



Le Directeur Général

**DECISION N° AAC/100/DG/TMJ/ALG/ 042/18 DU 03 AOÛT 2018
PORTANT REGLEMENT AERONAUTIQUE DE LA REPUBLIQUE
DEMOCRATIQUE DU CONGO RELATIF AUX ACCIDENTS ET INCIDENTS
D'AVIATION (RACD 13)**

Le Directeur Général,

Vu, telle que modifiée et complétée à ce jour, la Constitution de la République Démocratique du Congo du 18 février 2006 ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale et son Annexe 13 ;

Vu la Loi n°08/009 du 07 juillet 2008 portant dispositions générales applicables aux Etablissements publics ;

Vu la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile ;

Vu l'Ordonnance n°15/013 du 17 mars 2015 portant nomination des membres du Conseil d'Administration et de la Direction Générale de l'Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo, en sigle « AAC/RDC » ;

Vu le Décret n°011/29 du 10 juin 2011 portant Statuts d'un Etablissement public dénommé Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo, en sigle « AAC/RDC » ;

Considérant la nécessité d'édicter un Règlement aéronautique relatif aux accidents et incidents d'aviation ;

Vu l'urgence ;

...//... *Alu*

DECIDE :

Article 1^{er} :

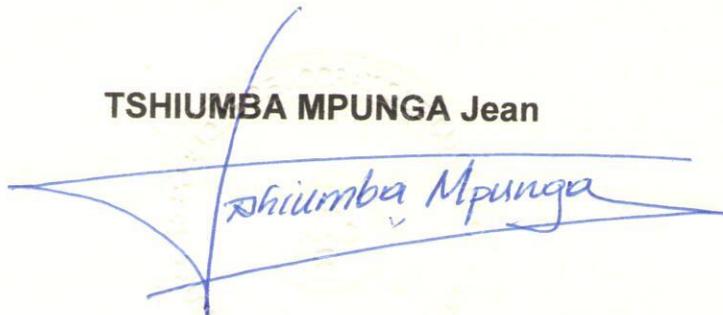
Est édicté, le Règlement aéronautique de la République Démocratique du Congo (RACD 13), relatif aux accidents et incidents d'aviation, joint en annexe à la présente Décision.

Article 2 :

Sont abrogées, toutes les dispositions antérieures contraires à la présente Décision qui entre en vigueur à la date de sa signature.

Fait à Kinshasa, le 03 AOUT 2018

TSHIUMBA MPUNGA Jean



RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE



**RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DE LA RÉPUBLIQUE
DÉMOCRATIQUE DU CONGO RELATIF AUX
ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET
INCIDENTS D'AVIATION
« RACD 13 »**

Deuxième édition - Juin 2018

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

1. SOMMAIRE

Chapitre 1 - DÉFINITIONS

Chapitre 2 - APPLICATION

Chapitre 3 - GENERALITES

Chapitre 4 - NOTIFICATION

Chapitre 5 - ENQUETE

Chapitre 6 – RAPPORT FINAL

Chapitre 7 – COMPTES RENDUS ADREP

Chapitre 8 – MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS

APPENDICES

SUPPLEMENTS

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

2. TABLE DES MATIÈRES

| | Page |
|---|------|
| 1. Sommaire | i |
| 2. Table des matières | ii |
| 3. Liste des pages effectives | v |
| 4. Liste des amendements | vii |
| 5. Documents de référence | viii |
| 6. Abréviations | ix |
| Chapitre 1 : Définitions | 1-1 |
| 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 l'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..... | 3-1 |
| Transfert de la garde de l'aéronef..... | 3-2 |
| Chapitre 4 : Notification | 4-1 |
| Accident ou incident grave survenu sur le territoire d'un État contractant à un aéronef d'un autre État contractant..... | 4-1 |
| Responsabilité de l'État d'occurrence..... | 4-1 |
| Envoi de la notification..... | 4-1 |
| Forme et contenu..... | 4-1 |
| Langue à utiliser..... | 4-2 |
| Renseignements complémentaires..... | 4-2 |
| Responsabilité de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction..... | 4-2 |
| Renseignements — Participation..... | 4-2 |
| 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..... | 4-3 |
| Responsabilité de l'État d'immatriculation | 4-3 |
| Envoi de la notification..... | 4-3 |
| Responsabilité de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction..... | 4-4 |
| Renseignements — participation..... | 4-4 |
| 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 de la R.D. Congo..... | 5-1 |
| État d'occurrence..... | 5-1 |
| Accident ou incident survenu sur le territoire d'un État non contractant..... | 5-1 |
| État d'immatriculation ou d'exploitation..... | 5-1 |
| Accident ou incident survenu en dehors du territoire d'un État quelconque..... | 5-2 |

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

| | |
|---|-----|
| État d'immatriculation..... | 5-2 |
| Organisation et conduite de l'enquête..... | 5-2 |
| Responsabilité de la R.D. Congo..... | 5-2 |
| Généralités..... | 5-3 |
| Enquêteur désigné — Désignation..... | 5-4 |
| Enquêteur désigné — Accès à l'épave et contrôle de l'épave..... | 5-4 |
| Enregistreurs de bord — Accidents et incidents..... | 5-4 |
| Autopsies..... | 5-4 |
| Examens médicaux..... | 5-4 |
| Coordination — Autorités judiciaires..... | 5-5 |
| Information des services de sûreté en aviation..... | 5-5 |
| Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents..... | 5-5 |
| Réouverture de l'enquête..... | 5-6 |
| Partage de renseignements sur les enquêtes..... | 5-6 |
| Renseignements sur un accident ou un incident..... | 5-6 |
| Responsabilité de l'État d'immatriculation et de l'exploitant..... | 5-7 |
| Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves..... | 5-7 |
| Renseignements sur les organismes..... | 5-7 |
| Participation à l'enquête..... | 5-7 |
| Participation de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction..... | 5-7 |
| Droits..... | 5-7 |
| Obligations..... | 5-8 |
| Participation d'autres États..... | 5-8 |
| Droits..... | 5-8 |
| Privilèges des représentants accrédités..... | 5-8 |
| Conseillers..... | 5-8 |
| Participation..... | 5-8 |
| Obligations..... | 5-9 |
| Participation des États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves..... | 5-9 |
| Droits et privilèges..... | 5-9 |
| Chapitre 6 : Rapport final | 6-1 |
| Responsabilité d'un État quelconque | 6-1 |
| Diffusion de renseignements — Consentement..... | 6-1 |
| Responsabilité de l'État qui mène l'enquête..... | 6-1 |
| Consultation..... | 6-1 |
| États auxquels le rapport doit être envoyé..... | 6-2 |
| Diffusion du rapport final..... | 6-2 |
| Recommandations de sécurité..... | 6-3 |
| Responsabilité d'un État qui reçoit ou émet des recommandations de sécurité..... | 6-3 |
| Suite à donner aux recommandations de sécurité..... | 6-3 |
| Chapitre 7 : Comptes rendus ADREP | 7-1 |
| Compte rendu préliminaire..... | 7-1 |
| Responsabilité de l'État qui mène 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..... | 7-1 |

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

| | |
|---|------------------|
| Envoi..... | 7-2 |
| Compte rendu de données d'accident / Incident..... | 7-2 |
| Responsabilité de l'État qui mène 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 700kg..... | 7-2 |
| Chapitre 8 : Mesures de prévention des accidents..... | 8-1 |
| Systèmes de bases de données et mesures préventives..... | 8-1 |
| Appendice 1 : Modèle de présentation du rapport final..... | App. 1-1 |
| Objet..... | App. 1-1 |
| Présentation..... | App. 1-1 |
| 1. Renseignements de base..... | App. 1-2 |
| 2. Analyse..... | App. 1-4 |
| 3. Conclusions..... | App. 1-4 |
| 4. Recommandations de sécurité..... | App. 1-4 |
| Appendices..... | App. 1-4 |
| Appendice 2 : Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents.... | App. 2-1 |
| 1. Introduction..... | App. 2-1 |
| 2. Généralités..... | App. 2-1 |
| 3. Autorité compétente..... | App. 2-2 |
| 4. Application du critère de mise en balance..... | App. 2-2 |
| 5. Registres des décisions..... | App. 2-3 |
| 6. Rapport final..... | App. 2-3 |
| 7. Personnel chargé des enquêtes sur les accidents et les incidents..... | App. 2-4 |
| Supplément A : droits et obligations de l'État de l'exploitant dans les cas d'accidents et d'incidents impliquant des aéronefs loués, affrétés ou banalisés..... | Supp.A-1 |
| Supplément B : Notification et communications /tableau récapitulatif..... | Supp.B-1 |
| 1. Notification d'accident ou d'incident grave..... | Supp.B-1 |
| 2. Rapport Final..... | Supp.B-1 |
| 3. Compte rendu ADREP..... | Supp.B-2 |
| Mesures de prévention des accidents..... | Supp.B-2 |
| Supplément C : Liste d'exemples d'incidents graves..... | Supp.C-1 |
| Supplément D : lignes directrices pour la lecture et l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord..... | Supp.D-1 |
| Intervention initiale..... | Supp. D-1 |
| Choix d'une installation..... | Supp. D-1 |
| Participation de l'État de construction (ou de conception) et de l'État de l'exploitant..... | Supp. D-2 |
| Procédures recommandées..... | Supp. D-2 |
| Supplément E : Éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs..... | Supp. E-1 |

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

3. LISTE DES PAGES EFFECTIVES

| N° page | N° d'édition | Date d'édition | N° amdt | Date d'amdt |
|--------------------------------------|--------------|----------------|---------|--------------|
| 1. Sommaire | | | | |
| i | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 2. Table des matières | | | | |
| ii | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| iii | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| iv | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 3. Liste des pages effectives | | | | |
| v | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| vi | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 4. Liste des amendements | | | | |
| vii | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 5. Document de référence | | | | |
| viii | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 6. Abréviations | | | | |
| ix | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| CHAPITRE 1 : Définitions | | | | |
| 1-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 1-2 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 1-3 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 1-4 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| CHAPITRE 2 : Application | | | | |
| 2-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| CHAPITRE 3 : GÉNÉRALITÉS | | | | |
| 3-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 3-2 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| CHAPITRE 4 : Notification | | | | |
| 4-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 4-2 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 4-3 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 4-4 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| CHAPITRE 5 : Enquête | | | | |
| 5-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 5-2 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 5-3 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 5-4 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 5-5 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 5-6 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 5-7 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 5-8 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 5-9 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 5-10 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

| N° page | N° d'édition | Date d'édition | N° amdt | Date d'amdt |
|--|--------------|----------------|---------|--------------|
| CHAPITRE 6 : Rapport final | | | | |
| 6-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 6-2 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 6-3 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| CHAPITRE 7 : Comptes rendus ADREP | | | | |
| 7-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| 7-2 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| CHAPITRE 8 : Mesures de prévention des accidents | | | | |
| 8-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| APPENDICES | | | | |
| APPENDICE 1 : Modèle de présentation du rapport final | | | | |
| App. 1-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| App. 1-2 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| App. 1-3 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| App. 1-4 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| APPENDICE 2 : Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents | | | | |
| App. 2-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| App. 2-2 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| App. 2-3 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| App. 2-4 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| SUPPLEMENTS | | | | |
| SUPPLEMENT A : droits et obligations de l'état de l'exploitant dans les cas d'accidents et d'incidents impliquant des aéronefs loués, affrétés ou banalisés | | | | |
| Supp. A-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| SUPPLEMENT B : Notification et communications /tableau récapitulatif | | | | |
| Supp. B-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| Supp. B-2 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| SUPPLEMENT C : liste d'exemples d'incidents graves | | | | |
| Supp. C-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| Supp. C-2 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| SUPPLEMENT D : lignes directrices pour la lecture et l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord | | | | |
| Supp. D-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| Supp. D-2 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| SUPPLEMENT E : Eléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs | | | | |
| Supp. E-1 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |
| Supp. E-2 | 02 | Juin 2018 | 01 | 13 Juin 2018 |

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

4. LISTE DES AMENDEMENTS

| Amendements | Date | Objet | Auteur | Approbation |
|--------------------------------|-------------|--|--------|-------------|
| 00 1 ^{ère} édition | 15 /09/2012 | Rédaction du Règlement | BPEA | DG/AAC |
| 01 2 ^{ème} édition | 13/06/2018 | Intégration des dispositions des amendements n° 15 et 16 de l'annexe 13 à la Convention de Chicago | BPEA | DG/AAC |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

5. DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

Annexe 13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation Onzième, édition juillet 2016

| | | |
|---|--|--|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 01 : 13/06/2018 |

6. ABRÉVIATIONS

Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

| | |
|-------|---|
| ACCID | : Accident |
| ADFR | : Enregistreur de bord automatique largable |
| ADREP | : Compte rendu d'accident/incident |
| ATS | : Services de la circulation aérienne |
| BPEA | : Bureau Permanent d'Enquête d'Accidents/Incidents d'Aviation |
| INCID | : Incident |
| MAPRO | : le Manuel des procédures d'enquêtes d'aviation en R.D. CONGO |
| MGS | : Manuel de gestion de la sécurité |
| PNS | : Programme national de sécurité |
| RACD | : Règlement Aéronautique de la République Démocratique du Congo |
| RAIO | : Organisation régionale d'enquête sur les accidents et incidents |
| SAR | : Recherche et sauvetage |
| UTC | : Temps Universel Coordonné |

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

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

- (1) **Accident** : Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel:
- (i) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs,
 - sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou
 - (ii) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé
 - sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur, (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations); ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de roto, anti couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou
 - (iii) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Note 1 — A seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les trente (30) jours qui suivent la date de l'accident.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

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

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

- (2) **Aéronef** : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- (3) **Autorité compétente**. Organisme gouvernemental ayant le pouvoir et l'autorité d'appliquer le critère de mise en balance.
- (4) **Blessure grave** : Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :
 - (i) 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
 - (ii) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
 - (iii) 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
 - (iv) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
 - (v) 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
 - (vi) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.
- (5) **Bureau Permanent d'Enquête d'Accidents/Incidents d'Aviation** : Service désigné en R. D. Congo pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans le cadre du présent règlement.
- (6) **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.
- (7) **Compte rendu préliminaire** : Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête.
- (8) **Conseiller** : Personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.
- (9) **Critère de mise en balance**. Critère utilisé par l'autorité compétente pour évaluer les intérêts publics rivaux et décider lequel des intérêts devrait l'emporter en vue de la détermination prévue au paragraphe 5.12 du présent règlement.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

- (10) **Enquête** : Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.
- (11) **Enquêteur désigné** : Personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.
- (12) **Enregistreur de bord** : Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.
- (13) **Enregistreur de bord automatique largable (ADFR)** : Enregistreur combiné installé sur un aéronef, qui peut être largué automatiquement de l'aéronef.
- Note. — Les RACD 08-partie 1 ; 08-partie2 et 08-partie 3 contiennent des spécifications relatives aux enregistreurs de bord.
- (14) **État Contractant** : État qui a rejoint l'OACI en signant la Convention de Chicago.
- (15) **État de conception** : État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (16) **État de construction** : État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.
- (17) **État de l'exploitant** : État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (18) **État d'immatriculation** : État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- Note. — Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international (Doc 9587).
- (19) **État d'occurrence** : État sur le territoire duquel se produit un accident ou incident.
- (20) **État Non Contractant** : État qui n'a pas rejoint l'OACI.
- (21) **Exploitant** : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- (22) **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.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

Note. — Les types d'incidents qui intéressent le BPEA de la R.D. Congo pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Supplément C.

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

Note : le Supplément C donne des exemples d'incidents graves.

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

(26) **Procédure judiciaire**. Procédure présentée devant une autorité judiciaire et menant à une décision, y compris l'établissement d'une responsabilité en matière criminelle, civile ou professionnelle.

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

(28) **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.

(29) **Représentant accrédité** : Personne désignée par la R.D. Congo, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. Le représentant accrédité désigné proviendra du BPEA.

(30) **Service d'enquête sur les accidents** : Service désigné par la R.D. Congo pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans le cadre du présent règlement est le BPEA.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

CHAPITRE 2. APPLICATION

À moins d'indications contraires, les exigences du présent règlement s'appliquent aux activités qui font suite à un accident ou un incident grave survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien de la R.D. Congo.

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

2.1. Dans le présent règlement, les spécifications qui concernent 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 au regard du présente règlement, en partie ou en totalité, les fonctions et obligations de l'État d'immatriculation.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS

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

OBJECTIF DE L'ENQUÊTE

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

INDEPENDANCE DES ENQUÊTES

3.2 La R. D. Congo a établi un service d'enquêtes sur les accidents qui est indépendant des autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui peuvent entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête.

CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'OCCURRENCE

Généralités

3.3 En cas d'occurrence, la R.D. Congo prend toutes les dispositions utiles pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant le temps qui sera nécessaire aux fins d'enquête. Les mesures de conservation des indices comprennent notamment la conservation, par des procédés photographiques ou autres, de tous les indices susceptibles d'être enlevés, effacés, perdus ou détruits. La garde de l'aéronef comprend des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef aux personnes non autorisées et à empêcher le pillage et la détérioration.

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

Note.2— La conservation des indices provenant des enregistreurs de bord exige que la récupération et la manipulation doivent être confiées à un personnel qualifié.

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

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

Transfert de la garde de l'aéronef

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

CHAPITRE 4. NOTIFICATION

Note 1.- Un tableau récapitulatif de « Notification et communication » figure au Supplément B.

Note 2.- On trouve une liste des adresses des services d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation dans le Manuel des procédures d'enquêtes techniques de la R.D. Congo sur les accidents ainsi que sur le site web www.bpea.gouv.cd du BPEA.

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

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'OCCURRENCE

Envoi de la notification

4.1 Toute personne physique ou morale qui, de par ses fonctions ou son activité, a connaissance d'un accident ou d'un incident grave d'aviation civile survenu sur le territoire de la R. D. Congo, est tenue d'en rendre compte à l'autorité civile ou militaire la plus proche dans un délai de 48h. Cette autorité civile ou militaire informe le BPEA sans délai. Le BPEA informe l'autorité judiciaire en cas de besoin.

La R.D. Congo adresse une notification d'accident ou d'incident grave dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

- à l'État d'immatriculation ;
- à l'État de l'exploitant ;
- à l'État de conception ;
- à l'État de construction ;
- 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.
- le cas échéant, aux organismes régionaux et internationaux concourant à la sécurité de l'aviation civile et aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile dans des conditions définies par les exigences en vigueur.

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

Note — Une disposition relative à la notification d'une phase de détresse à l'État d'immatriculation par le centre de coordination de sauvetage figure dans le RACD 12 (Recherche et Sauvetage).

Forme et contenu

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

- abréviation d'identification ACCID, pour un accident, et INCID, pour un incident grave ;
- constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef ;

| | | |
|---|--|--|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 01 : 13/06/2018 |

- c) nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et de l'affréteur de l'aéronef ;
- d) qualification du pilote Commandant de bord et nationalité de l'équipage et des passagers ;
- e) date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou de l'incident grave ;
- f) dernier point de départ de l'aéronef et point d'atterrissage prévu ;
- g) position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, latitude et longitude ;
- h) nombre de membres d'équipage et de passagers ; à bord : tués et grièvement blessés ; autres : tués et grièvement blessés ;
- i) description de l'accident ou de l'incident grave et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue ;
- j) indication de la mesure dans laquelle la R.D. Congo État d'occurrence mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête ;
- k) caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou de l'incident grave et indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site ;
- l) identification du service émetteur et moyen de contacter l'enquêteur désigné et le BPEA ;
- m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

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

Langue à utiliser

4.3 La notification est rédigée en français, compte tenu de la langue du ou des destinataires toutes les fois, elle sera faite en anglais pour ne pas entraîner un retard excessif.

Renseignements complémentaires.

4.4 Dès qu'il sera en mesure de le faire, la R.D. Congo communiquera les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

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

Renseignements — Participation

4.5 La R.D. Congo accusera réception de la notification d'accident ou d'incident grave chaque fois qu'elle recevra une notification en tant qu'État d'immatriculation ou État de l'exploitant.

La R.D. Congo fournira à l'État d'occurrence tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite qui le fera savoir dès que possible à l'État d'occurrence si elle a l'intention de désigner un représentant accrédité, et indiquera son nom et les coordonnées permettant

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

de le contacter ainsi que la date probable de son arrivée dans l'État d'occurrence.

4.6 Lorsqu'ils recevront la notification, l'État d'immatriculation, l'État d'exploitant, l'État de conception et l'État de construction (tout exploitant ou propriétaire d'aéronef impliqué dans un accident ou incident grave fournira) fourniront à la R.D. Congo (au BPEA) tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. Chacun fera savoir dès que possible à la R.D. Congo s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter ainsi que la date probable de son arrivée en R.D. Congo (dans l'État d'occurrence).

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

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

4.7 Lorsque la R.D. Congo recevra la notification en tant qu'État de l'exploitant, il communiquera (l'exploitant communiquera au BPEA) à l'État d'occurrence, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef (et qui en son tour les communiquera à l'État d'occurrence dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles.)

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

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION

Envoi de la notification

4.8 Lorsque la R.D. Congo en tant qu'État d'immatriculation ouvre une enquête sur un accident ou un incident grave, Il transmettra une notification conformément aux § 4.2 et 4.3 ci-dessus, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies de communication disponibles :

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

Note — Une disposition relative à la notification d'une phase de détresse à l'État d'immatriculation par le centre de coordination de sauvetage figure dans le RACD- 12 Recherches et Sauvetage (SAR).

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

Renseignements — Participation

4.9 La R.D. Congo accusera réception d'une notification d'accident ou d'incident grave (voir § 4.1).

4.10 Lorsque la R.D. Congo reçoit une notification en tant qu'État de l'exploitant, il fournira à l'État d'immatriculation sur demande tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave et fera savoir également à l'État d'immatriculation s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter ainsi que la date probable de son arrivée.

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

Note 2.— L'attention de la R.D. Congo État de l'exploitant, État de conception et État de construction est appelée sur l'obligation qui lui incombe, conformément aux dispositions du § 5.22, de désigner un représentant accrédité quand la demande en est expressément faite par l'État qui mène l'enquête sur un accident concernant un aéronef de plus de 2 250 kg.

Son attention est également appelée sur l'utilité de sa présence et de sa participation à l'enquête.

4.11 Lorsque la R.D. Congo recevra la notification en tant qu'État de l'exploitant, il communiquera à l'État d'immatriculation dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

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

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE LA R.D. CONGO

État d'occurrence

5.1 Tout accident ou incident grave d'aéronef survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien congolais fait l'objet d'une enquête technique.

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

5.1.1 La R.D. Congo ouvrira une enquête sur les circonstances d'un incident grave. Le BPEA pourra déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une telle enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, la R.D. Congo facilitera l'enquête par tous les moyens.

5.1.2 La R.D. Congo ouvrira une enquête sur les circonstances de tout incident grave concernant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. Elle pourra déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une telle enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, la R.D. Congo facilitera l'enquête par tous les moyens.

Note 1. — Lorsque la R.D. Congo accepte une délégation en totalité, elle devient responsable de la conduite de l'enquête ainsi que de la diffusion du rapport final et de la communication du compte rendu ADREP. Dans le cas d'une délégation en partie, la R.D. Congo garde la responsabilité de la conduite de l'enquête.

Note 2. — Dans le cas d'un incident grave, la R.D. Congo peut envisager de déléguer l'enquête à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, en particulier s'il s'agit d'une occurrence où il pourrait être plus avantageux ou plus pratique que l'un de ces États réalise l'enquête.

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

État d'immatriculation ou d'exploitation

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

État d'immatriculation

5.3 Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque, La R.D. Congo en tant qu'État d'immatriculation ouvre et mène toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, la R.D. Congo peut déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État, par accord et consentement mutuels.

5.3.1 Les États les plus proches du lieu d'accident survenu dans les eaux internationales prêteront assistance qu'ils seront en mesure de fournir et répondre aux demandes de la R.D. Congo.

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

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

RESPONSABILITÉ DE LA R.D. CONGO

Note. — Aucune des dispositions qui suivent n'empêche la R.D. Congo de faire appel au concours des meilleurs experts techniques en s'adressant à n'importe quelle source.

- Le président du BPEA ordonne, sans délai, l'enquête technique en cas d'accident ou d'incident grave survenu en R. D. Congo. Le ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions nomme pour chaque accident un enquêteur désigné sur proposition du président du BPEA.
- Les modalités d'application, notamment la nature du BPEA, les conditions de nomination de ses membres, le mode de financement des enquêtes techniques, les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques et d'habilitation des enquêteurs de première information pouvant effectuer certains actes d'enquête sont déterminés par décret de création du BPEA et arrêté de son fonctionnement.
- La composition du BPEA est fixée par arrêté du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions. Ce bureau est fonctionnellement indépendant, notamment des autorités aéronautiques nationales responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne ou de l'exploitation des aéroports et, en général de toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête confiée au BPEA.
- Le BPEA, doté de moyens qui lui permettent d'accomplir sa mission en toute indépendance, est seul compétent pour déterminer l'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour son exécution.
- Le BPEA pourra déléguer tout ou partie de la conduite de l'enquête à un autre État, par accord et consentement mutuels. De toute façon, la R.D. Congo facilitera l'enquête par tous les moyens.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

Généralités

5.4 Le BPEA mène l'enquête en toute indépendance et sans restriction, en accord avec les dispositions du présent règlement. L'enquête comprend :

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

Lorsque ce sera matériellement possible, le BPEA inspecte les lieux de l'accident, examine l'épave et note les déclarations des témoins. L'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour sa réalisation sont déterminées par le BPEA en fonction des leçons que celui-ci s'attend à en tirer pour améliorer la sécurité.

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

Note. — Conformément au § 5.10, ces deux processus doivent probablement être coordonnés sur le site de l'accident et dans la collecte des renseignements factuels, compte étant dûment tenu des dispositions du § 5.12.

5.4.2 Le BPEA élabore les politiques et les procédures de gestion et de conduite des enquêtes à l'usage des enquêteurs techniques. Ces procédures comprennent l'organisation et la planification, l'enquête et le compte rendu conformément au Doc 9962 de l'OACI.

5.4.3 L'enquêteur désigné qui mène une enquête technique au titre des dispositions du présent règlement accède sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve.

5.4.4 La R.D. CONGO encourage la coopération entre le BPEA et les autorités judiciaires pour faire en sorte qu'une enquête ne soit pas gênée par des enquêtes ou des procédures administratives ou judiciaires.

Pour faire en sorte qu'une enquête technique ne soit pas gênée par des enquêtes ou des procédures administratives ou judiciaires, il faut établir un accord entre le BPEA et l'autorité judiciaire. Cet accord porte en particulier sur les sujets suivants :

- accès au lieu de l'accident ;
- préservation des éléments de preuve et accès à ces éléments ;
- échange de renseignements ;
- comptes rendus initial et réguliers sur l'état de chaque processus ;
- utilisation appropriée des renseignements sur la sécurité ;
- résolution des différends.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

Enquêteur désigné — Désignation

5.5 La R.D. Congo désigne l'enquêteur chargé de la direction de l'enquête et déclenche immédiatement l'enquête.

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

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

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents

5.7 Les enregistreurs de bord sont utilisés de manière effective au cours de l'enquête sur un accident ou un incident. La R.D. Congo prend des dispositions en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.

5.8 La R.D. Congo ne possédant pas des moyens suffisants pour faire la lecture des enregistreurs de bord, utilise les moyens mis à sa disposition par des bureaux d'enquêtes d'autres États, en tenant compte de ce qui suit :

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

Note — Les spécifications relatives à l'enregistrement des données radar et des communications ATS figurent dans le RACD 18-1, Chapitre 6.

Autopsies

5.9 En cas d'accident mortel, la R.D. CONGO fait pratiquer, par un pathologiste ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, une autopsie complète des membres de l'équipage de conduite ainsi que, sous réserve des circonstances d'espèce, des passagers et des membres du personnel de cabine mortellement blessés. Ces examens devront être complets et entrepris rapidement.

Examens médicaux

5.9.1 La R.D. Congo fait pratiquer, par un médecin ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, des examens médicaux des membres d'équipage, des passagers et du personnel aéronautique impliqué. Ces examens doivent être entrepris rapidement.

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

Coordination — Autorités judiciaires

5.10 La R.D. Congo reconnaît la nécessité d'une coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires. On attire une attention particulière aux indices qui doivent être consignés et analysés rapidement pour que l'enquête puisse être menée à bien, par exemple à l'examen et à l'identification des victimes et au dépouillement des enregistrements des enregistreurs de bord.

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

Information des services de sûreté en aviation

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

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

5.12 La R.D. Congo qui mène l'enquête sur un accident ou incident grave (ou l'enquêteur désigné) ne communique aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que le Garde des Sceaux, Ministre de la justice ne détermine que leur divulgation importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, au niveau national et international, sur l'enquête ou sur toute enquête ultérieure :

- a. enregistrements de conversations et d'images du poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements ;
- b. éléments sous la garde ou le contrôle du BPEA, à savoir :
 - 1) toutes les déclarations obtenues de personnes par le BPEA dans le cours de ses enquêtes ;
 - 2) toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
 - 3) renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes touchées par l'accident ou l'incident ;
 - 4) enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
 - 5) analyse des renseignements et opinions sur ces derniers, y compris les renseignements des enregistreurs de bord, provenant du BPEA et des représentants accrédités, concernant l'accident ou l'incident ;
 - 6) projet de rapport final de l'enquête sur l'accident ou l'incident.

5.12.1 La R.D. Congo détermine si d'autres éléments obtenus ou produits par le BPEA dans le cadre d'une enquête sur un accident ou un incident doivent recevoir la même protection que les éléments énumérés au § 5.12.

5.12.2 Les éléments 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.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

5.12.4 Le BPEA ne divulgue pas les noms des personnes touchées par l'accident ou l'incident grave.

5.12.5 La R. D. Congo veillera à ce que les demandes visant des éléments qui sont sous la garde ou le contrôle du BPEA soient adressées à la source initiale des renseignements, lorsqu'elle est disponible.

5.12.5.1 Le BPEA ne conserve, lorsque c'est possible, que des copies des éléments obtenus dans le cadre d'une enquête.

5.12.6 La R.D. Congo prendra des mesures pour veiller à ce que le contenu audio des enregistrements de conversations du poste de pilotage et le contenu visuel et audio des enregistrements d'images du poste de pilotage ne soient pas divulgués au public.

5.12.7 Lorsque la R.D. Congo envoie ou reçoit un projet de rapport final, il prendra des mesures pour veiller à ce qu'il ne soit pas divulgué au public.

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

Réouverture de l'enquête

5.13 Si, après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts, la R.D. Congo rouvrira cette enquête. Toutefois, si la R.D. Congo veut rouvrir une enquête qu'elle a menée mais qui a été ouverte par un autre État, elle doit d'abord obtenir le consentement dudit État.

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

PARTAGE DE RENSEIGNEMENTS SUR LES ENQUÊTES

Renseignements sur un accident ou un incident

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

5.14.1 Avant d'échanger des renseignements aux fins d'une enquête sur un accident ou un incident, la R. D. Congo coopère avec d'autres États pour fixer des limites à la divulgation ou l'utilisation de ces renseignements.

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION ET DE L'EXPLOITANT

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves

5.16 Lorsqu'un aéronef immatriculé ou exploité en R.D. Congo est impliqué dans un accident ou un incident grave et atterrit dans un État autre que l'État d'occurrence, la R.D. Congo, sur demande de l'État qui mène l'enquête, fournira à ce dernier État les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause.

Note. — Conformément aux dispositions du § 5.16, la R.D. Congo peut demander à tout autre État sa coopération pour la récupération de ces enregistrements.

Renseignements sur les organismes

5.17 À la demande de la R.D. Congo, l'État d'immatriculation et l'État d'exploitant fourniront des renseignements pertinents sur tout organisme dont les activités ont pu avoir une incidence directe ou indirecte sur l'exploitation de l'aéronef.

PARTICIPATION À L'ENQUÊTE

Note. — Aucune des dispositions du présent règlement n'implique que la présence du représentant accrédité et des conseillers d'un quelconque État est continuellement exigée en R. D. Congo si elle mène l'enquête.

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

Droits

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

5.19 La R. D. Congo, en tant qu'État d'immatriculation ou État de l'exploitant nomme un ou plusieurs conseillers proposés par l'exploitant pour seconder son représentant accrédité.

5.19.1 Lorsque ni l'État d'immatriculation ni l'État de l'exploitant ne nomme de représentant accrédité, la R.D. Congo invite l'exploitant à y participer, dans le cadre des procédures de l'État qui mène l'enquête.

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

5.21 Sous réserve de ses propres procédures, la R.D. Congo s'il le juge opportun, invitera les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête lorsque ni l'État de conception ni l'État de construction ne nomme de représentant accrédité.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

Obligations

5.22 En cas d'accident survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg, la R.D. Congo demandera expressément la participation de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction, de nommer un représentant accrédité.

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

PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS

Droits

5.23 Tout État qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts à la R.D. Congo lorsqu'elle mène l'enquête, aura la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête.

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

PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS

Conseillers

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

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

Note 2. — La facilitation de l'admission des représentants accrédités, de leurs conseillers et de leur équipement est traitée dans le RACD 16-2 — Facilitation. Le port d'un passeport officiel ou de service peut accélérer les formalités d'admission.

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

Participation

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

- a) de visiter le lieu de l'accident ;
- b) d'examiner l'épave ;
- c) d'obtenir des renseignements des témoins et de proposer des sujets d'interrogation ;

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

- d) d'accéder librement à tous les renseignements utiles, le plus tôt possible ;
- e) de recevoir copie de tous les documents pertinents ;
- f) de participer à la lecture des enregistrements ;
- g) de participer aux activités d'enquête hors des lieux de l'accident, telles que les examens des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations ;
- h) de participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes et les recommandations de sécurité ;
- i) de faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête ;

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

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

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

Obligations

5.26 Le représentant accrédité et ses conseillers doivent :

- a) fournir à la R.D. Congo tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;
- b) s'abstenir de divulguer des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel de la Commission d'enquête.

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

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

Droits et privilèges

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

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

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

5.28 La R.D. Congo rend publics en temps utile, au moins durant la première année, les éléments concrets de l'enquête et des renseignements sur l'évolution de celle-ci.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL

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

RESPONSABILITÉ D'UN ÉTAT QUELCONQUE

Diffusion de renseignements — Consentement

6.2 Les États doivent s'abstenir de communiquer, de rendre public ou de laisser consulter un projet de rapport ou une partie de projet de rapport et tout document obtenu au cours d'une enquête sur un accident ou un incident grave sans le consentement formel de la R.D. Congo, à moins que ces rapports ou ces documents n'aient déjà été rendus publics ou diffusés par la R.D. Congo.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MENE L'ENQUÊTE

Consultation

6.3 La R.D. Congo, envoie un exemplaire du projet de rapport final aux États indiqués ci-après, en les invitant à présenter aussitôt que possible toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justification à l'appui :

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

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

Note 1. — Aucune des dispositions du présent paragraphe ne vise à empêcher la R.D. Congo de consulter d'autres États, comme les États qui ont fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts qui ont participé à l'enquête suivant les dispositions des § 5.23 et 5.27.

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

Note 3. — Les recommandations de sécurité envisagées doivent être incluses dans le projet de rapport final.

6.3.1 La R.D. Congo envoie, sous couvert de l'État de l'exploitant, une copie du projet de rapport final à l'exploitant, afin de permettre à celui-ci de présenter des observations.

6.3.2 La R.D. Congo envoie, sous couvert de l'État de conception et de l'État de construction, une copie du projet de rapport final aux organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef, afin de leur permettre de présenter leurs observations.

États auxquels le rapport doit être envoyé

6.4 La R.D. Congo doit envoyer sans retard le rapport final d'enquête sur un accident aux États suivants :

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

Diffusion du rapport final

6.5 Pour contribuer à la prévention des accidents, la R.D. Congo, rend public le rapport final dans les plus brefs délais et, si possible, dans les douze (12) mois.

Note. — La R.D. Congo peut rendre public un rapport final en l'affichant sur son site Internet. « www.bpea.gouv.cd ». Rendre public le rapport final ne signifie pas nécessairement qu'il faut en publier une copie papier.

6.6 Si le rapport ne peut être rendu public dans les douze (12) mois, la R.D. Congo, émet une déclaration intérimaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.

6.7 Lorsque la R.D. Congo a rendu public un rapport final d'enquête sur un accident ou un incident grave survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5700 kg, elle doit adresser un exemplaire à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Note. — Le rapport final adressé à l'OACI est rédigé en français et présenté comme il est indiqué dans l'Appendice 1.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

Recommandations de sécurité

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

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

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

Note. — Lorsqu'un rapport final contient des recommandations de sécurité adressées à l'OACI parce que des documents OACI sont en cause, ce rapport doit être accompagné d'une lettre qui expose les mesures spécifiques proposées.

RESPONSABILITÉ D'UN ÉTAT QUI REÇOIT OU ÉMET DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Suite à donner aux recommandations de sécurité

6.10 Si la R.D. Congo reçoit des recommandations de sécurité, il informe, dans les quatre-vingt-dix (90) jours de la date de la correspondance d'accompagnement, l'État qui a présenté les propositions des mesures préventives prises ou à prendre par les services et les exploitants concernés ou, les cas échéants, des raisons pour lesquelles ces recommandations ne sont pas prises en compte.

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

6.11 Lorsque la R.D. Congo ou tout autre État émet des recommandations de sécurité, elle met en œuvre des procédures pour enregistrer des suites données aux réponses reçues en vertu du paragraphe 6.10, concernant les recommandations de sécurité émises.

6.12 Si la R.D. Congo reçoit une recommandation de sécurité, elle élabore et met en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite à cette recommandation.

Note. — Les Directives pour l'identification, l'élaboration et le suivi des recommandations de Sécurité figurent dans le Manuel des procédures d'enquêtes d'aviation en R.D. CONGO (MAPRO).

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

CHAPITRE 7. COMPTES RENDUS ADREP

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

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

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

COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

7.1 Lorsque l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kg, la R.D. CONGO, envoie le compte rendu préliminaire :

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

Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins

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

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

Langue à utiliser

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

Envoi

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

COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT / INCIDENT

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

7.5 Si l'aéronef accidenté a une masse maximale supérieure à 2 250 kg, la R.D. Congo envoie, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'accident à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Renseignements supplémentaires

7.6 La R.D. Congo communique à d'autres États, sur leur demande, les renseignements pertinents autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données d'accident / incident.

Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700kg

7.7 La R.D. Congo envoie, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'incident à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale lorsqu'il mène une enquête sur un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg.

Note. — Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Supplément C.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

CHAPITRE 8. MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS

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

SYSTEMES DE BASES DE DONNEES ET MESURES PREVENTIVES

8.1 La R.D. Congo établit et tient à jour une base de données sur les accidents et incidents, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité qui ont été recueillis, notamment ceux qui proviennent de ses systèmes de comptes rendus d'incidents, ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires.

Note. — Des renseignements supplémentaires sur lesquels sont fondés des mesures préventives figurent dans les rapports finals d'enquête sur les accidents et incidents.

8.2 L'Autorité de l'aviation civile et le BPEA autorités responsables de la mise en œuvre du PNS auront accès à la base de données sur les accidents et incidents visée au 8.1 aux fins de leurs fonctions de sécurité.

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

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

APPENDICES

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

APPENDICE 1 : MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL (Voir Chapitre 6)

OBJET

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

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

PRÉSENTATION

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

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

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

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

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

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

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

Appendices. À insérer le cas échéant.

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

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

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

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

1.2 Tués et blessés.

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

| Blessures | Membres d'équipage | Passagers | Nombre total de personnes à bord | Autres personnes |
|-----------|--------------------|-----------|----------------------------------|------------------|
| Mortelles | | | | |
| Graves | | | | |
| Légères | | | | |
| Aucune | | | | |
| TOTAL | | | | |

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

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

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

1.5 Renseignements sur le personnel

Tous renseignements utiles concernant chaque membre d'équipage de conduite, notamment :

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

1.6 Renseignements sur l'aéronef :

- a) Bref exposé sur l'état de navigabilité et l'entretien de l'aéronef (indication des défauts dont on connaissait l'existence avant et pendant le vol et qui auraient un rapport quelconque avec l'accident).

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

b) Bref exposé sur les performances, s'il y a lieu, et mention indiquant si la masse et le centrage de l'aéronef étaient conformes aux limites prescrites pendant la phase du vol intéressant l'accident. (En cas de non-conformité ayant pu influencer sur l'accident, donner tous détails utiles.)

c) Type de carburant utilisé.

1.7 Conditions météorologiques :

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

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

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

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

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

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

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

Note. — Les renseignements médicaux relatifs aux licences de membres d'équipage de conduite devraient être donnés au § 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.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

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

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

2. ANALYSE

Analyser seulement les renseignements qui sont indiqués dans la rubrique 1 (Renseignements de base) et qui se rapportent à la détermination des conclusions et des causes 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 devrait comprendre les causes immédiates et les causes systémiques profondes.

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

4. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

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

APPENDICES

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

1. INTRODUCTION

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

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

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

Dans le présent appendice :

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

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

2. GÉNÉRALITÉS

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

La R. D. Congo accorde les protections prévues par le § 5.12 et le présent appendice aux autres éléments énumérés au § 5.12, alinéa b). Ces protections s'appliquent à partir du moment où les éléments sont sous la garde ou le contrôle du BPEA et sont maintenues après la publication du rapport final.

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

2.2 La R. D. Congo prend des mesures pour assurer la non-divulgation au public du contenu audio des enregistrements de conversations du poste de pilotage et du contenu visuel et audio des enregistrements

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

d'images du poste de pilotage, en conformité avec les dispositions du § 5.12.5, par exemple :

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

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

3. AUTORITE COMPETENTE

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

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

4. APPLICATION DU CRITÈRE DE MISE EN BALANCE

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

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

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

- a) le but dans lequel l'élément a été créé ou produit ;
- b) l'utilisation que le demandeur entend faire de l'élément ;
- c) si la divulgation ou l'utilisation de l'élément aura une conséquence néfaste sur les droits ou les intérêts d'une personne ou d'une organisation ;

| | | |
|---|--|--|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 01 : 13/06/2018 |

- 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 les lois et règlements nationaux, comme équivalant à des cas de négligence grave ou de faute volontaire, ou ayant été accomplis dans une intention criminelle.

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

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

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

5. REGISTRES DES DÉCISIONS

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

Note. — La R. D. Congo doit communiquer les décisions qu'elle a consignées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, en français, pour archivage dans une base de données publique.

6. RAPPORT FINAL

6.1 Afin de limiter l'utilisation du rapport final à des fins autres que la prévention des accidents et des incidents, la R. D. Congo envisage :

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

| | | |
|---|--|--|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

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

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

SUPPLÉMENTS

| | | |
|---|--|--|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

A une certaine époque, normalement l'État d'immatriculation était aussi l'État de l'exploitant. Mais au cours des dernières années, les accords internationaux de location et de banalisation d'aéronefs se sont développés de telle manière que, dans de nombreux cas, l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation.

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

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

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

SUPPLÉMENT B : NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS /TABLEAU RÉCAPITULATIF

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

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

1. NOTIFICATION D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

| Expéditeur | Concernant | Destinataires | Référence RACD-13 |
|------------------------|--|---|-------------------|
| État d'occurrence | Accidents et incidents graves internationaux : tous aéronefs | État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg) ou avions à turboréacteurs) | 4.1 |
| État d'immatriculation | Accidents et incidents graves nationaux et autres : | État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg ou avions à turboréacteurs) | 4.8 |

2. RAPPORT FINAL

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

| Expéditeur | Type de communication | Concernant | Destinataires | Référence RACD- 13 |
|-------------------------|-----------------------|------------------------------|--|--------------------|
| État qui mène l'enquête | RAPPORT FINAL | Tous aéronefs | État qui ouvre l'enquête État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction Autres États participant à l'enquête État dont des ressortissants ont trouvé la mort ou ont subi des blessures graves dans l'accident | 6.4 |
| | | Aéronefs de plus de 5 700 kg | État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI | 6.7 |

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

3. COMPTE RENDU ADREP

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

| Expéditeur | Type de communication | Concernant | Destinataires | Référence RACD 13 |
|-------------------------|------------------------------------|--|---|-------------------|
| État qui mène l'enquête | COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE | Accidents à des aéronefs de plus 2 250 Kg | État d'immatriculation ou État d'occurrence État de l'exploitant État de conception État de construction État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI | 7.1 |
| | | Accidents à des aéronefs de 2 250 kg ou moins, si des questions de navigabilité ou des questions présentant un intérêt particulier sont en cause | Comme ci-dessus sauf OACI | 7.2 |
| | COMPTE RENDU DE DONNEES D'ACCIDENT | Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg | OACI | 7.5 |
| | COMPTE RENDU DE DONNEES D'INCIDENT | Incidents à des aéronefs de plus de 5 700 kg | OACI | 7.7 |

4. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

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

| Expéditeur | Type de communication | Concernant | Destinataires | Référence RACD 13 |
|--|-----------------------------|--|-------------------------------|-------------------|
| 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 |

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

SUPPLÉMENT C : LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

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

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

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

- Quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée.
- Collisions non classées comme accidents.
- Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.
- Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation ou une piste non assignée.
- Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation ou d'une piste non assignée.
- Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation¹ ou une piste non assignée.
- Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.
- Incendies ou fumée dans le poste de pilotage, la cabine des passagers ou dans les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même s'ils ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.
- Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.
- Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteur, y compris les pannes de turbomachine non contenues, non classées comme accident.
- Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.
- Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol.
- Situations liées à la quantité ou à la distribution du carburant qui exigent du pilote qu'il déclare une urgence, p. ex. : quantité de carburant insuffisante, épuisement du carburant, panne d'alimentation en carburant ou impossibilité d'utiliser tout le carburant utilisable à bord.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

- Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le Manuel sur la prévention des incursions sur piste (Doc 9870).
- Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.
- Pannes de systèmes, phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.
- Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.
- Largage non intentionnel, ou intentionnel à titre de mesure d'urgence, d'une charge sous élingue ou de toute autre charge externe transportée par l'aéronef.

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

Intervention initiale

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

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

Choix d'une installation

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

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

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

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

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

Procédures recommandées

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

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

L'installation à laquelle les enregistrements des enregistreurs de bord sont lus pour un autre État doit avoir la possibilité de formuler des observations dans le rapport final afin de garantir que les caractéristiques de l'analyse de l'enregistrement des enregistreurs de bord ont été prises en compte. L'installation à laquelle s'effectue la lecture des enregistrements peut recourir à l'expertise du constructeur et de l'exploitant de l'aéronef pour vérifier les données d'étalonnage et valider les renseignements enregistrés.

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

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

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

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

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

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE | RACD 13 |
| | RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION | 2 ^{ème} édition : Juin 2018 |
| | | Amendement 01 : 13/06/2018 |

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.

- FIN DU DOCUMENT -