enquête se produit sur le territoire national, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation adresse, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, une notification aux services d'enquêtes sur les accidents de :

- (a) l'État d'immatriculation ;
- (b) l'État de l'exploitant ;
- (c) l'État de conception ;
- (d) l'État de construction ; et
- (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.

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

- a) l'État d'occurrence ;

- b) l'État de conception ;
- c) l'État de construction.

Forme et contenu

4.2 La notification est rédigée en langage clair et comprend les renseignements ci-après qui peuvent être immédiatement obtenus :

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

L'envoi de la notification ne doit être retardé du fait que ces renseignements sont incomplets.

Langue à utiliser

4.3 La notification est rédigée en français ou dans une autre langue de travail de l'OACI.

Renseignements complémentaires

4.4 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation communique, dès que possible, 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

4.5 A la réception d'une notification venant d'un autre État contractant sur la survenance d'un accident ou d'un incident en dehors du territoire national impliquant un aéronef civil dont la République togolaise est l'État d'immatriculation, de l'exploitant, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation accuse réception de la notification par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles.

4.6 A la réception d'une notification venant d'un autre État contractant sur la survenance d'un accident ou d'un incident en dehors du territoire national impliquant un aéronef civil dont la République togolaise est l'État d'immatriculation, de l'exploitant, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation :

- fournit, dès que possible, au service d'enquête sur les accidents de l'État d'occurrence ou de l'État qui conduit l'enquête, selon le cas, sur demande, tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de ses éléments, de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident ;
- informe le service d'enquête sur les accidents de l'État d'occurrence ou l'État qui conduit l'enquête, le cas échéant, de son intention de désigner un représentant accrédité pour le compte de la République togolaise afin de

participer à l'enquête de sécurité et indique son nom et les coordonnées permettant de le contacter. La date probable d'arrivée est également indiquée si le représentant accrédité doit être présent sur site lors de l'enquête de sécurité.

4.7 A la réception d'une notification venant d'un autre État contractant sur la survenance d'un accident ou d'un incident en dehors du territoire national impliquant un aéronef civil dont la République togolaise est l'État d'immatriculation, de l'exploitant, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation communique au service d'enquête sur les accidents de l'État d'occurrence ou l'Etat qui conduit l'enquête, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

**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 TOGOLAISE EN TANT QU'ÉTAT
D'IMMATRICULATION***

Envoi de la notification

4.8 Lorsque le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation ouvre une enquête de sécurité sur un accident ou un incident impliquant un aéronef immatriculé en République togolaise, survenu sur le territoire national ou dans un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque, il adresse, dans les meilleurs délais et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, une notification conformément aux § 4.2 et 4.3 au service d'enquête sur les accidents de :

- (a) l'État de l'exploitant ;
- (b) l'État de conception ;
- (c) l'État de construction ; et

(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.

RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE EN TANT QU'ETAT DE L'EXPLOITANT

Renseignements — Participation

4.9 A la réception d'une notification d'un accident ou d'un incident impliquant un aéronef dont la République togolaise est l'État de l'exploitant, survenu dans l'État d'immatriculation ou dans un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation accueille réception de la notification par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles.

4.10 A la réception d'une notification d'un accident ou d'un incident impliquant un aéronef dont la République togolaise est l'État de l'exploitant, survenu dans l'Etat d'immatriculation, dans un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation :

- fournit, dès que possible, au service d'enquête sur les accidents de l'État d'immatriculation, sur demande, tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de ses éléments, de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident ;
- informe le service d'enquête sur les accidents de l'État d'immatriculation, le cas échéant, de son intention de désigner un représentant accrédité pour le compte de la République togolaise afin de participer à l'enquête de sécurité et indique son nom et les coordonnées permettant de le contacter. La date probable d'arrivée est également indiquée si le représentant accrédité doit être présent sur site à l'enquête de sécurité.

4.11 A la réception d'une notification d'un accident ou d'un incident impliquant un aéronef dont la République togolaise est l'État de l'exploitant, survenu dans l'Etat d'immatriculation, dans un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation communique au service d'enquête sur les accidents de l'État d'immatriculation, dans les délais les plus

RANT 13
Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page : 4-6
Edition : 02 - 15/10/2025
Révision : 00 - 15/10/2025

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 5. ENQUÊTE**RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE
L'ENQUÊTE****ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT
CONTRACTANT*****État d'occurrence***

5.1 Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu sur le territoire de la République togolaise fait l'objet d'ouverture d'une enquête de sécurité par le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation. Il ouvre une enquête sur tout autre incident d'aviation s'il estime pouvoir en tirer des enseignements en matière de sécurité aérienne.

Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation est responsable de la conduite de l'enquête et peut décider de déléguer la conduite d'une partie ou de toute l'enquête sur un accident survenu sur le territoire national, au service d'enquête sur les accidents d'un autre Etat ou un organisme régional d'enquêtes sur les accidents et incidents, sous réserve d'un accord mutuel avec celui-ci. Dans ce cas, les autorités nationales compétentes facilitent par tous les moyens la procédure d'enquête de sécurité par le service d'enquête sur les accidents de cet État ou de l'organisme.

5.1.1 Lorsqu'un accident ou un incident impliquant un aéronef pour lequel la République togolaise est, dans l'ordre suivant, l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, se produit sur le territoire d'un Etat contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête de sécurité ou de la déléguer à un autre Etat ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation peut formellement demander une délégation pour la conduite de l'enquête.

5.1.2 Lorsqu'un accident ou un incident implique un aéronef pour lequel République togolaise est, dans l'ordre suivant, l'État d'immatriculation, l'État de l'Exploitant, et que l'Etat d'occurrence n'a pas l'intention de conduire une enquête de sécurité ou de la déléguer à un autre Etat ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, comme l'indiquent les § 5.1 et 5.1.1, le Bureau togolais d'enquêtes

d'accidents d'aviation ouvre et conduit l'enquête de sécurité sur la base des informations dont il dispose lorsque cet Etat donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de trente (30) jours.

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

État d'immatriculation

5.2 Lorsqu'un accident ou un incident impliquant un aéronef pour lequel la République togolaise est l'État d'immatriculation ou à défaut l'État de l'exploitant, se produit sur le territoire d'un Etat non contractant qui n'a pas l'intention de conduire une enquête de sécurité, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation prend toutes les dispositions nécessaires pour ouvrir et mener une enquête en collaboration avec le service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'occurrence, ou conduit seul l'enquête sur la base des informations dont il dispose lorsqu'une collaboration ne peut être assurée avec cet Etat.

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

État d'immatriculation

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

5.3.1 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation, en coordination avec les autorités locales compétentes, prête l'assistance qu'il est en mesure de fournir et répond, de la même façon, aux demandes de l'État d'immatriculation d'un aéronef impliqué dans un accident survenu dans les eaux internationales à proximité de la République togolaise.

5.3.2 Lorsqu'un accident ou un incident implique un aéronef pour lequel la République togolaise est, l'État de l'Exploitant, et que l'Etat d'immatriculation n'a pas l'intention de conduire une enquête de sécurité ou de la déléguer à un autre Etat ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation peut formellement demander une délégation pour la conduite de l'enquête.

Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation ouvre et conduit l'enquête de sécurité sur la base des informations dont il dispose lorsque cet État donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de trente (30) jours.

5.3.3 Lorsqu'un accident ou un incident impliquant un aéronef immatriculé par un Etat non contractant pour lequel la République togolaise est l'État de l'Exploitant, et que l'Etat d'immatriculation n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation s'efforce d'ouvrir et de conduire une enquête. Il peut accepter la délégation de cet État pour la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, sur la base d'un accord et consentement mutuels.

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

Généralités

5.4 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation conduit l'enquête en toute indépendance et sans restriction, en accord avec les dispositions de la réglementation en vigueur.

L'enquête comprend :

- (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 ;
- (c) la diffusion publique de renseignements factuels, en temps opportun, selon qu'il convient ;

- (d) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- (e) si possible, la détermination des causes ou des facteurs contributifs ;
- (f) l'établissement et la publication du rapport final.

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

5.4.1 Toute enquête réalisée par le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation est distincte de toute action judiciaire ou administrative et ne vise nullement la détermination des fautes ou des responsabilités.

5.4.2 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation définit la portée et les modalités des enquêtes techniques susvisées, en tenant compte des conséquences de l'accident ou de l'incident et des enseignements qu'il entend tirer pour améliorer la sécurité aérienne. Il élabore des politiques et des procédures étayées par des documents décrivant en détail ses fonctions en matière d'organisation et de planification, d'enquête et de compte rendu.

5.4.3 Les autorités nationales compétentes veillent à ce que toute enquête de sécurité menée par le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation et ses représentants, accèdent sans restriction et sans délai à tous les éléments disponibles utiles à l'enquête.

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

5.4.5 Dans le cas des accidents ou incidents à grand retentissement, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation rend publics dans les premiers jours de l'enquête des renseignements factuels pertinents.

5.4.6 Dans les trente jours qui suivent la date d'occurrence des accidents ou incidents à grand retentissement, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation rend

publics un compte rendu préliminaire contenant des renseignements factuels établis et indiquant l'état d'avancement de l'enquête.

Enquêteur désigné — Désignation

5.5 Lorsque le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation entend ouvrir une enquête de sécurité, son directeur désigne un enquêteur chargé de la conduite de l'enquête, met en place une équipe d'enquête et déclenche immédiatement l'enquête. L'enquêteur désigné peut être assisté par des enquêteurs de sécurité et spécialistes autorisés par le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation.

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

5.6 L'enquêteur désigné est autorisé à accéder immédiatement, librement et sans entrave au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'aéronef, à son contenu ou à son épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistrements d'exploitation, les enregistreurs de bord et les dossiers ATS, sur lesquels il exercera un contrôle total afin que le personnel autorisé qui participe à l'enquête puisse procéder sans retard à un examen détaillé.

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

Données enregistrées — Accidents et incidents

Enregistreurs de bord

5.7 Lors de la conduite d'une enquête sur les accidents et les incidents d'aviation, l'enquêteur désigné veille à l'examen détaillé et la lecture sans retard des enregistreurs notamment des enregistreurs de bord.

5.7.1 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation dispose, directement ou au moyen de la coopération ou par le biais d'arrangements avec d'autres autorités ou entités nationales, d'un personnel qualifié et d'installations appropriées, notamment

des bureaux et des hangars permettant l'entreposage et l'examen des aéronefs, leurs éléments, leurs contenus ou des épaves.

Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation peut demander l'assistance d'autres organismes, par le biais d'arrangements, pour la lecture des enregistreurs de bord, le test et l'examen des preuves tenant compte :

- a) des capacités des installations de lecture ou l'examen ;
- b) des délais d'exécution de la lecture ou l'examen ;
- c) de l'emplacement des installations de lecture ou d'examen.

L'enquêteur désigné établit, en coordination avec les participants à l'enquête, un plan d'essai pour la conduite des examens des éléments pertinents, renseignant sur les méthodes et procédures de référence, les modalités de suivi et de contrôle de l'examen et la confidentialité des informations.

La lecture et l'analyse des enregistreurs ou la réalisation des tests et examens des systèmes et composants d'aéronefs dans les installations d'autres organismes sont réalisés sous la supervision des enquêteurs du Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation ou des enquêteurs d'un autre État par délégation du Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation pour s'assurer qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts réel ou perçu. Toutes les activités, particulièrement les phases de démontage et de tests, sont documentés et photographiées à des fins de preuve.

Enregistrements au sol

5.8 L'enquêteur désigné est autorisé à accéder librement aux informations pertinentes ou aux enregistrements détenus par le propriétaire, le titulaire du certificat de type de l'aéronef, l'organisme responsable de la maintenance, l'organisme de gestion du maintien de navigabilité, l'organisme chargé de la formation, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef, l'autorité de l'aviation civile, les opérateurs d'assistance en escale, les fournisseurs de services de navigation aérienne ou les exploitants de l'aérodrome.

Autopsies

5.9 L'enquêteur désigné est autorisé à faire 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 sont complets et entrepris rapidement.

L'enquêteur désigné accède immédiatement aux résultats de ces autopsies ou de l'analyse des prélèvements effectués, en coordination avec le médecin désigné à cet effet.

Examens médicaux

5.9.1 L'enquêteur désigné est autorisé à demander aux autorités compétentes que des examens médicaux soient effectués sur les passagers, les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef et le contrôle de la circulation aérienne ou que des prélèvements effectués sur ces personnes fassent l'objet d'analyses, et à accéder immédiatement aux résultats de ces examens et analyses, en coordination avec le médecin désigné à cet effet.

Coordination — Autorités judiciaires

5.10 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation et les autorités judiciaires se coordonnent et coopèrent entre elles sur la base d'accords et d'arrangement préalables. Ces accords respectent l'indépendance du Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation et permettent que l'enquête de sécurité se déroule avec diligence et efficacité. Les accords préalables couvrent, entre autres, les points suivants :

- a) l'accès au site de l'accident ou de l'incident ;
- b) la gestion des conflits d'intérêts ;
- c) la conservation des preuves et l'accès à celles-ci ;
- d) la conduite des autopsies et examens médicaux ;
- e) les rapports initiaux et en cours sur l'état d'avancement de chaque opération ;
- f) l'échange d'informations ;
- g) l'utilisation appropriée des informations en matière de sécurité ;

h) la résolution des conflits ou différends.

Information des services de sûreté en aviation

5.11 Si, au cours de l'enquête de sécurité, il apparaît ou si l'on soupçonne qu'un acte d'intervention illicite a joué un rôle dans l'accident ou l'incident, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation en informe immédiatement les autorités compétentes en charge de la sûreté de l'aviation civile ou les États concernés.

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

5.12 Les éléments suivants ne sont pas divulgués au public ou utilisés à d'autres fins que les enquêtes techniques ou les analyses et études sur les accidents et les incidents d'aviation visant l'amélioration de la sécurité aérienne :

- a) les dossiers des entretiens menés et toutes les déclarations obtenues des personnes par le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation au cours de l'enquête de sécurité ;
- b) toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
- c) les enregistrements relevant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité ;
- d) les renseignements recueillis par le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation et qui revêtent un caractère sensible et privé, notamment les informations d'ordre médical des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident ;
- e) les éléments produits ultérieurement au cours de l'enquête tels que des notes, des projets, des avis écrits par les enquêteurs et les participants à l'enquête, des opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord ;
- f) les renseignements et leur analyse, les opinions et les éléments de preuves fournis par les services d'enquêtes et les représentants des États tiers conformément aux normes et pratiques recommandées internationales ;
- g) les projets de comptes rendus préliminaires, de rapports finals et de déclarations intermédiaires ;

- h) le contenu audio des enregistrements de conversations du poste de pilotage, le contenu visuel et audio des enregistrements d'images du poste de pilotage et leurs transcriptions ;
- j) les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques d'enregistrements provenant des services de contrôle de la circulation aérienne, y compris les rapports et les analyses destinés à des fins internes ;
- k) les images, les enregistrements audio et vidéo réalisés par l'exploitant d'aérodrome ;
- l) les comptes rendus d'évènements.

Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation met en place des mécanismes et des mesures de contrôle d'accès et de sécurisation des données afin de garantir la protection et la confidentialité des informations recueillies dans le cadre des enquêtes de sécurité.

Il applique des procédés techniques aux enregistrements, notamment l'anonymisation, le cryptage et toute autre mesure garantissant l'intégrité et la confidentialité des informations sensibles.

Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation détermine si d'autres éléments obtenus ou produits lors des enquêtes nécessitent une protection équivalente. Toute information recueillie ne présentant pas d'intérêt direct pour la sécurité aérienne, notamment les données relatives à la vie privée, bénéficie d'une protection spécifique. Lorsqu'une diffusion à d'autres fins que l'enquête de sécurité est nécessaire, ces informations doivent être anonymisées et assorties de garanties appropriées.

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

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

Lorsqu'elles sont disponibles, les demandes visant des éléments qui sont sous la garde ou le contrôle du Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation sont adressées à la source initiale des renseignements.

Lorsque c'est possible, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation ne conserve des copies des éléments obtenus dans le cadre d'une enquête.

5.12.1 La limitation visée au § 5.12 ne peut être levée que lorsqu'au moyen de critères de mise en balance et ce en conformité avec la réglementation en vigueur, L'autorité compétente détermine que le motif de la divulgation ou de l'utilisation proposée d'un élément de l'enquête importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, au niveau national et international, sur l'enquête en cours ou sur toute enquête ultérieure.

L'application du critère de mise en balance tient compte de ce qui suit :

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

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

5.12.2 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation détermine, conformément à la législation en vigueur, si d'autres éléments obtenus ou produits dans le cadre d'une enquête de sécurité sur un accident ou un incident doivent recevoir la même protection que les éléments ci-dessus énumérés.

Réouverture de l'enquête

5.13 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation peut réouvrir une enquête de sécurité dans les cas suivants :

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

Lorsque l'ouverture de l'enquête de sécurité n'a pas été effectuée par la République togolaise, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation obtient préalablement le consentement de l'État qui l'a ouvert.

RESPONSABILITÉ D'UN AUTRE ÉTAT QUELCONQUE

Renseignements sur un accident ou un incident

5.14 Le représentant accrédité et les conseillers nommés pour participer à une enquête de sécurité sur un accident ou un incident d'aviation civile menée par un autre État, sont tenus de fournir à l'État qui conduit l'enquête tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;

5.14.1 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation fournit à la demande de l'État qui conduit l'enquête sur un accident ou sur un incident, tous les renseignements utiles dont il dispose sous réserve d'un accord mutuel fixant les limites à la divulgation ou l'utilisation de *ces renseignements*.

5.14.2 Lorsque le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation dispose de données provenant d'un enregistreur de bord d'un aéronef impliqué dans un accident ou incident, il :

- a) fournit sans tarder à l'État qui conduit l'enquête toutes les données dont il dispose ;

b) ne divulgue pas ces données sans le consentement exprès de l'État qui conduit l'enquête.

5.15 Lorsque l'aéronef impliqué dans un accident ou un incident a utilisé ou aurait dû normalement utiliser les installations ou services de la République togolaise, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation fournit à l'État qui conduit l'enquête des renseignements pertinents disponibles se rapportant à l'enquête.

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

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves

5.16 Lorsqu'un aéronef immatriculé ou exploité par la République togolaise impliqué dans un accident ou un incident survenu dans un État tiers atterrit sur le territoire d'un État autre que l'État d'occurrence, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation fournit à l'État qui conduit l'enquête toutes les données dont il dispose, notamment les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause. Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation peut demander au service d'enquête de tout autre État sa coopération pour la récupération de ces enregistrements.

Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation s'abstient de divulguer ces informations au public sans le consentement formel de l'État qui conduit l'enquête.

Renseignements sur les organismes

5.17 À la demande de l'Etat qui conduit l'enquête de sécurité sur un accident ou un incident impliquant un aéronef immatriculé ou exploité en République Togolaise, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation fournit au service d'enquête sur les accidents de l'Etat qui conduit l'enquête des renseignements pertinents disponibles sur tout organisme dont les activités ont pu avoir une incidence directe ou indirecte sur l'exploitation de l'aéronef.

PARTICIPATION À L'ENQUÊTE

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

Droits

5.18 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation peut désigner un représentant accrédité pour participer à une enquête conduite par un autre Etat sur un accident ou incident pour lequel la République togolaise est l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, de l'aéronef concerné.

5.19 Le représentant accrédité lorsqu'il est nommé pour participer à une enquête de sécurité conduite par un autre État, peut être assisté par un ou plusieurs conseillers nommés par le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation proposés par l'exploitant de l'aéronef lorsque la République togolaise est l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant de l'aéronef concerné.

5.19.1 Lorsque ni l'État d'immatriculation ni l'État de l'exploitant ne nomme un représentant accrédité, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation peut inviter l'exploitant à participer à l'enquête de sécurité et nommer un conseiller.

Réserve

5.21 Lorsque ni l'État de conception ni l'État de construction ne nomme un représentant accrédité, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation peut inviter les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef ou de ses éléments à participer à l'enquête de sécurité et nommer un conseiller.

Obligations

5.22 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation nomme un représentant accrédité à la demande de l'Etat qui conduit une enquête sur un accident survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2250kg pour lequel la République togolaise est l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant.

PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS

Droits

5.23 Lorsqu'une enquête de sécurité est menée par le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation, les États suivants ont chacun la faculté de désigner un représentant accrédité :

- a) l'État d'immatriculation ;
- b) l'État de l'exploitant ;
- c) l'État de construction ;
- d) l'État de conception ;
- e) l'État où ont été conçus ou construits les groupes motopropulseurs ou des éléments principaux de l'aéronef ;
- f) tout État qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts à la République togolaise ;
- g) tout État qui fournit une base opérationnelle pour les enquêtes sur le terrain ;
- h) tout État qui participe aux opérations de recherches et de sauvetage ou à la récupération de l'épave ou des éléments d'aéronef ;
- i) tout Etat qui intervient à titre d'État du partenaire de l'exploitant de l'aéronef dans le cadre d'un partage de codes ou d'une alliance.

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

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

PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS***Conseillers***

5.24 Les États visés au § 5.23, autorisés à désigner un représentant accrédité peuvent lui adjoindre un ou plusieurs conseillers pour l'aider au cours de l'enquête.

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

Participation

5.25 Les participants sont autorisés à participer à tous les aspects de l'enquête de sécurité, sous le contrôle de l'enquêteur désigné et ont en particulier le droit de :

- a) visiter le lieu de l'accident ou l'incident grave ;
- b) examiner l'aéronef, ses éléments ou son épave ;
- c) proposer des thèmes de questions et d'obtenir des informations auprès des témoins;
- d) accéder librement à tous les renseignements utiles pour l'enquête de sécurité ;
- e) recevoir une copie de tous les documents pertinents, notamment les comptes rendus d'examens de matériels ou les études réalisées dans le cadre des travaux de l'enquête ;
- f) participer à la lecture des enregistrements ;
- g) participer aux activités d'enquête hors des lieux de l'accident ou de l'incident, telles que les examens des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations ;
- h) participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes, les facteurs contributifs et les recommandations de sécurité ;
- i) faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête ;
- j) recevoir une copie des projets de comptes rendus préliminaires, des rapports finals et des déclarations intermédiaires.

Toutefois, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation se réserve le droit de limiter les autorisations susvisées des participants aux questions qui les ont donnés la faculté de participer à l'enquête en vertu des dispositions du § 5.23.

Obligations

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

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

ÉTATS DONT DES RESSORTISSANTS SONT AU NOMBRE DES MORTS OU DES BLESSÉS GRAVES***Droits et priviléges***

5.27 Lorsqu'une enquête de sécurité est menée par le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation, les États dont les ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves peuvent nommer des experts qui sont autorisés à :

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

Les experts peuvent aider à l'identification des victimes et aux entretiens avec les survivants ressortissants de leurs États.

Lorsque la République togolaise est autorisée, en tant qu'État dont les ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, à participer à une enquête conduite par un autre État, conformément à l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation désigne un ou plusieurs experts.

5.28 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation rend public en temps utile, au moins durant la première année, les renseignements factuels de l'enquête de sécurité qu'il conduit et les renseignements sur l'évolution de celle-ci.

CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL

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

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

Le modèle de présentation du rapport final d'une enquête de sécurité établit en appendice du présent règlement est utilisé lors de la conduite des enquêtes et peut toutefois être adapté par le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation en fonction des circonstances de l'accident ou incident.

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

RESPONSABILITÉ DE LA RÉPUBLIQUE TOGOLAISE

Diffusion de renseignements — Consentement

6.2 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation ne communique, ni ne rend public ou laisse consulter un projet de rapport ou une partie de projet de rapport et tout document obtenu au cours d'une enquête de sécurité sur un accident ou un incident sans le consentement formel de l'État qui conduit 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 TOGOLAISE LORSQU'ELLE CONDUIT L'ENQUÊTE

Consultation

6.3 Lorsque le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation conduit une enquête de sécurité, un exemplaire du projet de rapport final est envoyé aux services d'enquête sur les accidents des États 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 § 5.

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

Lorsqu'il reçoit des observations au cours de la période de consultation, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation amende le projet de rapport final de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou présente les observations en annexe du rapport lorsque l'État qui les a formulés le souhaite.

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

6.3.1 Avant la publication du rapport final, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation demande aux services d'enquête de l'État concerné et par leur intermédiaire à l'exploitant concerné, de formuler des observations ; tous les intéressés étant tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation.

6.3.2 Avant la publication du rapport final, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation demande aux services d'enquête de *l'État de conception et de l'État de construction* et par leur intermédiaire, aux organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef de formuler des observations ; tous les

intéressés étant tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation.

États auxquels le rapport sera envoyé

6.4 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation envoie sans retard le rapport final d'enquête aux États suivants :

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

Diffusion du rapport final

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

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

6.6.1 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation demande par écrit le consentement de l'État qui conduit l'enquête à publier une déclaration indiquant les problèmes de sécurité soulevés par les informations disponibles lorsqu'il ne rend pas public le rapport final ou n'émet pas une déclaration intérimaire publique dans un délai raisonnable. Si l'État qui conduit l'enquête donne expressément son consentement ou

ne répond pas à la demande du Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation dans un délai de trente (30) jours, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation publie une déclaration après coordination avec les États participants à l'enquête.

Diffusion internationale du rapport final

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

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

Recommandations de sécurité

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

Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation peut consulter les États participant à l'enquête sur son projet de recommandations de sécurité en les invitant à présenter leurs observations sur le bien-fondé et l'efficacité de ces recommandations. Le projet de recommandations peut être inséré dans le projet du rapport final transmis en consultation.

6.8.1 Lorsqu'il participe à une enquête de sécurité, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation formule des recommandations de sécurité en coordination avec l'État qui conduit l'enquête de sécurité.

Lorsqu'il conduit une enquête de sécurité, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation fixe les priorités pour l'émission des recommandations de sécurité découlant de l'enquête. Dans l'intérêt de la sécurité, les autres États participant à l'enquête de

sécurité ont la faculté d'émettre des recommandations de sécurité après coordination avec le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation.

6.9 Lorsqu'il conduit une enquête de sécurité, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation adresse, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes recommandations de sécurité issues de ses enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans les autres États intéressés. Il adresse des recommandations de sécurité issues des enquêtes à l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dans une correspondance d'accompagnement datée, lorsque les documents OACI sont en cause.

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

RESPONSABILITÉ DE LA RÉPUBLIQUE TOGOLAISE LORSQU'ELLE REÇOIT OU ÉMET DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Suite à donner aux recommandations de sécurité

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

6.11 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation met en place des procédures permettant d'enregistrer les réponses aux recommandations de sécurité.

6.12 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation met en place des procédures permettant de suivre l'état d'avancement des mesures prises en réponse à des recommandations de sécurité.

CHAPITRE 7. COMPTES RENDUS ADREP

COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE

RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE LORSQU'IL CONDUIT L'ENQUÊTE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

7.1 Lorsque le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation conduit une enquête de sécurité sur un accident concernant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2250 kg, le compte rendu préliminaire est envoyé à :

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

Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins

7.2 Lorsque l'enquête de sécurité est menée sur un aéronef non visé au § 7.1 et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres États, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation envoie un compte rendu préliminaire à :

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

Langue à utiliser

7.3 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation présente le compte rendu préliminaire aux États destinataires et à l'organisation de l'aviation civile internationale en français ou dans une autre langue de travail de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Envoi

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

COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT / INCIDENT***RESPONSABILITÉ DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE LORSQU'ELLE CONDUIT
L'ENQUÊTE******Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg***

7.5 Lorsqu'il conduit une enquête de sécurité sur un accident impliquant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2250 kg, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation envoie le compte rendu de données à l'organisation de l'aviation civile internationale, aussitôt que possible après l'enquête.

Renseignements supplémentaires

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

Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg

7.7 Lorsqu'il conduit une enquête de sécurité sur un incident impliquant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 5700 kg, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation envoie le compte rendu de données à l'organisation de l'aviation civile internationale, aussitôt que possible après l'enquête.

CHAPITRE 8. MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS

BASE DE DONNEES ET MESURES PREVENTIVES

8.1 Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation établit et tient à jour une base de données sur les accidents et les incidents d'aviation civile, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires.

8.2 L'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) et les autres autorités responsables de la mise en œuvre du PNS accèdent aux données non confidentielles de la base de données sur les accidents et incidents, exclusivement aux fins de l'exercice de leurs fonctions en matière de sécurité. Toute demande d'accès à des informations protégées ou confidentielles doit faire l'objet d'une procédure spécifique et être soumise à l'évaluation du Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation, conformément aux dispositions en vigueur sur la protection des informations de sécurité.

8.3 Lorsque le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation adresse des recommandations de sécurité à un organisme d'un autre État à la suite d'une étude de sécurité, il les communique également au service d'enquête dudit État.

Le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation peut également formuler des recommandations de sécurité sur la base d'études ou d'analyses portant sur une série d'enquêtes techniques, l'exploitation des données contenues dans la base de données sur les accidents et incidents, ainsi que de toute autre source d'information pertinente permettant d'identifier des tendances ou des risques pour la sécurité aérienne.

RANT 13
Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page : 8-2
Edition : 02 - 15/10/2025
Révision : 00 - 15/10/2025

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

RANT 13

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page : APP 1-0

Edition : 02 - 15/10/2025

Révision : 00 - 15/10/2025

APPENDICES

APPENDICE 1. MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL

(Voir Chapitre 6)

OBJET

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

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

1.2 Tués et blessés : Remplir le tableau ci-dessous (en inscrivant les nombres voulus) :

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

Note 2 : 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 défectuosités 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 influer 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'éclairement 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'atterrissement (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'atterrissement 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 3 : *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 nécessaire.

1.17 Renseignements sur les organismes et la gestion : Renseignements pertinents concernant les organismes et leurs pratiques de gestion qui ont pu avoir une influence sur l'exploitation de l'aéronef. Ces organismes comprennent par exemple l'exploitant, les services de la circulation aérienne, les organismes responsables des voies aériennes, des

aérodromes et des services météorologiques, et les services responsables de la réglementation. Ces renseignements pourraient porter entre autres sur la structure et les fonctions de l'organisme, les ressources, la situation économique, les politiques et pratiques de gestion et le cadre normatif.

1.18 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 4 : *Comme il est indiqué dans le paragraphe 6.1, le modèle de présentation du rapport final peut être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou de l'incident. Ainsi, le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation peut 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.

APPENDICE 2. INFORMATIONS SUR LES PERSONNES ET LES MARCHANDISES DANGEREUSES A BORD

1 Les transporteurs aériens, exploitant des vols à destination ou au départ d'un aérodrome de la République togolaise, mettent en œuvre des procédures permettant de transmettre au Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation :

- a) le plus rapidement possible et au plus tard dans les deux (02) heures qui suivent l'annonce d'un accident ou incident grave de leur aéronef, une liste validée, basée sur les meilleures informations disponibles, de toutes les personnes à bord ;
- b) dans les délais les plus brefs, par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, après réception d'une notification d'un accident ou incident grave de leur aéronef, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

2 Les listes visées au § 1 sont mises à la disposition du Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation, de l'agence nationale de l'aviation civile, de tout autre service désigné pour prendre contact avec les familles des personnes à bord, le cas échéant et si nécessaire, des équipes médicales pour le traitement des victimes.

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

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

5 Lorsqu'une enquête de sécurité sur un accident ou un incident est conduite par le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation, toutes les expertises, essais, ou simulations sur le matériel aéronautique concerné sont réalisés sous la supervision de

l'enquêteur désigné, d'un enquêteur, d'une personne ou d'un organisme désigné par le responsable du Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation.

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

RANT 13 Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	Page : APP 3-1 Edition : 02 - 15/10/2025 Révision : 00 - 15/10/2025
---	---

APPENDICE 3. NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS — TABLEAUX RÉCAPITULATIFS

Note 1 : 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, D'INCIDENT GRAVE OU D'INCIDENT APPELANT UNE ENQUÊTE

Expéditeur	Concernant	Destinataires	Référence
État qui conduit l'enquête	Accidents et incidents graves internationaux : tous aéronefs	État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg ou avions à turboréacteurs)	4.1
État d'immatriculation	Accidents et incidents graves nationaux et autres : tous aéronefs	État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg ou avions à turboréacteurs)	4.8

2. RAPPORT FINAL

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

Expéditeur	Type de communication	Concernant	Destinataires	Référence
État qui conduit l'enquête	RAPPORT FINAL	Tous aéronefs	État qui ouvre l'enquête État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception	6 .4

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

Page : APP 3-2
 Edition : 02 - 15/10/2025
 Révision : 00 - 15/10/2025

Expéditeur	Type de communication	Concernant	Destinataires	Référence
			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	
			Aéronefs de plus de 5 700 kg	OACI 6.7

3. COMPTE RENDU ADREP**Accidents et incidents graves, quel que soit le lieu d'occurrence**

Expéditeur	Type de communication	Concernant	Destinataires	Référence
État conduisant l'enquête	COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE	Accidents des aéronefs de plus de 2 250 kg	État d'immatriculation ou État d'occurrence État de l'exploitant État de conception État de construction État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI	7.1
		Accidents des aéronefs de 2 250 kg ou moins, si des questions de navigabilité ou des questions présentant un intérêt	Comme ci-dessus sauf OACI	7.2

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

Page : APP 3-3

Edition : 02 - 15/10/2025

Révision : 00 - 15/10/2025

		particulier sont en cause		
	COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT	Accidents des aéronefs de plus de 2 250 kg	OACI	7.5
	COMPTE RENDU DE DONNÉES D'INCIDENT	Incidents des aéronefs de plus de 5 700 kg	OACI	7.7

4. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS**Questions de sécurité présentant de l'intérêt pour d'autres États**

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

APPENDICE 4. 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.

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

Note 1 : *Le scénario le plus crédible concerne l'évaluation réaliste du risque de 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.

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

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

3. Les incidents énumérés sont des exemples d'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 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 circulation ou une piste non assignée.
- Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation ou d'une piste non assignée.
- Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation 1, sur ou 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 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 conduire 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'atterrissement. 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 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.
4. Dans le cas d'un aéronef non habité, advenant que l'incident se transforme en accident, déterminer si le résultat le plus crédible aurait pu entraîner une blessure mortelle ou grave chez une personne. Les blessures mortelles et graves sont plus susceptibles de justifier une enquête que les accidents où le résultat le plus crédible se limite à des dommages ou à la perte de l'aéronef non habité. Le risque

RANT 13
Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Page : APP 4-4
Edition : 02 - 15/10/2025
Révision : 00 - 15/10/2025

de blessure mortelle ou grave peut aussi influer sur la portée de l'enquête qui sera menée.

APPENDICE 5. 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'écart 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'atterrissement 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'atterrissement 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.*