

Le Ministre,

الوزير

0257-1174

N° CAB.M/DACM/11

0257-1174

INSTRUCTION MINISTERIELLE N° DU 06 JUIN 2011 FIXANT
L'ORGANISATION ET LA CONDUITE DE L'ENQUETE ACCIDENTS ET INCIDENTS
GRAVES D'AVIATION

1. Objet :

La présente instruction a pour objet de définir les modalités pratiques d'organisation et de conduite des enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aéronefs conformément aux dispositions prévues à la section 2 du chapitre V de la loi n°98-06 du 27 Juin 1998 fixant les règles relatives à l'aviation civile modifiée et complétée et les mesures et pratiques internationales contenues dans l'annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale et ses amendements.

2. Définitions :

Il est entendu au sens de la présente instruction :

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 un vol et le moment où toute s les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues.

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.

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

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 incident.

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 de l'aéronef.

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.

3. Application :

La présente instruction s'applique au personnel technique chargé d'effectuer des enquêtes accidents et incidents grave d'aviation habilité par l'autorité chargée de l'aviation civile.

4. Déroulement de l'enquête :

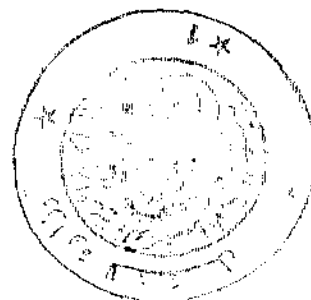
L'enquête de collecte des premiers éléments relative à la survenance d'un accident ou incident grave d'aéronef est dévolue aux services chargés de la sécurité aéronautique de l'Etablissement National de la Navigation Aérienne (ENNA). La liste des incidents grave d'aviation est jointe en annexe 3.

Lorsque l'accident ou l'incident grave est enregistré ou porté à la connaissance des services de l'ENNA, ses agents habilités prennent, aussitôt que possible, les mesures nécessaires ci-après :

A. La notification de l'accident ou l'incident grave sans délai et par le moyen le plus approprié aux autorités civiles et militaires concernées conformément au canevas cité en annexe 1. Cette notification, qui sera confirmée par message télégraphique, indiquera les premières mesures adoptées ainsi que les autorités locales qui ont été informées et visera.

- La Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie ;
 - La Direction Générale de l'ENNA ;
 - La Direction de l'Exploitation de la Navigation Aérienne (CCR) ;
 - Les autorités locales (police, gendarmerie, douanes et éventuellement la protection civile et les gardes cotes).
- B. Le repérage, l'identification et la localisation des débris d'avions ;
- C. La reconstruction de la trajectoire précédant l'accident ;
- D. Le recueil de tout renseignement, information ou éléments nécessaires à la poursuite de l'enquête tel que la prise de schémas, photos, déclaration de témoins, etc ;
- E. L'organisation des premiers secours parallèlement à l'alerte des organismes de secours habilités ;
- F. La garde de l'aéronef et l'identification des témoins.

Lorsque l'accident ou incident grave se produit hors d'un aérodrome ou sur un aérodrome non contrôlé, le Directeur de la Sécurité Aéronautique de l'aérodrome contrôlé le plus proche ou, à défaut le chef CCR/CIV se charge de vérifier que toutes les mesures de secours ont été prises, il en effectuera la notification.



La Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie adressera une notification d'accident ou incident grave, rédigée dans une des langues de travail de l'OACI conforme au modèle de l'OACI en vigueur, joint en annexe 2 , à :

- L'Etat d'immatriculation ;
- L'Etat de l'exploitant ;
- L'Etat de conception ;
- L'Etat de construction ;
- L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2.250 Kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

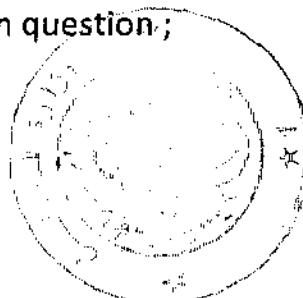
Lorsque la commission d'enquête telle définie ci-après arrive sur les lieux, les agents habilités de l'ENNA se tiendront à sa disposition et lui remettront les éléments qu'ils ont déjà recueillis ci après :

- Transcription des enregistrements (fréquence, téléphone...etc) ;
- Déclaration du personnel de la navigation de la circulation aérienne et de l'entretien ;
- Déclaration et schémas ;
- Plan de vol ;
- Fiche de progression de vol ;
- Avis d'accident ou incident grave avec mesure prises ;
- Renseignement météorologiques (métat, protections, ...etc) ;
- Croquis décrivant l'accident ;
- Tout autre renseignement pouvant être utile au déroulement de l'enquête.

La commission d'enquête chargée de conduire toutes les investigations sur l'accident ou incident grave d'aéronef.

Ses missions fondamentales sont :

- La collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident grave en question ;



- Si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ;
- Requérir rapidement et, au besoin, le concours de médecins habilités pour une autopsie des personnes tuées ;
- Coordonner avec les autorités judiciaires la consignation et les analyses des indices et des informations essentiels à la conduite de l'enquête et leur diffusion aux autres autorités et parties concernées ;
- S'il y a lieu la formulation des recommandations de sécurité ;
- L'Etablissement du rapport final.

L'enquêteur désigné est chargé d'assurer :

- Le déclenchement immédiat de l'enquête ;
- La conduite de l'enquête ;
- Exerce un contrôle total sur l'épave ;
- L'organisation et la coordination des travaux ;
- La coordination avec les autorités et les organismes habilités et en particulier les autorités judiciaires ;
- La transmission de l'information aux services et organismes habilités ;
- La communication des comptes rendus préliminaires, des comptes rendus intérimaires et des recommandations de sécurité ;
- La communication du projet de rapport final ;
- La communication du rapport final d'enquête.

La Commission d'enquête se réunit sur convocation de son Président.

Les membres de la Commission d'enquête sont tenus de :

- Vérifier que toutes les mesures conservatoires ont été prises ;
- Prendre les mesures de sécurité nécessaires sur le site ;
- Constater les lacunes en matière de sécurité et proposer des recommandations de sécurité, s'il y a lieu avant la communication du rapport final ;
- Rassembler l'information et effectuer la synthèse et l'analyse des faits ;

- Recueillir les remarques et suggestions des parties concernées sur le projet du rapport final ;
- Préparer le projet du rapport final ;
- Amender, s'il y a lieu, le projet du rapport final ;
- Établir le rapport final, les comptes rendus préliminaires, les rapports intérimaires et les recommandations de sécurité.

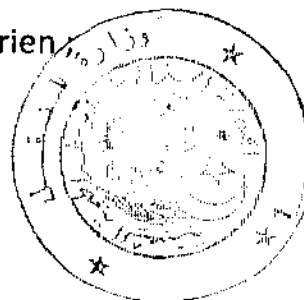
Toutefois, les membres de la commission d'enquête veillent à ce que les éléments suivants ne soient pas divulgués :

- Les déclarations obtenues de personnes dans le cadre de l'enquête;
- Les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
- Les renseignements d'ordre médical ou privé intéressant des personnes concernées par l'accident ou l'incident;
- Les enregistrements dans le poste de pilotage et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne;
- Les enregistrements d'images du poste de pilotage pendant le vol et toute partie ou transcription de ces d'enregistrements;
- Les opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements provenant des enregistreurs de bord;
- Tout élément pertinent à l'analyse de l'accident ou de l'incident grave.

Composition de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est instituée par décision de Monsieur le MINISTRE des Transports sur proposition de Monsieur le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie (DACM) et est composée d'un enquêteur désigné et de deux à trois enquêteurs auxquels se joindront d'autres experts algériens et, sur leur demande des représentants accrédités désignés par :

- L'Etat d'immatriculation ;
- L'Etat de l'exploitant si celui-ci n'est pas algérien;
- L'Etat de construction et de conception;



- L'Etat qui fournira des renseignements pertinents et/ou des moyens importants et experts.

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

L'Etat de conception ou l'Etat de construction ont 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 son représentant accrédité.

Il peut être demandé à l'Etat qui mène l'enquête, la désignation d'un expert pour participer à l'enquête lorsque des ressortissants algériens sont au nombre des morts ou des blessés graves.

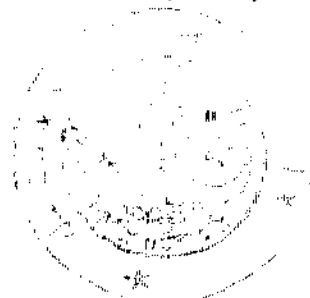
Communication des résultats de l'enquête :

A l'issus de l'enquête la commission établit deux (03) communications distinctes, il s'agit en l'espèce du :

- Compte rendu préliminaire qui sera établi dans les vingt (20) jours suivant la survenance de l'accident ;
 - Le projet de rapport final ;
 - Rapport final.

Le rapport préliminaire est adressé dans les trente (30) jours qui suivent l'accident à :

- L'Etat d'immatriculation ou l'Etat d'occurrence, selon le cas ;
- L'Etat de l'exploitant ;
- L'Etat de conception ;
- L'Etat de construction ;
- Tout Etat qui a fournit des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts ;
 - L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).



Le projet de rapport final est adressé, à l'effet d'observations à apporter, à :

- L'Etat d'immatriculation;
- L'Etat de l'exploitant ;
- L'Etat de conception ;
- L'Etat de construction ;
- Tous les Etats qui ont participé à l'enquête.

Les observations reçues dans les soixante (60) jours seront intégrées au projet de rapport final.

Le rapport final est adressé à :

- L'Etat d'immatriculation ;
- L'Etat de l'exploitant;
- L'Etat de conception ;
- L'Etat de construction ;
- Tout Etat dont les renseignements sont au nombre des morts ou des blessés graves ;
- Tout Etat qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts ;
- L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

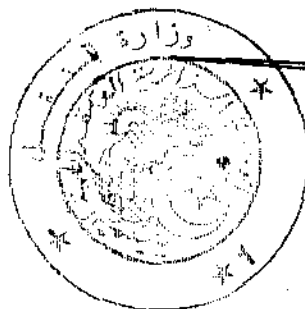
Le rapport final sera rendu public après sa finalisation.

Mise en oeuvre :

Le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie est chargé d'assurer la mise en œuvre de la présente instruction

Date effective :

La présente instruction est applicable à compter de la date de sa signature.



وزير النقل

عبد الحليم

Notification avis accident et incident grave

Priorité : GG (ou DD en cas d'incident grave)

Destinataires : DAALYAYA-DAALYVYD-DAAAYKYD

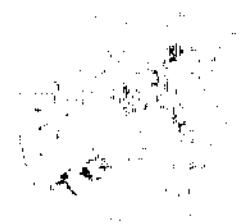
Origine :

AVIS D'ACCIDENT, INCIDENT

- a) Date :
- b) Lieu :
- c) Type et immatriculation de l'aéronef :
- d) Propriétaire :
- e) Nature du vol :
- f) Aérodrome de départ et de destination :
- g) Nombre de personnes à bord et nom du commandant de bord :
- h) Nature et circonstances :
- i) Toutes remarques utiles.

**Forme et contenu de la notification de l'accident et incident grave
d'aviation**

- ACCID pour un accident et INCID pour un incident grave ;
- Constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef ;
- Nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et de l'affréteur de l'aéronef ;
- Qualification du pilote commandant de bord et nationalité de l'équipage et des passagers ;
- Date et heure de l'accident ou l'incident grave ;
- Dernier point de départ de l'aéronef et point d'atterrissage prévu ;
- Position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, latitude et longitude ;
- Nombre de membres d'équipage et de passagers ; à bord : Tués et grièvement blessés ; autres : Tués et grièvement blessés ;
- Description de l'accident ou de l'incident grave et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue ;
- Indication de la mesure dans laquelle l'Etat d'occurrence mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête ;
- Caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou l'incident grave et indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site ;
- Identification du service émetteur et moyen de contacter l'enquêteur désigné et le service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'occurrence ;
- Présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

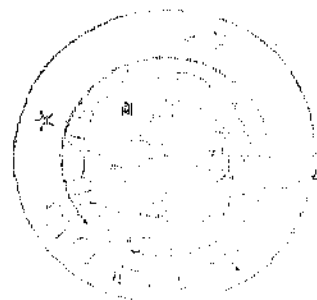


W

Annexe 3 à l'instruction N° CAB.M/DACM du

Type d'incident d'aviation considéré comme incidents graves

- Quasi collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée ;
- Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse ;
- Décollage interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation ou une piste non assignée ;
- Décollages sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation ou une piste non assignée ;
- Atterrissage ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation ou une piste non assignée ;
- Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues ;
- Incendies ou fumée dans la cabine des passagers ou dans les compartiments de fret, ou incendie de moteur ;
- Evènements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite ;
- Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteur ;
- Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef ;
- Cas d'incapacité d'un membre d'équipage en cours du vol ;
- Quantité de carburant qui exige du pilote qu'il déclare une urgence ;
- Incursions sur piste.



Handwritten signature or initials.