

République du Niger
Ministère des Transports
Agence Nationale de l'Aviation Civile



ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

RAN 13

	NOM	FONCTION	DATE	VISA
REDACTION	MAHAMANE KABIROU TIAMYOU DARI MOURTATA	CHEF DE DIVISION AERONEFS CADRE DET	DECEMBRE 2013	L'ORIGINAL EST ARCHIVE AU DEPARTEMENT EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS
VERIFICATION	SANI BALA	CHEF DU DEPARTEMENT EXPLOITATION TECHNIQUE	MAI 2014	
APPROBATION	SEYDOU YAYE AMADOU	DIRECTEUR GENERAL DE L'ANAC	16 JUILLET 2014	

**REPUBLIQUE DU NIGER
MINISTERE DES TRANSPORTS**



**AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
ANAC-NIGER**

**REGLEMENT RELATIF AUX
ENQUETES SUR LES ACCIDENTS
ET INCIDENTS D'AVIATION
(RAN 13)**

2014



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
LPE	1 de 1	01	AVRIL 2015	01	AVRIL 2015
ER	1 de 1	01	AVRIL 2015	01	AVRIL 2015
LA	1 de 1	01	AVRIL 2015	01	AVRIL 2015
REF	1 de 1	01	AVRIL 2015	01	AVRIL 2015
TM	1 de 2	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
	2 de 2	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
Chapitre 13.1	1 de 3	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
	2 de 3	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
	3 de 3	01	AVRIL 2015	01	AVRIL 2015
Chapitre 13.2	1 de 1	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
Chapitre 13.3	1 de 2	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
	2 de 2	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
Chapitre 13.4	1 de 3	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
	2 de 3	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
	3 de 3	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
Chapitre 13.5	1 de 7	01	AVRIL 2015	01	AVRIL 2015
	2 de 7	01	AVRIL 2015	01	AVRIL 2015
	3 de 7	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
	4 de 7	01	AVRIL 2015	01	AVRIL 2015
	5 de 7	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
	6 de 7	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
	7 de 7	01	AVRIL 2015	01	AVRIL 2015
Chapitre 13.6	1 de 3	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
	2 de 3	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
	3 de 3	01	AVRIL 2015	01	AVRIL 2015
Chapitre 13.7	1 de 2	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
	2 de 2	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014
Chapitre 13.8	1 de 1	01	JUILLET 2014	00	JUILLET 2014



ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS

No de Révision	Date d'application	Date d'insertion	Emargement	Remarques
01	17/04/2015	17/04/2015		Insertion de l'amendement N°14 de l'annexe 13 de l'OACI



LISTE DES AMENDEMENTS

Page	no d'amendement	Date	Motif d'amendement
Chapitre 13.1			
3	01	17/04/2015	Insertion de l'amendement N°14 de l'annexe 13 de l'OACI
Chapitre 13.5			
1	01	17/04/2015	Insertion de l'amendement N°14 de l'annexe 13 de l'OACI
2	01	17/04/2015	Insertion de l'amendement N°14 de l'annexe 13 de l'OACI
4	01	17/04/2015	Insertion de l'amendement N°14 de l'annexe 13 de l'OACI
7	01	17/04/2015	Insertion de l'amendement N°14 de l'annexe 13 de l'OACI
Chapitre 13.6			
3	01	17/04/2015	Insertion de l'amendement N°14 de l'annexe 13 de l'OACI



**Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Niger**

RAN 13

Page: **2** de 1

Révision:

00

Date:

31/12/2013



LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° d'édition	Date d'édition
Annexe 13 de l'OACI,	OACI	Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation	dixième édition	juillet 2010 amendement 14



TABLE DES MATIERES

Référence	Titre	Page
13.1	Définitions	1
13.2	Champ d'application	1
13.3	Généralités	1
13.3.1	Objectif de l'enquête	1
13.3.2	Conservation des indices, garde et enlèvement de m'aéronef	1
13.3.3	Programme national de sécurité	2
13.4	Notification	1
13.4.1	Accident ou incident grave survenu au Niger à un aéronef d'un autre Etat	
13.4.1.1	Responsabilité du Niger, Etat d'occurrence	1
13.4.1.2	Responsabilité de l'Etat d'immatriculation	2
13.4.2	Accident ou incident grave survenu à un aéronef immatriculé au Niger sur le territoire nigérien, dans un Etat non contractant ou en dehors d'un Etat quelconque	3
13.4.2.1	Responsabilité de l'Etat d'immatriculation	3
13.4.2.2	Responsabilité de l'Etat de l'exploitant en matière de renseignements et de participation	3
13.5	Enquête	1
13.5.1	Responsabilité de l'ouverture et de la conduite de l'enquête	
13.5.1.1	Accident ou incident survenu sur le territoire nigérien	1
13.5.1.2	Accident ou incident survenu sur le territoire d'un Etat non contractant	1
13.5.1.3	Accident ou incident survenu en dehors du territoire d'un Etat quelconque	1
13.5.2	Organisation et conduite de l'enquête	2
13.5.2.1	Responsabilité de l'Etat qui mène l'enquête	2
13.5.2.2	Responsabilité du Niger s'il n'est pas l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'Exploitant, ou l'Etat d'occurrence	4
13.5.2.3	Responsabilité de l'Etat d'immatriculation et de l'Etat de l'exploitant	5
13.5.3	Participation à l'enquête	5
13.5.3.1	Participation de l'Etat d'immatriculation, de l'Etat de l'exploitant, de l'Etat de conception et de l'Etat de Construction	
13.5.3.2	Participation d'autres Etats	6
13.5.3.3	Privilèges des représentants accrédités	6
13.5.3.4	participation des Etats dont les ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves	7



13.6	Rapport final	1
13.6.1	Modèle de présentation	1
13.6.2	Diffusion de renseignements – Consentement : responsabilité du Niger	1
13.6.3	Responsabilité de l'Etat qui mène l'enquête	1
13.6.3.1	Consultation	1
13.6.3.2	Etats auxquels le rapport doit être adressé	2
13.6.3.3	Diffusion du rapport final	2
13.6.3.4	Recommandations de sécurité	2
13.6.4	Responsabilité du Niger s'il reçoit des recommandations de sécurité	3
13.6.4.1	Suite à donner aux recommandations de sécurité	3
13.7	Comptes rendus ADREP	1
13.7.1	Compte rendu préliminaire	1
13.7.1.1	Responsabilité du Niger s'il mène l'enquête	1
13.7.2	Compte rendu de données accident/incident	2
13.7.2.2	Responsabilité du Niger s'il a mené l'enquête	2
13.8	Mesures de prévention des accidents	1
13.8.1	Systèmes de comptes rendus d'incidents	1
13.8.2	Systèmes de base de données et analyse des données – Mesures préventives	1



13.1 DEFINITIONS

Aux fins du présent Règlement, on entend par :

(1) Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui 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, et au cours duquel :

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou
- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement; ou
- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

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

(3) Blessure grave. Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou



- b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
- c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
- e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou
- f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

(4) Causes. Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident.

(5) Commission d'enquête. Commission indépendante, mise en place par arrêté du Ministre en charge de l'Aviation Civile pour mener les enquêtes sur un accident ou incident grave survenu sur le territoire du Niger.

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

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

(8) 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, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

(9) Enquêteur désigné. Président de la Commission d'Enquête. Personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.

(10) 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.

(11) État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

(12) État de construction. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

(13) État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa



résidence permanente.

(14) État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

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

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

(17) 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.

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

(18) Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

(19) Masse maximale. Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

(20) Recommandation de sécurité. Proposition formulée par le service d'enquête sur les accidents de l'État qui a mené l'enquête, sur la base de renseignements résultant de ladite enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents.

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

(22) Représentant accrédité. Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État.



13.2 CHAMP D'APPLICATION

13.2.1 Le présent règlement concerne les enquêtes sur les accidents et incidents de l'aviation civile qui se sont produits sur le territoire de la République du Niger.

13.2.2 Le présent règlement s'applique également en dehors du territoire :

- 1) aux enquêtes sur les accidents impliquant un aéronef immatriculé au Niger ;
- 2) aux enquêtes sur les incidents graves impliquant un aéronef immatriculé au Niger ou exploité par une entreprise établie au Niger.

13.2.3 Le présent Règlement s'applique aux aéronefs immatriculés à l'étranger et exploités au Niger lorsque l'Etat d'immatriculation a transféré tout ou partie de ses obligations au Niger dans le cadre de l'accord 83 bis.



13.3 GENERALITES

13.3.1 OBJECTIF DE L'ENQUETE

Le présent règlement a pour but d'améliorer la sécurité aérienne en facilitant la réalisation diligente d'enquêtes techniques, dont l'objectif exclusif est la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

13.3.2 CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLEVEMENT DE L'AERONEF

13.3.2.1 RESPONSABILITE DE L'ETAT D'OCCURRENCE

(a) Généralités

Le Niger prend toutes dispositions utiles pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant le temps qui sera nécessaire aux fins d'enquête. Les mesures de conservation des indices comprennent notamment la conservation, par 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.

(b) Demande émanant de l'Etat d'immatriculation, de l'Etat de l'exploitant, de l'Etat de conception ou de l'Etat de construction

Si le Niger reçoit de l'Etat d'immatriculation, de l'Etat de l'exploitant, de l'Etat de conception ou de l'Etat 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'Etat demandeur, il 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.

(c) Transfert de la garde de l'aéronef

Sous réserve des dispositions de 13.3.2.1 (a) et 13.3.3, la Commission d'enquête abandonnera à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'Etat d'immatriculation ou par l'Etat de l'exploitant, selon le cas, la garde de l'aéronef et de tout ou partie de son contenu, dès que ces objets ne seront plus nécessaires à l'enquête. À cet effet, la Commission d'enquête 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 Commission d'enquête juge impossible de permettre l'accès, le Niger assurera lui-même le déplacement de l'aéronef ou de son



contenu à un endroit où il pourra en autoriser l'accès.

13.3.3 PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE

En vue de réaliser un niveau acceptable de sécurité de l'aviation civile, le Niger établit un programme national de sécurité.



13.4 NOTIFICATION

13.4.1 ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU AU NIGER A UN AERONEF D'UN AUTRE ETAT CONTRACTANT

13.4.1.1 RESPONSABILITE DU NIGER, ETAT D'OCCURRENCE

(a) Envoi de la notification

Le Niger doit adresser une notification d'accident ou d'incident grave dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

- a) à l'État d'immatriculation ;
- b) à l'État de l'exploitant ;
- c) à l'État de conception ;
- d) à l'État de construction ;
- e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale, si la masse maximale de l'aéronef en cause est supérieure à 2 250 kg.

Toutefois, lorsque le Niger 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 au Niger.

(b) Forme et contenu

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

- a) abréviation d'identification ACCID, pour un accident, et INCID, pour un incident grave ;
- b) constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef ;
- c) nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et de l'affréteur de l'aéronef ;
- d) nom 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 Commission d'Enquête 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 service d'enquête sur les accidents de la Commission d'Enquête ;
- m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

(c) Langue à utiliser

La notification d'accident ou d'incident grave doit être rédigée de préférence en langue française. Toutefois, elle peut être rédigée dans une autre langue anglaise du ou des destinataires si cela ne retarde pas inutilement son envoi.

(d) Renseignements complémentaires

Dès qu'il est en mesure de le faire, le Niger doit communiquer les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

13.4.1.2 RESPONSABILITE DE L'ETAT D'IMMATRICULATION ET DE L'ETAT DE L'EXPLOITANT EN MATIERE DE RENSEIGNEMENTS ET DE PARTICIPATION

(a) Lorsque le Niger reçoit la notification d'accident ou d'incident grave au titre d'Etat d'immatriculation ou d'Etat de l'exploitant, il doit en accuser réception.

(b) Lorsque le Niger reçoit la notification, il doit fournir dès que possible, à l'Etat d'occurrence, 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 faire savoir à l'Etat d'occurrence s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité. Dans l'affirmative, le Niger indiquera la date probable d'arrivée de son représentant accrédité s'il doit se rendre dans l'Etat d'occurrence ainsi que son nom et ses coordonnées.



(c) Lorsque le Niger est l'Etat de l'exploitant et reçoit une notification d'accident ou d'incident grave, il doit communiquer à l'Etat 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.

13.4.2 ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU A UN AERONEF IMMATRICULE AU NIGER SUR LE TERRITOIRE BENINOIS, DANS UN ETAT NON CONTRACTANT OU EN DEHORS D'UN ETAT QUELCONQUE

13.4.2.1 RESPONSABILITE DE L'ETAT D'IMMATRICULATION

(a) Envoi de la notification

Lorsque le Niger ouvre une enquête sur un accident ou incident grave d'aéronef, il doit transmettre une notification conformément à 13.4.1.1 (b) et 13.4.1.1 (c), dans les délais les plus brefs et par la plus rapide des voies disponibles :

- a) à l'Etat de l'exploitant ;
- b) à l'Etat de conception ;
- c) à l'Etat de construction ;
- d) à l'OACI, quand la masse maximale de l'aéronef en cause est supérieure à 2 250 kg.

13.4.2.2 RESPONSABILITE DE L'ETAT DE L'EXPLOITANT EN MATIERE DE RENSEIGNEMENTS ET DE PARTICIPATION

(a) Lorsque le Niger reçoit la notification d'accident ou d'incident grave au titre d'Etat de l'exploitant, il doit en accuser réception.

(b) Lorsqu'il reçoit la notification, le Niger doit fournir dès que possible, à l'Etat 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 faire savoir à l'Etat d'immatriculation s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité. Dans l'affirmative, le Niger indiquera le nom, les coordonnées et la date probable d'arrivée de son représentant accrédité.

(c) Lorsque le Niger reçoit la notification d'accident ou d'incident grave, il doit communiquer à l'Etat 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



13.5 ENQUETE

13.5.1 RESPONSABILITE DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUETE

13.5.1.1 ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE NIGERIEEN

(a) Etat d'occurrence

Tout accident ou incident grave fait l'objet d'une enquête. Le Niger ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident et sera en outre responsable de sa conduite. Les enquêtes techniques seront réalisées par une commission indépendante désignée par le ministre chargé de l'Aviation civile qui en fixe par arrêté la composition. Cette commission est fonctionnellement indépendante, 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 confiée à la commission. Les enquêteurs de la Commission bénéficient d'un statut qui leur accorde les garanties d'indépendance nécessaires.

La commission est dotée de moyens qui lui permettent d'accomplir sa mission en toute indépendance. Le Niger pourra déléguer, en totalité ou en partie, la conduite de l'enquête à un autre État, par accord et consentement mutuels. De toute façon, la Commission d'enquête facilitera l'enquête par tous les moyens.

Recommandation.— Il est recommandé que l'État d'occurrence ouvre une enquête sur les circonstances d'un incident grave. Cet État pourrait 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, l'État d'occurrence devrait faciliter l'enquête par tous les moyens.

(2) L'État d'occurrence ouvrira une enquête sur les circonstances de tout incident grave concernant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. Cet État 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, l'État d'occurrence devra faciliter l'enquête par tous les moyens.

Note 1.— L'enquête sur un incident grave n'exclut pas les autres types déjà existants d'enquête sur des incidents (graves ou non) par divers autres organismes.

Note 2.— L'État ou l'organisme régional d'enquête sur les accidents qui accepte une délégation en totalité devient responsable de la conduite de l'enquête ainsi que de la diffusion du rapport final et de la communication du compte rendu ADREP. Dans le cas d'une délégation en partie, l'État d'occurrence garde habituellement la responsabilité de la conduite de l'enquête.

Note 3.— Dans le cas d'une enquête concernant un système d'aéronef sans pilote, seuls les aéronefs ayant une approbation de conception et/ou d'exploitation doivent être pris en compte.

Note 4.— Dans le cas d'un incident grave, l'État d'occurrence peut envisager de déléguer l'enquête à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, en particulier s'il s'agit d'une occurrence où il pourrait être plus avantageux ou plus pratique que l'un de ces États réalise l'enquête.



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

(a) Etat d'immatriculation

Lorsqu'un accident ou incident grave impliquant un aéronef immatriculé au Niger survient sur le territoire d'un Etat non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément aux dispositions de l'Annexe 13, le Niger doit ouvrir et mener une enquête en collaboration avec l'Etat d'occurrence. Si le Niger ne peut s'assurer la collaboration de l'Etat d'occurrence, il devra mener seul l'enquête d'après les renseignements dont il dispose.

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

(a) Etat d'immatriculation

(1) Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude le lieu de l'accident ou de l'incident grave survenu à un aéronef immatriculé au Niger, le Niger doit ouvrir et mener toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, le Niger pourra déléguer, en totalité ou en partie, la conduite de l'enquête à un autre Etat, par accord et consentement mutuels.

(2) Lorsqu'un accident survient dans les eaux internationales en un lieu proche du territoire Nigerien, le Nigerien doit prêter l'assistance qu'il est en mesure de fournir et répondre, de la même façon, aux demandes de l'Etat d'immatriculation.

(3) Si l'Etat d'immatriculation est un Etat non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément aux dispositions de l'Annexe 13, le Niger doit s'efforcer d'ouvrir et de mener une enquête lorsqu'il est l'Etat de l'exploitant. Cependant, le Niger peut déléguer, en totalité ou en partie, la conduite de l'enquête à un autre Etat, par accord et consentement mutuels.

13.5.2 ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUETE

13.5.2.1 RESPONSABILITE DE L'ETAT QUI MENE L'ENQUETE

(a) Généralités

(1) La Commission d'enquête sur les accidents mènera l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions du présent Règlement. L'enquête comprendra :

- a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements disponibles sur l'accident ou l'incident en question ;
- b) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- c) si possible, la détermination des causes ;



- d) l'établissement du rapport final.

La Commission d'enquête sur les accidents, autant que possible, inspectera les lieux de l'accident, examinera l'épave et notera les déclarations des témoins.

(2) Toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités doit être distincte de l'enquête menée en application des dispositions du présent règlement.

(3) Recommandation. — Il est recommandé que le service d'enquête sur les accidents élabore des politiques et des procédures étayées par des documents qui décrivent en détail ses fonctions. Celles-ci devraient comprendre l'organisation et la planification, l'enquête et le compte rendu.

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

(4) Recommandation. — Il est recommandé que les États veillent à ce que toute enquête menée au titre des dispositions de la présente Annexe puisse accéder sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve et ne soit pas gênée par des enquêtes ou des procédures judiciaires ou administratives.

Note. — On peut respecter l'intention de cette recommandation au moyen d'une mesure législative, de protocoles ou d'accords entre le service d'enquête sur les accidents et les autorités judiciaires.

(b) Enquêteur désigné — Désignation

Le Niger désignera l'enquêteur qui sera chargé de la direction de l'enquête et déclenchera immédiatement l'enquête.

(c) Enquêteur désigné — Accès à l'épave et contrôle de l'épave

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

(d) Enregistreurs de bord — Accidents et incidents

(1) Les enregistreurs de bord doivent être utilisés de manière effective au cours de l'enquête sur un accident ou un incident. Lorsqu'elle mène l'enquête, la Commission d'enquête prendra des dispositions en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.

(2) Dans le cas où le Niger mène l'enquête mais ne dispose pas de moyens suffisants pour faire la lecture des enregistreurs de bord, il doit utiliser les moyens mis à sa disposition par d'autres États, en tenant compte de ce qui suit :

- a) possibilités des moyens de lecture ;



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

(e) Autopsies

En cas d'accident mortel, l'enquêteur désigné fera pratiquer, par un pathologiste ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, une autopsie complète des membres de l'équipage de conduite ainsi que, sous réserve des circonstances d'espèce, des passagers et des membres du personnel de cabine mortellement blessés. Ces examens seront complets et entrepris rapidement.

(f) Examens médicaux

Lorsqu'il y a lieu, le Niger doit faire 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 impliqué quand il mène l'enquête. Ces examens doivent être entrepris rapidement.

(g) Coordinations — Autorités judiciaires

L'enquêteur désigné doit assurer une coordination avec les autorités judiciaires. On prêtera une attention particulière aux indices qui doivent être consignés et analysés rapidement pour que l'enquête puisse être menée à bien, par exemple à l'examen et à l'identification des victimes et au dépouillement des enregistrements des enregistreurs de bord.

(h) Information des services de sûreté en aviation

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

(i) Non-divulgateion des éléments

(1) Le Niger ne communiquera aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que l'autorité chargée de l'administration 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) toutes les déclarations obtenues de personnes par les services d'enquête dans le cours de leurs investigations ;
- b) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
- c) renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident ;



- d) enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et transcriptions de ces enregistrements ;
- e) opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord.

(2) Ces éléments 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.

(3) Le service d'enquête sur les accidents ne divulguera pas les noms des personnes concernées par un accident ou un incident.

(j) Réouverture de l'enquête

Si, après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts, la Commission d'enquête ouvrira cette enquête. Toutefois, si la Commission d'enquête n'émane pas de l'Etat qui l'a ouverte, elle devra d'abord obtenir le consentement de l'État qui a ouvert l'enquête.

13.5.2.2 RESPONSABILITE DU NIGER S'IL N'EST PAS L'ETAT D'IMMATRICULATION, L'ETAT DE L'EXPLOITANT OU L'ETAT D'OCCURRENCE

(a) Renseignements sur un accident ou un incident

(1) Le Niger fournira, à la demande de l'État qui mène une enquête sur un accident ou sur un incident, tous les renseignements utiles dont il dispose.

(2) Si l'Etat Nigérien dispose de renseignements se rapportant à une enquête, il fournira ces renseignements à tout État qui mène l'enquête lorsque, les installations ou services du Niger ont été utilisés ou auraient dû normalement être utilisés par un aéronef avant l'accident ou l'incident grave.

13.5.2.3 RESPONSABILITE DE L'ETAT D'IMMATRICULATION ET DE L'ETAT DE L'EXPLOITANT

(a) Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves

(1) Lorsqu'un aéronef immatriculé ou exploité au Niger y atterrit et se trouve être impliqué dans un accident ou un incident grave survenu dans un autre État, le service d'enquête et analyses, sur demande de l'État qui mène l'enquête, doit fournir à ce dernier les données provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause.

(2) A la demande de l'État qui mène l'enquête, le service d'enquête et analyses fournit des renseignements pertinents sur tout organisme dont les activités ont pu avoir une incidence directe ou indirecte sur l'exploitation des aéronefs immatriculés ou exploités au Niger.



13.5.3 PARTICIPATION A L'ENQUETE

13.5.3.1 PARTICIPATION DE L'ETAT D'IMMATRICULATION, DE L'ETAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ETAT DE CONCEPTION ET DE L'ETAT DE CONSTRUCTION

(a) Droits

(1) 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.

(2) L'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant peut nommer un ou plusieurs conseillers proposés par l'exploitant pour seconder son représentant accrédité.

(3) Lorsque ni l'Etat d'immatriculation ni l'Etat de l'exploitant n'a nommé de représentant accrédité, le Niger peut inviter l'exploitant à participer à l'enquête.

(4) Lorsque le Niger mène l'enquête, il peut demander à l'État de conception et à l'État de construction de désigner des représentants accrédités et accepter 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) Lorsque ni l'Etat de conception ni l'Etat de construction n'a nommé de représentant accrédité, le Niger peut inviter les organismes responsables de la conception de type et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête.

(b) Obligations

En cas d'accident survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg, le Niger demandera expressément à l'Etat d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction, de nommer un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

13.5.3.2 PARTICIPATION D'AUTRES ETATS

(a) Droits

Tout État qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts à la Commission d'enquête, aura la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête.

13.5.3.3 PRIVILEGES DES REPRESENTANTS ACCREDITES

(a) Conseillers

(1) Tout 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.



(2) 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.

(b) Participation

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 ;
- d) d'accéder librement à tous les renseignements utiles, le plus tôt possible ;
- e) de recevoir copie de tous les documents pertinents ;
- f) de participer à la lecture des enregistrements ;
- g) de participer aux activités d'enquête hors des lieux de l'accident, telles que les examens des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations ;
- h) de participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes et les recommandations de sécurité ;
- i) de faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête ; étant entendu toutefois que la participation des États autres que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction peut être limitée aux questions qui ont donné à ces États la faculté de participer à l'enquête en vertu des dispositions de 13.5.3.2 (a)

(c) Obligations

Le représentant accrédité et ses conseillers :

- a) fourniront à l'enquêteur désigné tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;
- b) s'abstiendront de divulguer des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel de la Commission d'enquête.

13.5.3.4 PARTICIPATION DES ETATS DONT DES RESSORTISSANTS SONT AU NOMBRE DES MORTS OU DES BLESSES GRAVES

(a) Droits et privilèges



Lorsqu'un État s'intéresse particulièrement à un accident parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, cet État sera, sur sa demande, autorisé par la Commission d'enquête à désigner un expert qui aura la faculté :

- a) de visiter le lieu de l'accident ;
- b) d'accéder librement à tous les renseignements utiles ;
- c) de participer à l'identification des victimes ;
- d) d'aider à interroger les passagers survivants qui sont ressortissants de l'État de l'expert ;
- e) de recevoir copie du rapport final.

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

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

(b) **Recommandation.**— Il est recommandé que l'État qui mène l'enquête rende 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.



13.6 RAPPORT FINAL

13.6.1 MODELE DE PRESENTATION

Le modèle de présentation du rapport final qui figure en appendice à l'Annexe 13 doit être utilisé. Toutefois, il peut être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou incident.

13.6.2 DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS — CONSENTEMENT : RESPONSABILITE DU NIGER

Le service d'enquête et analyses et la Commission d'enquête 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 sans le consentement formel de l'Etat qui a mené l'enquête, à moins que ces rapports ou ces documents n'aient déjà été rendus publics ou diffusés par ce dernier.

13.6.3 RESPONSABILITE DE L'ETAT QUI MENE L'ENQUETE

13.6.3.1 CONSULTATION

(a) Lorsqu'il a mené l'enquête, le Niger doit envoyer un exemplaire du projet de rapport final à tous les États qui y ont participé 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. Le projet de rapport final doit être envoyé, pour observations, aux États suivants :

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

Si la Commission d'enquête reçoit des observations dans les 60 jours, il doit amender 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, présenter ces observations en annexe au rapport. Si la Commission d'enquête ne reçoit pas d'observations dans les 60 jours qui suivent la date de la première lettre d'accompagnement, il rendra public le rapport final conformément aux dispositions de 13.6.3.2, sauf si les États intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.

(b) Lorsqu'il a mené l'enquête, le Niger doit envoyer, sous couvert de l'Etat de l'exploitant, une copie du projet de rapport final à l'exploitant afin de permettre à celui-ci de présenter des observations.

(c) Lorsqu'il a mené l'enquête, le Niger doit envoyer, sous couvert de l'Etat de conception et de l'Etat 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.

13.6.3.2 ETATS AUXQUELS LE RAPPORT DOIT ETRE ENVOYE

Le Niger, lorsqu'il a mené, doit envoyer sans retard, lorsqu'il a mené l'enquête, 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) tout État dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ;
- g) tout État qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

13.6.3.3 DIFFUSION DU RAPPORT FINAL

(a) Pour contribuer à la prévention des accidents, la Commission d'enquête rendra public le rapport final d'enquête sur un accident ou un incident aussitôt que possible lorsqu'elle a mené l'enquête.

(b) Lorsqu'elle a mené l'enquête, la Commission d'enquête doit rendre public le rapport final dans les plus brefs délais et, si possible, dans les 12 mois qui suivent la date d'occurrence. Si le rapport ne peut être rendu public dans les 12 mois, la Commission d'enquête doit rendre public un rapport intermédiaire à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui pourraient avoir été soulevées.

(c) En cas d'enquête survenu à un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg, la Commission d'enquête, adressera un exemplaire du rapport final rendu public, à l'Organisation de l'aviation civile internationale, lorsqu'elle a mené l'enquête.

13.6.3.4 RECOMMANDATIONS DE SECURITE

(a) A n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou un incident, la Commission d'enquête recommandera aux autorités compétentes, y compris celles d'autres États, toute mesure préventive qu'elle considère nécessaire de prendre promptement afin de renforcer la sécurité de l'aviation.

(b) Le Niger, le cas échéant, adressera toutes recommandations de sécurité issues des enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans les autres États intéressés et, lorsque des documents de l'OACI sont en cause, à l'OACI.



13.6.4 RESPONSABILITE DU NIGER S'IL REÇOIT DES RECOMMANDATIONS DE SECURITE

13.6.4.1 SUITE A DONNER AUX RECOMMANDATIONS DE SECURITE

(a) Si le Niger reçoit des recommandations de sécurité, il informera l'État qui a présenté les propositions des mesures préventives qu'il a prises ou qu'il envisage de prendre, ou des raisons pour lesquelles il n'en prendra pas, dans les 90 jours de la date de la correspondance d'accompagnement. .

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

Recommandation.— Il est recommandé que l'État qui mène l'enquête ou tout autre État qui émet des recommandations de sécurité mette en œuvre des procédures pour enregistrer les suites données aux recommandations de sécurité émises.

Recommandation.— Il est recommandé que l'État qui reçoit une recommandation de sécurité mette en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite à cette recommandation.



13.7 COMPTES RENDUS ADREP

13.7.1 COMPTE RENDU PRELIMINAIRE

13.7.1.1 RESPONSABILITE DU NIGER S'IL MENE L'ENQUETE

(a) Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

Lorsque l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kg, la Commission d'Enquête doit envoyer le compte rendu préliminaire :

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

(b) Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins

Lorsqu'un aéronef non visé par 13.7.1.1 (a) est accidenté et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres États, la Commission d'Enquête doit envoyer le compte rendu préliminaire :

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

(c) Envoi

Le compte rendu préliminaire sera envoyé par télécopieur, courrier électronique ou poste aérienne dans les 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 intéressantes



directement la sécurité, ce compte rendu sera envoyé dès que les renseignements auront été obtenus et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles.

(d) Langue à utiliser

Le compte rendu préliminaire à adresser conformément aux dispositions du 13.7.1.1 (a) doit être rédigé de préférence en langue française ou dans une des langues de travail de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

13.7.2 COMPTE RENDU DE DONNEES ACCIDENT/INCIDENT

13.7.2.1 RESPONSABILITE DU NIGER S'IL A MENE L'ENQUETE

(a) Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

Si l'aéronef accidenté a une masse maximale supérieure à 2 250 kg, la Commission d'Enquête doit envoyer, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'accident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

(b) Renseignements supplémentaires

La Commission d'enquête doit communiquer à d'autres Etats, sur leur demande, les renseignements pertinents autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données d'accident/incident.

(c) Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg

Si l'aéronef impliqué dans l'incident a une masse maximale supérieure à 5 700 kg, la Commission d'Enquête doit envoyer, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'incident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.



13.8 MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS

13.8.1 SYSTEME DE COMPTES RENDUS D'INCIDENTS

13.8.1.1 Le Niger dispose d'un système obligatoire de comptes rendus d'incidents pour faciliter la collecte de renseignements sur les insuffisances réelles ou potentielles en matière de sécurité.

13.8.1.2 **Parallèlement** au système obligatoire de comptes rendus d'incidents, il est mis en place un système volontaire de comptes rendus d'incidents dans le but de collecter les renseignements sur les insuffisances réelles ou potentielles qui n'entrent pas dans la catégorie du système obligatoire de comptes rendus.

13.8.1.3 Ce système volontaire de comptes rendus d'incidents est non punitif et assure la protection des sources d'information.

13.8.2 SYSTEMES DE BASES DE DONNEES ET ANALYSE DES DONNEES – MESURES PREVENTIVES

13.8.2.1 Le Niger a établi un système de bases de données ECCAIRS sur les accidents et incidents, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements obtenus, notamment ceux qui sont issus du système de comptes rendus d'incidents et l'échange de données avec les Etats dotés du même système.

13.8.2.2 Ce système de base de données utilise le format normalisé ADREP pour faciliter l'échange de données.

13.8.2.3 Les renseignements qui figurent dans le système de comptes rendus d'incidents et la base de données ECCAIRS sur les accidents et incidents doivent être analysés pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires. La mise en œuvre de ces mesures doit être suivie et leur efficacité évaluée.

13.8.2.4 **Si** l'analyse des renseignements de la base de données ECCAIRS révèle des éléments relatifs à la sécurité qui peuvent intéresser d'autres Etats, ces renseignements de sécurité doivent être communiqués sans délai à ces Etats.

13.8.2.5 Lorsque des recommandations de sécurité sont communiquées à un organisme d'un autre Etat, elles doivent l'être aussi au service d'enquête dudit Etat.

13.8.2.6 **A** travers le système de base de données ECCAIRS établi, le Niger participe à la mise en commun de renseignements relatifs à la sécurité entre tous les usagers du système aéronautique et facilite l'échange libre de renseignements sur les carences effectives ou éventuelles en matière de sécurité.