



**Instruction technique n°41-25 du 19 Chaabane 1446  
correspondant au 18 février 2025 relative aux  
enquêtes sur les accidents et incidents  
de l'aviation civile**





## Instruction technique n°41-25 du 19 Chaabane 1446 correspondant au 18 février 2025 relative aux enquêtes sur les accidents et incidents de l'aviation civile

### Objet :

La présente instruction technique fixe les normes applicables pour les enquêtes techniques sur les accidents et incidents graves d'aviation civile conformément à **l'annexe 13** de la convention relative à l'Aviation Civile internationale (amendement n°19, 13<sup>ème</sup> édition).

Les dispositions de la présente instruction technique s'appliquent aux enquêteurs techniques de la direction des enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation civile de l'agence nationale de l'aviation civile (ANAC).

Les enquêtes techniques objet de cette instruction technique sont celles réalisées pour les accidents et incidents graves d'aviation civile survenus :

- Sur le territoire national ou dans l'espace aérien algérien ou confié à l'Algérie par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), compte tenu de la réglementation nationale et des dispositions prévues par l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale ;
- En dehors du territoire nationale impliquant un aéronef immatriculé en Algérie ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'Algérie, selon les dispositions de la loi 98-06 du 27 juin 1998 modifiée et complétée, fixant les règles générales de l'aviation civile et les textes réglementaires liés à ce processus ;
- Pour lesquels l'Algérie a accepté la délégation.

Elle ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat tels que définis par l'article 3 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, signée le 07 décembre 1944, adhéree par l'Algérie à travers le décret n° 63-84 du 5 mars 1963.



**Références réglementaires :**

- Décret n° 63-84 du 5 mars 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 et ses amendements, notamment son annexe 13
- Loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, modifiée et complétée, fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, notamment son article 16 duodecies ;
- Loi n° 19-04 du 14 Dhou El Kaâda 1440 correspondant au 17 juillet 2019 modifiant et complétant la loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998 fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, notamment son article 4 ;
- Décret présidentiel du 18 Dhou El Hidja 1445 correspondant au 24 juin 2024, portant nomination du directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile ;
- Décret exécutif n° 16-281 du 2 Safar 1438 correspondant au 2 novembre 2016 fixant les conditions et les modalités de notification des accidents et incidents graves d'aviation civile.
- Décret exécutif n° 20-217 du 12 Dhou El Hidja 1441 correspondant au 2 août 2020, modifié, fixant les missions, l'organisation et le fonctionnement de l'agence nationale de l'aviation civile.



## CHAPITRE 1. DEFINITIONS

Il est entendu par la présente instruction technique par :

**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 :

- 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 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 rotor 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
- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

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



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

**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.

**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 nocif.

**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.

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

**Conseiller.** Personne nommée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.

**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.

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

*Note. Aucun des termes de la définition ci-dessus ne devrait empêcher de confier les fonctions d'enquêteur désigné à une commission ou autre groupe de personnes.*

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

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



**Etat de conception.** Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

**Etat de construction.** Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

**Etat de l'exploitant.** Etat où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

**Etat d'immatriculation.** Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

**Etat d'occurrence.** Etat sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

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

**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.

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

**Incident grave :** 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.

*Note 1.* La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.

*Note 2.* Le Supplément B donne des exemples d'incidents graves et les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents et des incidents graves d'aviation civile.

**Masse maximale.** Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

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

**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.



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

**Représentant accrédité.** Personne désignée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre Etat. Le représentant accrédité désigné proviendra normalement du service d'enquête sur les accidents de l'Etat.

**Service d'enquête sur les accidents.** Service désigné par un Etat pour procéder aux enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation.





## CHAPITRE 2 : GENERALITES

### 1. OBJECTIF DE L'ENQUÊTE TECHNIQUE

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

### 2 INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES TECHNIQUES

L'enquête technique sur un accident ou un incident grave d'aviation civile est menée par la direction des enquêtes sur les accidents et incidents graves de l'aviation civile de l'agence nationale de l'aviation civile (ANAC) indépendamment des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité de cette enquête technique.

### 3 CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF

#### 3.1 RESPONSABILITÉ DE L'ETAT ALGERIEN EN TANT QU'ETAT D'OCCURENCE

##### 3.1.1 Généralité

En cas d'accident d'aviation civile dont l'Etat Algérien est l'Etat d'occurrence, il prendra 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 technique. 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.

**3.1.2 Demande émanant de l'Etat d'immatriculation, de l'Etat de l'exploitant, de l'Etat de conception ou de l'Etat de construction.**







Etat Algérien prendra toutes dispositions nécessaires pour satisfaire, dans la mesure où cela sera pratiquement possible et compatible avec la conduite normale de l'enquête technique, la demande de l'Etat d'immatriculation, de l'Etat de l'exploitant, de l'Etat de conception ou de l'Etat de construction que l'aéronef, son contenu et tous les indices soient conservés intacts en attendant leur examen par un représentant accrédité de l'Etat demandeur; 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.

### 3.1.3 Transfert de la garde de l'aéronef

Sous réserve des dispositions des points 3.1.1 et 3.1.2, l'Etat Algérien, en sa qualité d'Etat d'occurrence, 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 technique. À cet effet, l'Etat Algérien 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 l'Etat Algérien juge impossible de permettre l'accès, cet Etat assurera elle-même le déplacement de l'aéronef ou de son contenu à un endroit où elle pourra en autoriser l'accès.



## CHAPITRE 3. NOTIFICATION

### 3.1 ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE D'AVIATION CIVILE SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE L'ETAT ALGERIEN A UN AERONEF D'UN ETAT CONTRACTANT



#### 3.1.1 RESPONSABILITE DE L'ETAT ALGERIEN

##### 3.1.1.1 Envoi de la notification

L'Etat algérien adressera une notification d'accident et/ou d'incident grave d'aviation civile, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

- a) à l'Etat d'immatriculation ;
- b) à l'Etat de l'exploitant;
- c) à l'Etat de conception;
- d) à l'Etat de construction ;
- e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

Toutefois, lorsque l'Etat d'occurrence n'est pas au courant d'un incident grave à un aéronef immatriculé en Algérie ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'ANAC, il appartiendra à l'Algérie, selon le cas, de notifier cet incident à l'Etat de conception, à l'Etat de construction et à l'Etat d'occurrence.

##### 3.1.1.2 Forme et contenu de la notification

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

- a) Abréviation d'identification ACCID pour un accident, SINCID pour un incident grave, et INCID pour un incident ;
- b) Constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef ;
- c) Nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et de l'affrèteur 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 l'Etat d'occurrence mènera l'enquête technique ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête technique ;
- 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 technique sur les accidents de l'Etat d'occurrence ;
- m) Présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

### 3.1.1.3 Langue à utiliser

La notification doit être rédigée en langage clair, en Arabe, en Anglais ou en Français compte tenu de la langue du ou des destinataires.

### 3.1.1.4 Renseignements complémentaires

Les détails omis dans la notification initiale ainsi que d'autres renseignements pertinents connus doivent être envoyés.

## 3.1.2 RESPONSABILITE DE L'ETAT D'IMMATRICULATION, DE L'ETAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ETAT DE CONCEPTION ET DE L'ETAT DE CONSTRUCTION

### 3.1.2.1 Renseignements — Participation

Lorsqu'ils recevront la notification, l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception et de construction fourniront, dès que possible, à l'Etat Algérien, en tant qu'Etat d'occurrence, tous les renseignements utiles dont ils disposent au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. Chacun fera également savoir à l'Etat Algérien s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et, dans l'affirmative, il indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit se rendre en Algérie, chacun indiquera aussi la date probable de son arrivée.



Lorsqu'il recevra la notification d'un accident ou un incident grave d'un aéronef exploité par un exploitant Algérien, l'Algérie communiquera 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.

### **3.2 ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE L'ETAT ALGERIEN AUTANT QU'ETAT D'IMMATRICULATION, DANS UN ETAT NON CONTRACTANT OU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ETAT QUELCONQUE**

#### **3.2.1 RESPONSABILITE DE L'ETAT ALGERIEN AUTANT QU'ETAT D'IMMATRICULATION**

##### **3.2.1.1 Envoi de la notification**

Lorsque l'Etat Algérien, en tant qu'Etat d'immatriculation, ouvre une enquête technique sur un accident ou un incident grave d'aviation civile survenu sur le territoire d'un Etat non contractant ou en dehors d'un Etat quelconque, il transmettra une notification conformément au 3.1.1.2 et 3.1.1.3 ci-dessus, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et 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'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.

#### **3.2.2 RESPONSABILITE DE L'ETAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ETAT DE CONCEPTION ET DE L'ETAT DE CONSTRUCTION**

##### **3.2.2.1 Renseignements — Participation**

Lorsque l'Algérie recevra une notification d'accident ou d'incident grave survenu à un aéronef exploité par un exploitant Algérien, fournira à l'Etat d'immatriculation, sur demande, tous renseignements utiles dont ils disposent au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. L'Algérie fera également à l'Etat d'immatriculation s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et dans l'affirmative, il indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit être présent à l'enquête, l'Algérie indiquera aussi la date probable de son arrivée.

Lorsque l'Algérie recevra une notification d'accident ou d'incident grave survenu à un aéronef exploité par un exploitant Algérien, elle communiquera 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.



## CHAPITRE 4. ENQUETE

### 4.1 RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE TECHNIQUE

#### 4.1.1 ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE D'AVIATION CIVILE SURVENU SUR LE TERRITOIRE DE L'ETAT ALGERIEN



Lorsqu'un accident d'aviation civile survient sur son territoire, l'Etat Algérien ouvrira une enquête technique sur les circonstances de l'accident et sera en outre responsable de la conduite de l'enquête technique. Elle peut déléguer en totalité ou en partie la conduite de l'enquête technique à un autre Etat par accord et consentement mutuels.

L'Etat Algérien ouvrira une enquête technique sur les circonstances de tout incident grave d'aviation civile survenu sur son territoire 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 Etat par accord et consentement mutuels.

L'agence nationale de l'aviation civile facilitera l'enquête technique par la mise en place de tous les moyens appropriés.

#### 4.1.2 ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE D'AVIATION CIVILE SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ETAT NON CONTRACTANT

##### 4.1.2.1 L'Etat d'immatriculation

Lorsqu'un accident ou un incident grave d'aviation civile se produit sur le territoire d'un Etat non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête technique conformément à l'Annexe 13, l'Etat Algérien en tant qu'Etat d'immatriculation ou, Etat de l'exploitant, ouvrira et mènera une enquête technique en collaboration avec l'Etat d'occurrence ou, s'il ne peut s'assurer la collaboration de ce dernier, mènera seul l'enquête technique d'après les renseignements dont il dispose.

#### 4.1.3 ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE D'AVIATION CIVILE SURVENU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ETAT QUELCONQUE

##### 4.1.3.1 Etat d'immatriculation

Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave survenu à un aéronef immatriculé en Algérie se trouve sur le territoire d'un Etat quelconque, l'Etat Algérien ouvrira et mènera toute enquête technique nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, il pourra déléguer la conduite de l'enquête technique, en totalité ou en partie, à un autre Etat ou à un organisme régional d'enquête technique sur les accidents et incidents graves, par accord et consentement mutuels.



L'Etat Algérien lorsqu'il est plus proche du lieu d'accident survenu dans les eaux internationales prêtera l'assistance qu'il sera en mesure de fournir et répondra, de la même façon, aux demandes de l'Etat d'Immatriculation.



## **4.2 ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE TECHNIQUE**

### **4.2.1 RESPONSABILITE DE L'ETAT ALGERIEN DANS LA CONDUITE DE L'ENQUETE TECHNIQUE**

#### **4.2.1.1 Généralités**

La direction des enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation civile de l'ANAC mènera l'enquête technique sans délai, conformément aux dispositions de la présente instruction technique. L'enquête technique comprendra normalement :

- a) La collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident grave d'aviation civile en question ;
- b) La protection de certains éléments d'enquête technique sur les accidents et les incidents graves d'aviation civile ;
- c) La diffusion publique de renseignements factuels, en temps opportun, selon le cas ;
- d) S'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- e) Si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ;
- f) L'établissement du rapport final.

Toute enquête technique réalisée conformément aux dispositions de la présente instruction technique sera distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.

Toutes actions judiciaires ou administratives doivent être confiées aux experts compétents en la matière.

Des éléments indicatifs sur les politiques et les procédures pour les enquêtes technique figurent dans le Manuel des procédures d'enquête technique sur les accidents et les incidents graves d'aviation civile de l'agence nationale de l'aviation civile.

Un accord-cadre de coopération doit être conclu entre l'agence nationale de l'aviation civile et l'autorité judiciaire qui porte sur les sujets suivants : accès au lieu de l'accident, préservation des éléments de preuve et accès à ses éléments, échange de renseignements, utilisation appropriée des renseignements sur la sécurité et résolution des différends.



Dans le cas des accidents ou incidents graves d'aviation civile à grand retentissement, l'Etat Algérien rend publics des renseignements factuels pertinents dans les premiers jours de l'enquête technique.

Dans le cas des accidents ou incidents graves d'aviation civile à grand retentissement, l'Etat Algérien publie un rapport préliminaire écrit dans les trente jours qui suivent l'accident ou l'incident, contenant des renseignements factuels établis et indiquant l'avancement de l'enquête technique.

#### **4. 2.1.2 Enquêteur désigné — Désignation**

L'Etat algérien désignera un responsable de l'enquête technique qui sera chargé de la conduite et la direction de l'enquête techniques sur un accident et/ou incident grave d'aviation civile et le déclenchement immédiat de l'enquête technique, et ce conformément à la législation en vigueur.

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

L'enquêteur technique désigné accédera librement à l'épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord, le dossier de vol et ATS, sur lesquels il exercera un contrôle total afin que le personnel autorisé qui participera à l'enquête technique puisse procéder sans retard à un examen détaillé des éléments de preuve.

#### **4. 2.1.3 Données enregistrées — Accidents et incidents graves**

##### **Enregistreurs de bord**

Les enregistrements de bord seront utilisés de manière effective au cours de l'enquête technique sur un accident ou un incident grave d'aviation civile.

L'enquêteur technique désigné habilité, prendra les dispositions nécessaires en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord en question.

Dans le cas où la direction des enquêtes techniques sur les accidents et incidents graves d'aviation civile de l'ANAC ne possède pas de moyens requis pour effectuer la lecture des enregistreurs de bord, elle utilisera les moyens mis à sa disposition par les compagnies aérienne Algérienne ou de droit Algérien à travers la conclusion d'un accord cadre.

##### **Enregistrement au sol**

Les enregistrements des communications Air/Sol et Sol/Sol seront utilisés de manière effective dans l'enquête technique sur un accident ou un incident grave d'Aviation civile.

#### **4. 2.1.4 Autopsies**

En cas d'enquête technique sur un accident mortel, un pathologiste relevant du centre d'expertise national du personnel de l'aéronautique civile, ayant de préférence une expérience des enquêtes techniques sur les accidents d'aviation civile pratiquera 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 selon un accord-cadre conclu en la matière.



#### 4. 2.1.5 Examens médicaux

Un médecin aéronautique qualifié dans les domaines du transport aérien, pratiquera des examens médicaux des membres d'équipage, des passagers et du personnel aéronautique impliqué.

#### 4. 2.1.6 Coordination — Autorités judiciaires

Un accord-cadre de coopération doit être conclu entre l'agence nationale de l'aviation civile et l'autorité judiciaire qui porte sur les sujets suivants : accès au lieu de l'accident, préservation des éléments de preuve et accès à ses éléments, échange de renseignements, utilisation appropriée des renseignements sur la sécurité et résolution des différends.

#### 4. 2.1.7 Information des services de sûreté en aviation

Si, au cours d'une enquête technique, sur un accident, l'enquêteur désigné ou son représentant soupçonne qu'un acte d'intervention illicite est la cause de l'accident en question, ce dernier est tenu d'informer, immédiatement et par le moyen le plus rapide, l'autorité compétente de cette intervention illicite.

#### 4.2.1.8 Protection des éléments d'enquête technique sur les accidents et les incidents graves d'aviation civile

Les enquêteurs techniques formant la commission d'enquête technique instituée par le directeur général de l'ANAC ne communiqueront aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête technique sur l'accident ou l'incident graves d'aviation civile, à moins que la commission d'enquête technique sus citée ne détermine, en conformité à la législation Algérienne, que leur divulgation ou utilisation l'emporte sur les incidences négatives qu'une telle mesure risque d'avoir, au niveau national et international, sur ladite enquête ou sur toute enquête technique future :

- a) Enregistrement de conversations et d'images du poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements.
- b) Éléments sous la garde ou le contrôle de la commission d'enquête technique sus citée, à savoir :
  - Toutes les déclarations obtenues par la commission d'enquête technique de personnes au cours de ses investigations ;
  - Toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
  - Renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes touchées par l'accident ou l'incident grave ;





- Enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
- Analyse des renseignements et opinions sur ces derniers, y compris les renseignements des enregistreurs de bord, provenant la commission d'enquête techniques sus citée et des représentants accrédités, concernant l'accident ou l'incident graves d'aviation civile ;
- Projet de rapport final de l'enquête technique sur l'accident ou l'incident graves d'aviation civile.

La direction enquêtes techniques accidents et incidents graves d'aviation civile déterminera si d'autres éléments obtenus ou produits par la commission d'enquêtes techniques instituée par le directeur général de l'ANAC dans le cadre de l'investigation sur l'accident ou l'incident devraient recevoir la même protection que les éléments énumérés ci-dessus.

La direction des enquêtes techniques accidents et incidents graves d'aviation civile ne divulguera pas les noms des personnes touchées par l'accident ou l'incident grave d'aviation civile.

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 seront pas divulgués au public.

Les enquêteurs techniques ne divulgueront pas au public le projet de rapport final qu'il publie où qu'il reçoit.

#### **4. 2.1.9 Réouverture de l'enquête technique**

Si, après la clôture de l'enquête technique, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts, l'Etat algérien ayant mené l'enquête technique, rouvrira cette enquête technique. Toutefois, l'Etat algérien, ayant mené l'enquête technique, devra d'abord donner son accord à tout Etat qui voudra rouvrir l'enquête technique.

Quand un aéronef qui était considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles est retrouvé ultérieurement, l'Algérie pourrait envisager de rouvrir l'enquête technique.

#### **4. 2.2 RENSEIGNEMENTS SUR UN ACCIDENT OU UN INCIDENT GRAVE**

A la demande de l'Etat qui mène l'enquête technique sur un accident ou sur un incident grave d'aviation civile, l'Etat Algérien fournira tous les renseignements utiles dont elle dispose.

Avant d'échanger des renseignements aux fins d'une enquête technique sur un accident ou un incident grave d'aviation civile, l'Etat Algérien coopérera avec d'autres Etats pour fixer les limites à la divulgation ou l'utilisation de ces renseignements.



Si des installations ou services, situés dans la FIR d'Alger, ont été utilisés ou auraient dû normalement être utilisés par un aéronef avant un accident ou un incident grave d'aviation civile et que l'Algérie dispose de renseignements se rapportant à l'enquête technique, elle fournira ces renseignements à l'Etat qui mène l'enquête.

Si l'Etat Algérien dispose de données provenant d'un enregistreur de bord d'un aéronef concerné par un accident ou un incident grave d'aviation civile, il :

- a) fournira sans tarder à l'Etat qui mène l'enquête toutes les données dont il dispose ;
- b) ne divulguera pas ces données sans le consentement exprès de l'Etat qui mène l'enquête.

#### **4. 3 RESPONSABILITE DE L'ETAT D'IMMATRICULATION ET DE L'ETAT DE L'EXPLOITANT**

##### **4. 3.1 Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves d'aviation civile**

Lorsqu'un aéronef, immatriculé en Algérie ou exploité par un opérateur titulaire d'un permis d'exploitation aérienne Algérien, impliqué dans un accident ou un incident grave d'aviation civile atterrit dans un Etat autre que l'Etat d'occurrence, l'Algérie, sur demande de l'Etat qui mène l'enquête technique, fournira à ce dernier Etat les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause.

##### **4. 3.2 Renseignements sur les organismes**

À la demande de l'Etat Algérien qui mène l'enquête technique sur un aéronef, immatriculé en Algérie ou exploité par un opérateur titulaire d'un permis Algérien, l'Algérie fournira des renseignements pertinents sur tout organisme dont les activités ont pu avoir une incidence directe ou indirecte sur l'exploitation de l'aéronef.

#### **4.4 PARTICIPATION À L'ENQUÊTE TECHNIQUE**

##### **4.4.1 PARTICIPATION DE L'ETAT D'IMMATRICULATION, DE L'ETAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ETAT DE CONCEPTION ET DE L'ETAT DE CONSTRUCTION**

###### **4.4.1.1 Droits**

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

Aucune des dispositions de la présente instruction technique ne devrait empêcher l'Etat où ont été conçus ou construits le groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef, de demander à participer à l'enquête sur un accident.

L'Etat d'immatriculation ou l'Etat de l'exploitant nommera un ou plusieurs conseillers proposés par l'exploitant pour seconder son représentant accrédité.



Lorsque ni l'Etat d'immatriculation ni l'Etat de l'exploitant ne nomme de représentant accrédité, l'Algérie pourra inviter l'exploitant à participer à l'enquête technique, dans le cadre des procédures nationales en vigueur.

L'Etat de conception et l'Etat 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.

Lorsque ni l'Etat de conception ni l'Etat de construction ne nomme de représentant accrédité, l'Algérie pourra inviter les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête technique, dans le cadre des procédures nationales en vigueur.

#### **4.4.1.2 Obligations**

L'Algérie nommera un représentant accrédité lorsque l'Etat qui mène une enquête technique sur un accident d'aviation civile survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg demande expressément la participation de l'Etat d'immatriculation ou de l'Etat de l'exploitant.

#### **4.4.2 PARTICIPATION D'AUTRES ETATS**

##### **4.4.2.1 Droits**

Tout Etat qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts à l'Etat Algérien, en qualité d'Etat d'occurrence, aura la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à cette enquête technique.

#### **4.4.3 PRIVILEGES DES REPRESENTANTS ACCREDITES**

##### **4.4.3.1 Conseillers**

Lorsque l'Etat Algérien mène l'enquête technique sur un accident ou un incident grave, les Etat d'immatriculation, d'exploitation, de conception et de construction auront la faculté de désigner un représentant accrédité et de lui adjoindre, également, un ou plusieurs conseillers pour l'aider au cours de l'enquête technique.

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

##### **4.4.3.2 Participation**

Lorsque l'Etat Algérien mène l'enquête technique sur un accident ou un incident grave, la participation à cette enquête technique confèrera la faculté de participer à tous les aspects de l'enquête technique, 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 technique 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 technique et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes, les facteurs contributifs et les recommandations de sécurité ;
- i) De faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête technique ;

Étant entendu toutefois que la participation des Etats autres que l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception et l'Etat de construction peut être limitée aux questions qui ont donné à ces Etats la faculté de participer à l'enquête technique en vertu du point 4.3.2

#### **4.4.3.3 Obligations**

Le représentant accrédité et ses conseillers désigné par l'Etat Algérien pour participer à une enquête technique :

- a) Fourniront à l'Etat qui mène l'enquête technique tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;
- b) S'abstiendront de divulguer des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête technique sans le consentement formel de l'Etat qui mène l'enquête technique.

#### **4.4.4 ETATS DONT DES RESSORTISSANTS SONT AU NOMBRE DES MORTS OU DES BLESSES GRAVES**

##### **4.4.4.1 Droits et privilèges**

L'Etat qui s'intéresse particulièrement à un accident, dont l'enquête est menée par l'Algérie, parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, sera en droit de désigner un expert qui aura la faculté de :



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

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

L'Etat Algérien pourra rendre public en temps utile, au moins durant la première année, les éléments concrets de l'enquête technique et des renseignements sur l'évolution de celle-ci.

## CHAPITRE 5. RAPPORT FINAL

Le modèle de présentation du rapport final figure en appendice 1. Il pourra toutefois être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou incident grave.

### 5.1 RESPONSABILITE D'UN ETAT QUELCONQUE

#### 5.1.1 DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS — CONSENTEMENT

L'Algérie s'abstiendra 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 technique sur un accident ou un incident grave d'aviation civile sans le consentement formel de l'Etat qui mène l'enquête technique, à moins que ces rapports ou ces documents n'aient déjà été rendus publics ou diffusés par ce dernier.

#### 5.1.2 RESPONSABILITE DE L'ETAT ALGERIEN DANS LA CONDUITE DE L'ENQUETE TECHNIQUE

##### 5.1.2.1 CONSULTATION

L'Etat Algérien enverra un exemplaire du projet de rapport final aux Etats 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'Etat qui a ouvert l'enquête technique ;
- b) L'Etat d'immatriculation ;
- c) L'Etat de l'exploitant ;
- d) L'Etat de conception ;



- e) L'Etat de construction ;
- f) Tous les Etats qui ont participé à l'enquête technique, conformément au chapitre 4.

La période habituelle de consultation sera de trente jours à compter de la date de la correspondance d'accompagnement. La période de consultation sera portée à soixante jours par l'Etat Algérien en sa qualité d'Etat qui a mené l'enquête technique si l'Etat invité à présenter des observations lui indique qu'un délai supplémentaire est nécessaire.

Si l'Etat Algérien reçoit des observations au cours de la période de consultation, il amendera le projet de rapport final de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou, si l'Etat qui a formulé les observations le souhaite, présentera ces observations en annexe au rapport. Dans le cas contraire, le rapport final d'enquête technique sera envoyé conformément aux dispositions du point 5.2.1, sauf si les Etats intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.

L'Etat Algérien pourra 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.

L'Etat Algérien pourra 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.

#### **5.1.2.2 Etats auxquels le rapport sera envoyé**

L'Etat Algérien enverra sans retard le rapport final d'enquête technique qu'elle a mené aux Etats suivants :

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



### 5.1.2.3 Diffusion du rapport final

Pour contribuer à la prévention des accidents, l'Etat Algérien rendra public le rapport final dans les plus brefs délais et, si possible, dans les 12 mois.

Si le rapport final ne peut être rendu public dans les douze (12) mois, l'Etat Algérien émettra une déclaration intérimaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête technique et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.

### 5.1.2.4 Diffusion internationale du rapport final

Lorsque l'Etat Algérien aura rendu public un rapport final sur un accident ou un incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg, il en adressera un exemplaire à l'OACI.

### 5.1.2.5 Recommandations de sécurité

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

L'Etat Algérien a la faculté de consulter les Etats qui participent à l'enquête technique au sujet de son projet de recommandations de sécurité, en les invitant à présenter leurs observations sur le bien-fondé et l'efficacité de ces recommandations.

L'Etat Algérien, en tant qu'Etat qui mène l'enquête technique, a la priorité pour l'émission de recommandations de sécurité découlant de l'enquête technique sur un accident ou un incident grave d'aviation civile. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité, d'autres Etats participants à l'enquête technique ont la faculté d'émettre des recommandations de sécurité après coordination avec l'Etat Algérien.

L'Etat Algérien adressera, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes recommandations de sécurité issues de ses enquêtes techniques aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans d'autres Etats intéressés et, lorsque des documents de l'OACI sont en cause, à l'OACI.

Lorsque l'Etat Algérien émet des recommandations de sécurité de portée mondiale (SRGC), informera l'OACI de l'émission d'une telle recommandation et des réponses reçues dans une correspondance d'accompagnement datée, même lorsque l'OACI n'est pas la destinataire de la recommandation.



## **5.2 RESPONSABILITE D'UN ETAT QUI REÇOIT OU EMET DES RECOMMANDATIONS DE SECURITE**

### **5.2.1 SUITE A DONNER AUX RECOMMANDATIONS DE SECURITE**

Lorsque l'Etat Algérien reçoit des recommandations de sécurité, informera l'Etat qui a présenté les propositions des mesures préventives qu'il a pris 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.

Il met en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite aux recommandations de sécurité.

Lorsque l'Etat Algérien mène ou émet des recommandations de sécurité, met en œuvre des procédures pour enregistrer les réponses reçues concernant les recommandations de sécurité émises.

## **CHAPITRE 6. COMPTES RENDUS ADREP**

Les dispositions du présent chapitre peuvent exiger la présentation de deux communications distinctes pour tout accident ou incident grave :

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

### **6.1 COMPTE RENDU PRELIMINAIRE**

#### **6.1.1 RESPONSABILITE DE L'ETAT ALGERIEN DANS LA CONDUITE DE L'ENQUETE TECHNIQUE**

##### **6.1.1.1 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, l'Etat Algérien enverra le compte rendu préliminaire :

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





### 6.1.1.2 Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins

Lorsque l'aéronef accidenté est 2 250 Kg ou moins, l'Etat Algérien enverra le compte rendu préliminaire :

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

### 6.1.1.3 Langue à utiliser

Le compte rendu préliminaire est présenté aux Etats destinataires et à l'Organisation de l'aviation civile internationale dans la langue Arabe, la langue Anglaise ou la langue Française.

### 6.1.1.4 Envoi de compte rendu préliminaire

Le compte rendu préliminaire est envoyé par télécopieur ou courrier électronique dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident, à moins que le compte rendu de données d'accident/incident grave 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 disponibles.

## 6.2 COMPTE RENDU DE DONNEES D'ACCIDENT/INCIDENT GRAVE

### 6.2.1 RESPONSABILITE DE L'ETAT ALGERIEN DANS LA CONDUITE DE L'ENQUETE TECHNIQUE

#### 6.2.1.1 Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

Si l'aéronef accidenté a une masse maximale supérieure à 2 250 kg, l'Etat Algérien enverra, aussitôt que possible après l'enquête technique, le compte rendu de données d'accident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### 6.2.1.2 Renseignements supplémentaires

L'Etat Algérien pourra 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 et incident grave.



### 6.2.1.3 Incidents grave survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg

L'Etat Algérien enverra, aussitôt que possible après l'enquête technique sur un incident grave survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg, le compte rendu de données d'incident grave à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

## CHAPITRE 7. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

### 7.1 BASE DE DONNEES ET MESURES PREVENTIVES

L'Etat Algérien établit et tient à jour une base de données sur les accidents et incidents graves, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires.

Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes techniques sur les accidents et sur les incidents graves 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 Etat seront également communiquées au service d'enquête sur les accidents dudit Etat.



## CHAPITRE 8. DISPOSITIONS FINALES

8.1 La présente instruction technique sera enregistrée sur le registre des actes administratifs de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

8.2 La présente instruction technique sera publiée sur la plateforme numérique de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Fait à Alger, le 19 Chaabane 1446 correspondant au 18 février 2025





## APPENDICE 01 : MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL

### OBJET

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

### PRÉSENTATION

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

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

**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 technique sur les accidents et des représentants accrédités ;
- l'organisation de l'enquête technique ;
- 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.



## 1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

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

- Numéro du vol, type d'exploitation, dernier point de départ, heure de départ (heure locale ou UTC), point d'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) :

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

### 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 : 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.
- Bref aperçu des titres et de l'expérience des autres membres d'équipage.
- 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 :

- Bref exposé sur l'Etat 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).



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'éclairement naturel au moment de l'accident (lumière solaire, lumière de la lune, demi- jour, etc.).

**1.8 Aides à la navigation.** Renseignements utiles sur les aides à la navigation en service, notamment sur les aides à l'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 Etat, 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, Etat 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 ; il n'y a pas lieu de fournir de données détaillées sur l'emplacement des différents éléments de l'épave et sur leur Etat, 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.

**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 recherches nécessaires.

**1.17 Renseignements sur les organismes et la gestion.** Renseignements pertinents concernant les organismes et leurs pratiques de gestion qui ont pu avoir une influence sur l'exploitation de l'aéronef. Ces organismes comprennent par exemple l'exploitant, les services de la circulation aérienne, les organismes responsables des voies aériennes, des aérodromes et des services météorologiques, et les services responsables de la réglementation. Ces renseignements pourraient porter entre autres sur la structure et les fonctions de l'organisme, les ressources, la situation économique, les politiques et pratiques de gestion et le cadre normatif.

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

**1.19 Techniques d'enquête technique 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/ou les facteurs contributifs déterminés lors de l'enquête technique. La liste des causes et/ou des facteurs contributifs devrait comprendre les causes immédiates et les causes et/ou facteurs contributifs systémiques plus profonds.

*Note. — Le modèle de présentation du rapport final peut être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou de l'incident grave.*



#### 4. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Le cas échéant, indiquer brièvement toute recommandation formulée en vue de prévenir des accidents et faire Etat 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.

