

1953

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxembourg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 114**

**20 juillet 2010**

---

**Sommaire**

**SPÉCIFICATIONS COMPLÉMENTAIRES RELATIVES AUX ACCIDENTS ET INCIDENTS  
SURVENUS DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE**

**Règlement grand-ducal du 8 juillet 2010 portant des spécifications complémentaires relatives  
aux accidents et incidents survenus dans le domaine de l'aviation civile ..... page 1954**

---

**Règlement grand-ducal du 8 juillet 2010 portant des spécifications complémentaires relatives aux accidents et incidents survenus dans le domaine de l'aviation civile.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;

Vu la loi du 30 avril 2008 portant

- a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques,
- b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, et
- c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Vu les avis de la Chambre des Salariés et de la Chambre de Commerce;

L'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics ayant été demandé;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le présent règlement grand-ducal a pour objet de déterminer les spécifications complémentaires pour les enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans le domaine de l'aviation civile, telles que notamment définies dans la directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile et dans l'Annexe 13 de la convention de l'aviation civile internationale (OACI) établissant les normes et pratiques recommandées concernant les enquêtes sur les accidents de l'aviation civile.

**Art. 2.** Aux fins de la loi du 30 avril 2008 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer on entend pour le domaine de l'aviation civile par:

- a) «accident»: un événement, lié à l'utilisation d'un aéronef en vue d'un vol, 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:
  - 1) 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
  - 2) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle:
    1. qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
    2. qui devraient normalement 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, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneumatiques, aux freins, aux roues, de dommages superficiels au train d'atterrissage, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, de dommages aux pare-brise, de petites entailles ou perforations du revêtement ou de dommages mineurs causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations de radome); ou
  - 3) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible;
- b) «incident»: un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation;
- c) «incident grave»: un incident lié à l'utilisation d'un aéronef en vue d'un vol dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident (l'annexe 1 contient une liste non exhaustive d'exemples d'incidents graves);

- d) «blessure grave»: toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui:
1. nécessite l'hospitalisation pendant plus de quarante-huit heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies, ou
  2. se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez), ou
  3. 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
  4. se traduit par la lésion d'un organe interne, ou
  5. 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
  6. résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux;
- e) «blessure mortelle»: toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident;
- f) «entreprise»: une personne physique, une personne morale poursuivant ou ne poursuivant pas de but lucratif, ou un organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique;
- g) «exploitant»: une personne, un organisme ou une entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs;
- h) «représentant accrédité»: personne désignée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par l'Administration des Enquêtes Techniques. Lorsque l'Etat a établi un service d'enquête sur les accidents, le représentant accrédité désigné proviendra normalement de ce service;
- i) «enregistreur de bord»: tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents et les incidents;
- j) «recommandation de sécurité»: toute proposition formulée par l'organisme d'enquête sur les accidents de l'Etat qui a mené l'enquête technique, sur la base de renseignements résultant de cette enquête, en vue de prévenir les accidents et les incidents. La recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident;
- k) «exploitant d'aérodrome»: l'Administration de la navigation aérienne en ce qui concerne l'Aéroport de Luxembourg. Pour les autres aérodromes et hélistations, l'exploitation d'aérodrome revient à son entité gestionnaire (commune, hôpital ...);
- l) «conseiller»: personne nommée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête;
- m) «administration»: l'Administration des Enquêtes Techniques (AET);
- n) «ministre»: membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions;
- o) «organisme régional»: organisme à caractère régional, mandaté par un ou plusieurs Etats pour représenter leurs intérêts légaux dans le cadre d'enquêtes techniques liées aux accidents ou incidents survenus dans le secteur de l'aviation civile.

**Art. 3.** Aux termes de l'article 10 de la loi du 30 avril 2008 précitée, la déclaration obligatoire à faire en cas d'un événement pouvant être classifié comme accident, incident grave ou incident, comprendra au moins:

- a) nom, prénom et qualités de l'informateur,
- b) immatriculation, type et nationalité de l'aéronef,
- c) propriétaire et/ou exploitant de l'aéronef,
- d) pilote commandant de bord,
- e) date/heure et lieu de l'incident ou accident,
- f) description de l'incident/accident et de l'envergure des dommages corporels et matériels,
- g) régime de vol, dernier point de départ, point d'atterrissage prévu,
- h) nombre total de personnes à bord.

L'entreprise respectivement l'exploitant impliqués, l'Administration de la navigation aérienne et, le cas échéant, la Direction de l'Aviation Civile ont l'obligation de déclarer sans retard à l'Administration des Enquêtes Techniques tout événement dont ils ont eu connaissance.

**Art. 4.** L'Administration des Enquêtes Techniques procède à une classification des événements dont elle a été informée dans les catégories «accident», «incident grave» et «incident», en fonction des critères visés à l'article 2 de la loi du 30 avril 2008 précitée et sur base des définitions de l'article 2 du présent règlement. A titre indicatif, une liste non exhaustive d'exemples typiques d'incidents graves est publiée à l'annexe 1. Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent à l'annexe 2.

Pour les événements classés «accident» et «incident grave», l'Administration des Enquêtes Techniques prend les dispositions nécessaires pour commencer les enquêtes dès que possible après réception des déclarations concernant l'évènement.

Pour les autres événements, dans sa décision s'il convient d'effectuer ou non une enquête, l'administration tient compte des éléments suivants:

- a) la question de savoir s'il fait partie d'une série d'évènements ayant une certaine importance au niveau d'un système;
- b) ses conséquences sur la sécurité aérienne au niveau communautaire;
- c) les demandes des entreprises, des exploitants, de l'Administration de la navigation aérienne, de la Direction de l'Aviation Civile ou des Etats membres de l'Union européenne;
- d) les évaluations déjà effectuées ou en cours à la Direction de l'Aviation Civile dans le cadre de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'Administration des Enquêtes Techniques informe la Direction de l'Aviation Civile (DAC) de sa décision d'ouvrir une enquête en cas d'un évènement classé comme «incident». Au vu des obligations réglementaires de la DAC à instruire le même évènement, les deux autorités se concertent afin d'éviter tout risque d'interférence entre les enquêtes, tout en poursuivant leurs objectifs respectifs.

**Art. 5.** En cas d'accident ou d'incident grave, l'Administration des Enquêtes Techniques fait parvenir une notification aux autorités compétentes des Etats en cause et aux autres organismes concernés dans les délais les plus brefs. Sont notamment visés par cette notification:

- l'Etat d'immatriculation;
- l'Etat de l'exploitant;
- l'Etat de conception;
- l'Etat de construction;
- l'Organisation de l'aviation civile internationale, si la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2250 kg ou s'il s'agit d'un avion à turboréacteur;
- la Commission européenne.

La notification comprendra, entre autres, les renseignements énumérés à l'article 3 ci-avant. L'envoi de la notification ne devra pas être retardé du fait que certains renseignements seraient incomplets.

**Art. 6.** Les Etats et les organismes régionaux qui peuvent être habilités à participer à une enquête technique dans le domaine de l'aviation civile sont:

- l'Etat d'immatriculation ou l'organisme régional qui le représente;
- l'Etat de l'exploitant ou l'organisme régional qui le représente;
- l'Etat de conception ou l'organisme régional qui le représente;
- l'Etat de construction ou l'organisme régional qui le représente;
- tout Etat ou organisme régional qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts à l'Etat qui mène l'enquête;
- tout Etat ou organisme régional dont l'Administration estime que la participation peut contribuer au bon déroulement de l'enquête.

Le ministre, sur proposition de l'Administration des Enquêtes Techniques, peut mandater des experts, désignés par ces Etats et organismes régionaux à titre de représentants accrédités ou de conseillers, pour participer à une enquête technique. Les droits et devoirs des experts mandatés sont définis au cas par cas par le ministre et sont consignés sur le titre de légitimation, sachant qu'en application de l'article 9 de la loi du 30 avril 2008 précitée, toute personne participant à une enquête technique est tenue au secret professionnel.

Dans tous les cas, l'Administration des Enquêtes Techniques détermine l'ampleur des enquêtes techniques et la procédure à suivre pour leur réalisation en tenant compte des principes et objectifs visés par les dispositions légales en vigueur et en fonction des enseignements qu'elle compte tirer de l'accident ou de l'incident en vue d'améliorer la sécurité. Dans ce contexte et sans préjudice des dispositions figurant dans l'article suivant, elle doit notamment s'assurer de la mise en œuvre de toutes les mesures nécessaires pour collecter et protéger les éléments et informations indispensables pour la suite de l'enquête technique.

L'enquête technique est effectuée indépendamment de toute enquête judiciaire. Néanmoins, en cas d'ouverture d'une enquête judiciaire, l'Administration des Enquêtes Techniques est pour le moins informée des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Elle a le droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique.

**Art. 7.** L'enquête technique est menée de manière aussi ouverte que possible, en permettant à toutes les parties participant à l'enquête d'être entendues et en mettant les résultats en commun. L'entreprise et l'exploitant concernés, l'Administration de la navigation aérienne, la Direction de l'Aviation Civile, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel et des usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, dans toute la mesure du possible, ont la possibilité de donner leur avis dans le cadre de l'enquête.

L'Administration des Enquêtes Techniques conclut ses examens sur le site de l'accident ou de l'incident dans les plus brefs délais possibles afin de permettre à l'exploitant d'aérodrome de remettre l'infrastructure en état et à l'autorité compétente de l'ouvrir aux services de transport aérien dans les meilleurs délais.

**Art. 8.** Les renseignements sur la sécurité collectés lors d'une enquête technique ne devraient pas être utilisés à d'autres fins que celles pour lesquelles ils ont été recueillis. La protection de ces renseignements contre une utilisation inappropriée a pour seul but d'assurer la mise à disposition continue de tels renseignements afin de permettre l'application de mesures de prévention appropriées et le renforcement de la sécurité. Elle ne vise aucunement d'entraver une éventuelle procédure judiciaire, mais a pour objet de garantir un juste équilibre entre la nécessité de protéger ces renseignements afin de renforcer la sécurité de l'aviation civile et, le cas échéant, la nécessité d'assurer le bon déroulement du volet judiciaire.

Ainsi, sauf dispositions contraires émises par l'autorité judiciaire, aucun des éléments énumérés ci-dessous n'est communiqué à d'autres fins que l'enquête technique:

- toutes les déclarations obtenues de personnes par les services d'enquête technique dans le cours de leurs investigations;
- toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef;
- renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident;
- enregistrements de conversations dans le poste de pilotage et transcriptions de ces enregistrements;
- enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne;
- opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements fournis par les enregistreurs de bord;
- renseignements fournis de plein gré par des personnes interrogées lors d'une enquête;
- tout autre élément à caractère personnel dont l'Administration des Enquêtes Techniques estime qu'il n'est pas pertinent à l'analyse de l'accident ou de l'incident.

Ces 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 cette analyse ne sont pas divulguées. Il en est de même des renseignements ayant trait à la sécurité et dont la divulgation pourrait avoir des effets préjudiciables sur la sécurité de l'aviation.

**Art. 9.** Chaque enquête sur un accident ou un incident fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête. Ce rapport indique l'objectif de l'enquête, à savoir l'amélioration éventuelle de la sécurité aérienne et la prévention des accidents, et contient, le cas échéant, des recommandations en matière de sécurité. La structure du rapport est aussi proche que possible de la structure définie à l'annexe 3 du présent règlement.

Le projet de rapport final est envoyé aux Etats et organismes régionaux qui ont participé à l'enquête technique, en les invitant à présenter leurs observations dûment justifiées dans les 60 jours à partir du jour d'envoi. Si l'Administration reçoit des observations endéans ce délai, elle amendera le projet de rapport final de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou, si l'Etat ou l'organisme régional qui a formulé les observations le souhaite, présentera ces observations en annexe du rapport.

L'Administration des Enquêtes Techniques publie le rapport final dans les meilleurs délais et, si possible, dans les douze mois après la date de l'événement. Le rapport final, y compris les recommandations en matière de sécurité, est adressé au ministre, à la Commission européenne, aux Etats visés à l'article 6 ainsi qu'aux autres parties et organismes concernés.

Une enquête technique, après sa clôture initiale, peut être réouverte si des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts. La procédure à suivre est celle décrite aux alinéas ci-avant.

Chaque année, l'Administration des Enquêtes Techniques publie un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, les recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment.

**Art. 10.** Une recommandation en matière de sécurité formulée par l'Administration des Enquêtes Techniques ne peut en aucun cas constituer une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

Les recommandations sont adressées à la Direction de l'Aviation Civile et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres organismes ou autorités ou à d'autres Etats, afin que ceux-ci puissent prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les recommandations en matière de sécurité formulées par les organismes d'enquête soient dûment prises en considération, et, le cas échéant, fassent l'objet de mesures appropriées.

La Direction de l'Aviation Civile fait rapport au moins une fois par an à l'organisme d'enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite de ces recommandations.

**Art. 11.** Le règlement grand-ducal du 20 mars 2002 portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine de l'aviation civile et portant modification d'autres dispositions est abrogé.

**Art. 12.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
**Claude Wiseler**

Palais de Luxembourg, le 8 juillet 2010.  
**Henri**

*Le Ministre de la Justice,*  
**François Biltgen**

Dir. 94/56/CE.

## ANNEXE 1

### LISTE NON EXHAUSTIVE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

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

- Une quasi-collision ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse.
- Un impact avec le sol sans perte de contrôle (CFIT), évité de justesse.
- Un décollage interrompu sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation ou une piste non assignée.
- Un décollage d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation ou d'une piste non assignée.
- Un atterrissage ou une tentative d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation ou une piste non assignée.
- Une forte détérioration par rapport aux performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.
- Tout incendie ou toute fumée dans la cabine de passagers, ou dans les compartiments de fret, ou un incendie de moteur, même si l'incendie est éteint en utilisant des agents extincteurs.
- Tout événement qui a exigé l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.
- Une défaillance structurelle d'aéronef ou une désintégration de moteur, y compris les pannes de turbomachine non contenues, qui n'est pas classée comme un accident.
- Des pannes multiples d'un ou de plusieurs systèmes de bord qui gênent fortement la conduite de l'aéronef.
- Tout cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en vol.
- Toute situation relative au carburant qui exigerait du pilote qu'il déclare une urgence.
- Incursions sur piste où une collision a été évitée de justesse.
- Des incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.
- Des pannes de systèmes, des phénomènes météorologiques, une évolution en dehors de l'enveloppe de vols approuvée ou d'autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile le contrôle de l'aéronef.
- Une panne de plus d'un système dans un système de redondance qui est obligatoire pour le guidage des vols et la navigation.

## ANNEXE 2

### ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS

1. Si un moteur se détache d'un aéronef, l'évènement 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 LME ou de la 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'évènement ne sera pas classé comme un accident.
7. Si les dommages causent une dépressurisation de l'appareil ou empêchent sa pressurisation, l'évènement est classé comme un accident.
8. Un évènement 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 évènements 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 assez 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, p. ex. une réparation temporaire suite à un contact de la queue avec le sol, et que, par la suite, l'aéronef fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente, l'évènement ne sera pas classé comme un accident. De même, si l'aéronef peut être autorisé à voler au titre de la liste minimale d'équipements (LME) ou de la liste d'écarts de configuration (LEC), les éléments en cause étant déposés, absents ou hors de fonctionnement, la réparation ne sera pas jugée majeure et, par conséquent, l'évènement ne sera pas classé comme un accident.*

*Note 3.- Le coût des réparations ou la perte estimative, tels qu'indiqués par les compagnies d'assurance, peuvent donner une indication des dommages subis, mais ils ne devraient pas être utilisés comme seul guide pour déterminer si les dommages justifient de classer l'évènement comme un accident. De même, un évènement 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'évènement peut être classé comme un accident.*

### ANNEXE 3

## CONTENU DES RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS GRAVES DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE

#### Titre

- 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

- Notification de l'accident aux administrations nationales et étrangères ainsi qu'aux autres organismes concernés;
- Identification du service d'enquête sur les accidents et des représentants accrédités;
- Organisation de l'enquête;
- Service qui a publié le rapport et la date de publication;
- Résumé des circonstances qui ont précédé l'accident.

#### 1. Renseignements de base

##### 1.1 Déroulement du vol

- 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.

##### 1.2 Nombre des tués et blessés

- Indication du nombre des tués et blessés dans le tableau ci-dessous:

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

### **1.3 Dommages à l'aéronef**

- Exposé des dommages subis par l'aéronef lors de l'accident (détruit, sérieusement endommagé, légèrement endommagé, intact).

### **1.4 Autres dommages**

- Description des dommages subis par des objets autres que l'aéronef.

### **1.5 Renseignements sur le personnel**

- Pour chaque membre d'équipage de conduite: 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;
- Titres et expérience des autres membres d'équipage;
- Renseignements pertinents concernant d'autres catégories de personnel (services de la circulation aérienne, personnel d'entretien, etc.).

### **1.6 Renseignements sur l'aéronef**

- Etat de navigabilité et d'entretien de l'aéronef;
- Performances de l'aéronef;
- Type de carburant utilisé.

### **1.7 Conditions météorologiques**

- Conditions météorologiques, prévues et effectivement rencontrées, intéressant l'accident;
- Disponibilité des renseignements météorologiques pour l'équipage;
- 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 sur les aides à la navigation en service et notamment sur les aides à l'atterrissage;
- Efficacité des aides à la navigation en service au moment de l'accident.

### **1.9 Télécommunications**

- Renseignements sur le service fixe et le service mobile aéronautique;
- Efficacité des services de télécommunications.

### **1.10 Renseignements sur l'aérodrome**

- Renseignements sur l'aérodrome, ses installations et services, et leur état;
- Renseignements sur l'aire de décollage ou d'atterrissage s'il ne s'agit pas d'un aérodrome.

### **1.11 Enregistreurs de bord**

- Points de montage des enregistreurs de bord sur l'aéronef;
- Etat des enregistreurs de bord lorsqu'ils ont été retrouvés;
- Données que les enregistreurs de bord ont pu fournir.

### **1.12 Renseignements sur l'épave et sur l'impact**

- Lieux de l'accident et répartition des débris;
- Ruptures ou défaillances constatées.

### **1.13 Renseignements médicaux et pathologiques**

- Résultats des enquêtes entreprises;
- Renseignements pertinents qui résultent des enquêtes entreprises.

### **1.14 Incendie**

- En cas d'incendie, renseignements sur les circonstances de l'incendie;
- Renseignements sur le matériel d'incendie utilisé et sur son efficacité.

### **1.15 Questions relatives à la survie des occupants**

- Description des recherches, de l'évacuation et du sauvetage des membres d'équipage et des passagers;
- Description de l'emplacement où les occupants se trouvaient, en relation avec les blessures subies et les défaillances d'éléments de structure.

### **1.16 Essais et recherches**

- Résultats de tout essai et de toute recherche nécessaires.

### **1.17 Renseignements sur les organismes et la gestion**

- Renseignements pertinents sur les organismes et leurs pratiques de gestion qui ont pu avoir une influence sur l'exploitation de l'aéronef;
- Les organismes visés sont, entre autres:
  - l'exploitant,
  - les services de la circulation aérienne,
  - les organismes responsables des voies aériennes, des aérodromes et des services météorologiques,
  - les services responsables de la réglementation.
- Les renseignements peuvent porter, entre autres, sur:
  - la structure et les fonctions de l'organisme,
  - les ressources,
  - la situation économique,
  - les politiques et pratiques de gestion,
  - 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**

- Raisons d'utilisation de techniques d'enquête utiles ou efficaces;
- Caractéristiques principales des techniques d'enquête utiles ou efficaces utilisées au cours de l'enquête;
- Description des résultats obtenus dans les paragraphes correspondants 1.1 à 1.18.

## **2. Analyse**

- Analyse basée exclusivement sur les renseignements qui sont indiqués dans la rubrique 1 (Renseignements de base) et qui se rapportent à la détermination des conclusions et des causes.

## **3. Conclusions**

- Enumération des conclusions et des causes déterminées lors de l'enquête;
- Liste des causes indiquant, entre autres, les causes immédiates et les causes systémiques profondes.

## **4. Recommandations de sécurité**

- Indication de toute recommandation formulée en vue de prévenir des accidents et toute mesure corrective qui en a résulté.

## **Appendices**

- Tous autres renseignements pertinents jugés nécessaires pour la compréhension du rapport.
-