

**REPUBLIQUE DU BURUNDI**

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX**

**PUBLICS ET DE L'EQUIPEMENT**

**CABINET DU MINISTRE**

**ORDONNANCE MINISTERIELLE N°...../..... DU ...../..... PORTANT MISE EN  
APPLICATION DU CODE DE L'AVIATION CIVILE DU BURUNDI EN MATIERE  
DE L'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS GRAVES DE  
L'AVIATION**

---

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement ;

Vu la Constitution de la République du Burundi;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée par la République du Burundi le 19 janvier 1968 ;

Vu le Traité pour l'établissement de la Communauté de l'Afrique de l'est tel que modifié en date du 20 août 2007, spécialement en son article 92 ;

Vu le Protocole de création de l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA) de l'Afrique de l'est (EAC-CASSOA) signé le 18 avril 2007 ;

Vu la loi n°1/13 du 2 mai 2012 portant Code de l'aviation civile du Burundi ;

Vu le décret n°100/196 du 29 juillet 2013 portant révision du décret n°100/213 du 02 août 2011 portant réorganisation du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement ;

Vu le décret n°100/117 du 2 mai 2013 portant organisation et fonctionnement de l'autorité de l'aviation civile du Burundi « AACB »;

Revu l'ordonnance n°740/139 du 12 juillet 1978 portant mesures d'exécution des dispositions organiques de la navigation aérienne ;

Attendu qu'il s'impose de doter du Burundi un texte réglementaire en matière des licences du personnel aéronautique ;

**ORDONNE :**

## CHAPITRE I : GENERALITES

### **Article 1 : Dénomination**

Le présent règlement cité comme Règlement sur les enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation du Burundi, édition 2011.

### **Article 2 : Définitions**

(1) Dans le présent règlement, à moins que le contexte ne s'y oppose

**Accident** signifie un 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, 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 son capotage 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.

A cette condition un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

**Aéronef** désigne 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, et comprend tous les appareils volants, avions, planeurs, hydravions, giravions, dirigeables, ballons, autogires, hélicoptères, ornithoptères et autres appareils similaires, mais exclut les aéronefs d'État;

**Aéronef burundais** désigne un aéronef immatriculé dans la République du Burundi

**Aéronefs d'État** signifie :

- a) les aéronefs affectés dans le service militaire de la République du Burundi ou de tout autre Etat , et
- b) les aéronefs utilisés dans la douane ou la police de la République du Burundi ou de tout autre Etat ;

**Autorité** désigne l'autorité de l'aviation civile du Burundi;

**Blessure grave** s'entend d'une blessure subie par une personne dans un accident et qui:

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus 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 tendon; ou
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne, ou
- e) se traduit par des brûlures du deuxième ou 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.

**Causes** signifie les actes, omissions, événements, conditions, ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident;

**Compte rendu préliminaire** désigne la communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête;

**Conseiller** désigne une personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête;

**Enquête** signifie toutes les 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;

**Enquêteur** désigne toute personne nommée pour participer à une enquête en vertu de l'article 6 alinéa (1);

**Enquêteur désigné** désigne une personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête sur un accident ou un incident grave;

**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;

**Enquêteur en chef** désigne l'enquêteur en chef nommé en vertu de l'article 6 alinéa (2);

**État de conception** l'État ayant juridiction sur l'organisme responsable de la conception du type d'aéronef;

**État contractant** désigne tout Etat qui fait partie à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago, 1944)

**État de construction** désigne l'Etat ayant juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef;

**État de l'exploitant** désigne l'Etat dans lequel l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente;

**État d'immatriculation** désigne l'Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit;

**Etat non contractant** désigne tout Etat qui ne fait pas partie à la Convention relative à l'aviation civile internationale;

**État d'occurrence** désigne l'Etat sur le territoire duquel un accident ou un incident s'est produit;

**Exploitant** désigne une personne, un organisme ou une entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs;

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

**Incident grave** désigne un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire;

**Ministre** désigne le ministre pour le moment, responsable des questions relatives à l'aviation civile;

**Exploitant burundais** désigne un exploitant dont le siège social se trouve au Burundi ou réside en permanence sur le territoire de la République du Burundi.

**Pilote commandant de bord** signifie le pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire ou dans le cas de l'aviation générale, comme étant en commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol;

**Propriétaire** désigne le propriétaire enregistré de l'aéronef pour un aéronef immatriculé et dans le cas d'un aéronef qui n'est pas immatriculé, la personne qui a le contrôle effectif de l'aéronef ;

***Recommandation de sécurité*** désigne une proposition formulée par le service d'enquête sur les accidents de l'Etat qui a mené l'enquête, sur la base de renseignements résultant de ladite enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents ;

***Représentant accrédité*** signifie une personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État ;

***Service de la circulation aérienne*** désigne les services du trafic aérien et comprend le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service de contrôle aérien, le service de contrôle régional, le contrôle d'approche et le service de contrôle d'aérodrome;

### ***Article 3 : Application***

Le présent règlement s'applique à tout accident ou incident grave survenu, dans le cadre de la navigation aérienne, à tout aéronef civil sur le territoire du Burundi ou ailleurs à des aéronefs immatriculés au Burundi.

## CHAPITRE II : ENQUÊTE

### ***Article 4 : Objectif de l'enquête***

- (1) L'objectif de l'enquête sur un accident ou un incident grave en vertu du présent règlement doit être la prévention des accidents et des incidents.
- (2) Sous réserve de l'alinéa (1), le but d'une telle enquête ne sera pas d'établir les fautes ou les responsabilités.
- (3) Une enquête comprendra :
  - (a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de toutes les informations et les données disponibles sur l'accident ou l'incident;
  - (b) l'émission des recommandations de sécurité, si opportun;
  - (c) si possible, la détermination des causes et ;
  - (d) la compilation du rapport final dans le cas d'un accident ou un incident grave.
- (4) Le format du rapport final doit être tel que spécifié dans la première annexe au présent règlement et peut être adapté aux circonstances de l'accident ou de l'incident, si nécessaire.

### ***Article 5 : Manuel d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation***

- (1) Le bureau d'enquête sur l'accident ou l'incident aura sur place un manuel de l'enquête sur les accidents et incidents.
- (2) Le manuel doit contenir les informations et instructions nécessaires pour permettre aux enquêteurs d'exercer leurs fonctions.

### ***Article 6 : Les enquêteurs d'accidents***

- (1) Dans le but de mener des enquêtes sur les accidents et incidents, le ministre nomme des enquêteurs d'accident par un communiqué de presse.
- (2) Le ministre nomme un enquêteur principal et un vice-enquêteur en chef parmi les personnes nommées en vertu de l'alinéa (1).
- (3) L'enquêteur en chef peut déléguer certains de ses pouvoirs et obligations en vertu du présent règlement à l'enquêteur en chef adjoint.

### ***Article 7 : Obligation d'enquêter***

- (1) L'enquêteur en chef doit mener une enquête sur un accident ou un incident grave dans les circonstances suivantes:
  - (a) si l'accident ou incident grave se produit sur le territoire de la République du Burundi;
  - (b) si l'accident ou incident grave se produit dans un État non-contractant qui n'a pas l'intention de procéder à une enquête sur l'accident ou incident grave et impliquant un aéronef burundais ou un aéronef exploité par un exploitant burundais;

- (c) si l'accident ou incident grave implique un aéronef burundais ou d'un aéronef exploité par un opérateur burundais et l'enquête a été déléguée au Burundi par un autre Etat contractant par arrangement et consentement mutuels;
- (d) lorsque l'accident ou un incident grave se produit dans un endroit qui ne peut être clairement défini comme étant le territoire de tel Etat ou de tel autre Etat et implique un aéronef burundais.

(2) Dans le cas d'un accident ou un incident impliquant un aéronef civil et un aéronef militaire ou d'Etat, l'enquête doit être menée conformément aux dispositions du présent règlement, avec l'armée ou l'Etat faisant partie à l'enquête.

(3) L'enquêteur en chef peut, quand il espère en tirer des leçons de sécurité aérienne, commanditer une enquête sur un incident qui se produit :

- (a) sur le territoire de la République du Burundi; ou
- (b) en dehors de la République du Burundi impliquant un aéronef burundais ou un aéronef exploité par un opérateur burundais.

(4) L'enquêteur en chef peut désigner lui-même un enquêteur en tant que enquêteur désigné dans le but de mener une enquête en vertu des alinéas(1), (2) ou (3) du présent règlement.

(5) Sans porter préjudice au pouvoir d'un enquêteur désigné en vertu de l'article 14 (3) (k) ci-dessous, l'enquêteur en chef, en consultation avec l'enquêteur désigné, peut nommer toute personne à titre de conseiller pour assister l'enquêteur désigné à mener une enquête en vertu du présent règlement.

(6) Chaque fois que l'enquêteur en chef est d'avis que plus d'un enquêteur est nécessaire pour mener une enquête, il peut nommer plusieurs enquêteurs, dont l'enquêteur désigné et son vice.

(7) L'enquêteur en chef peut, avec l'approbation du ministre, déléguer la tâche de mener une enquête sur un accident ou un incident grave à un autre Etat contractant ou l'autorité chargée de l'enquête sur l'accident par arrangement et consentement mutuels.

(8) Lorsque l'enquêteur en chef délègue la tâche de mener une enquête, il facilitera l'enquête menée par l'enquêteur désigné, qui a été désigné par l'Etat contractant qui mène l'enquête.

(9) Si l'enquêteur en chef juge qu'il est nécessaire de notifier au public qu'une enquête est en cours, il peut le faire de la manière qu'il juge convenable.

(10) L'avis au public visé à l'alinéa(9) peut, si l'enquêteur en chef estime nécessaire, indiquer que toute personne qui désire présenter des observations concernant les circonstances ou les causes de l'accident ou de l'incident grave peut le faire oralement ou par écrit dans un délai qui sera spécifié dans l'avis.

### ***Article 8 : Notification des accidents et des incidents***

(1) Lorsqu'un accident ou un incident grave se produit :

- (a) sur le territoire de la République du Burundi; ou
- (b) en dehors de la République du Burundi qui implique un aéronef burundais ou un aéronef exploité par un exploitant burundais, la personne concernée doit, dès que possible après avoir pris connaissance de l'accident ou incident grave, aviser les personnes suivantes par le moyen de communication le plus rapide disponible :
  - (i) l'enquêteur en chef ;
  - (ii) le Service de la circulation aérienne le plus proche;
  - (iii) la police ;

En indiquant l'endroit où l'accident s'est produit.

(2) La personne concernée doit, au plus tard 24 heures après avoir pris connaissance de l'accident ou incident grave, envoyer un avis écrit à l'enquêteur en chef précisant :

- (a) dans le cas d'un accident, l'utilisation de l'abréviation «ACCID» ou, dans le cas d'un incident grave, l'utilisation du sigle «INCID»;
- (b) la marque du fabricant, le modèle, la nationalité et l'immatriculation et le numéro de série de l'aéronef;
- (c) le nom du propriétaire, exploitant ou affrèteur, s'il ya lieu, de l'aéronef;
- (d) le nom du pilote commandant de bord de l'aéronef et le nombre et la nationalité de l'équipage et les passagers à bord de l'aéronef au moment de l'accident ou incident grave;
- (e) la date et l'heure locale ou temps universel coordonné (UTC) de l'accident ou incident grave;
- (f) le dernier point de départ et le point d'atterrissage prévu de l'aéronef;
- (g) la position de l'aéronef par rapport à un point géographique facilement identifiable ainsi que la latitude et la longitude;
- (h) dans le cas d'un accident, le nombre des membres de l'équipage, passagers ou autres personnes respectivement tuées ou gravement blessées suite à l'accident;
- (i) une description de l'accident ou incident grave et l'ampleur des dégâts à l'aéronef pour autant qu'on les connaît;
- (j) les caractéristiques physiques de la zone où l'accident ou incident grave s'est produit et l'indication des difficultés d'accès ou des exigences particulières pour atteindre le site;
- (k) l'identification de la personne qui envoie la notification et si l'accident ou incident grave est survenu à l'extérieur de la République du Burundi, le moyen par lequel l'enquêteur désigné et l'autorité qui dirige l'enquête sur les accidents de l'État d'occurrence peut être contacté directement ;
- (l) la présence et la description des marchandises dangereuses à bord de l'aéronef, le cas échéant.

(3) Si un incident, autre qu'un incident grave, se produit :

- (a) sur le territoire de la République du Burundi; ou

- (b) en dehors du territoire de la République du Burundi et qui implique un aéronef burundais ou d'un aéronef exploité par un exploitant burundais,

la personne concernée ou l'affréteur de l'aéronef doit envoyer à l'enquêteur en chef des informations en sa possession ou sous son contrôle.

(4) Dans le présent règlement, «*personne compétente*» désigne :

- (a) le pilote commandant de bord, l'exploitant ou le propriétaire de l'aéronef au moment de l'accident ou incident grave;
- (b) si l'accident ou incident grave se produit sur ou à proximité d'un aéroport de la République du Burundi, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéroport.

### ***Article 9 : Mesures à prendre sur réception de la notification***

(1) Lorsqu'un accident ou un incident grave se produit dans la République du Burundi impliquant un aéronef civil, l'enquêteur en chef doit:

- (a) avec le moins de retard possible et par le moyen de communication le plus rapide possible, envoyer une notification de l'accident ou incident grave contenant des informations visées à l'article 8 (2) qui peuvent être disponibles :
  - (i) à l'État contractant qui peut être l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception ou l'État de construction;
  - (ii) si l'aéronef est d'une masse maximale certifiée au décollage de plus de 2,250 kg, à l'Organisation de l'aviation civile internationale;
- (b) informer les États visés au paragraphe (a) (i) ci-dessus soit dans la transmission de la notification dès que possible;
  - (i) précisant si une enquête peut être conduite ou peut être déléguée à un autre État contractant;
  - (ii) le moyen par lequel l'enquêteur en chef et l'enquêteur désigné peuvent être contactés;
- (c) dès qu'il est possible de le faire, fournir aux États visés au paragraphe (a) (i) toute autre information visée à l'article 8 (2) qui parviendra par la suite à l'enquêteur en chef ainsi que toute autre information pertinente relative à l'accident ou incident grave.

(2) dès la réception d'une notification d'un accident ou d'un incident grave qui se produit en dehors de la République du Burundi impliquant un aéronef burundais ou un aéronef exploité par un exploitant burundais, l'enquêteur en chef:

- (a) accuse réception de la notification;
- (b) lorsque l'État d'occurrence, l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant qui mène l'enquête sur l'accident ou incident grave est un État contractant, fournir à cet État avec le moins de retard possible les informations suivantes:
  - (i) toute information pertinente concernant l'aéronef et l'équipage en cause dans l'accident ou incident grave, et

- (ii) si la République du Burundi est l'État de l'exploitant, les détails de toutes les marchandises dangereuses à bord de l'aéronef:
- (c) informe l'État visé au paragraphe (b)
  - (i) si le ministre a l'intention de nommer ou a nommé un représentant accrédité,
  - (ii) si un tel représentant accrédité a été nommé et peut être en voyage vers le pays dans lequel l'enquête est en train d'être menée, les détails de contact et la date prévue d'arrivée du représentant accrédité dans ce pays.

#### ***Article 10 : Participation à l'enquête***

- (1) L'enquêteur désigné nomme les participants à l'enquête.
- (2) Les parties doivent être limitées aux personnes, aux agences gouvernementales, aux entreprises et aux associations dont les employés, les fonctions, les activités, les produits étaient impliqués dans l'accident ou l'incident et qui peuvent fournir un personnel technique qualifié pour assister activement à l'enquête.
- (3) Autre que l'autorité de l'aviation civile, aucune autre entité n'aura le droit de participer à l'enquête, sous réserve des dispositions de l'article 7 (2) du présent règlement.
- (4) Les participants seront sous la direction de l'enquêteur désigné à travers leurs représentants et coordonnateurs respectifs et peuvent perdre le statut de participant s'ils ne se conforment pas aux exigences qui leur sont assignées ainsi qu'à la proscription de l'activité ou instructions ou s'ils se conduisent d'une manière préjudiciable à l'enquête.

#### ***Article 11 : Représentants accrédités et les conseillers des États contractants***

- (1) Si une enquête sur un accident ou un incident grave est menée par un enquêteur désigné en vertu du présent règlement, chacun des États ci-après étant un État contractant sera invité à désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête et un ou plusieurs conseillers, pour assister le représentant accrédité:
  - (a) l'État d'immatriculation;
  - (b) l'État de l'exploitant;
  - (c) l'État de construction;
  - (d) l'État de conception;
  - (e) un État qui a fourni les informations, facilités ou experts à l'enquêteur désigné dans le cadre de l'enquête.
- (2) Un représentant accrédité doit participer dans tous les aspects d'une enquête sous le contrôle de l'enquêteur et a le droit, en particulier :
  - (a) de visiter le site de l'accident;
  - (b) d'examiner l'épave;
  - (c) d'obtenir des renseignements concernant les témoins et proposer le lieu pour interroger des témoins;
  - (d) d'avoir plein accès à tous les éléments de preuve pertinents le plus tôt possible;

- (e) de recevoir des copies de tous les documents pertinents;
- (f) de participer à la lecture des enregistrements;
- (g) de participer à des activités hors-scène d'enquête, y compris les examens des composants, des séances d'information technique, tests et simulations;
- (h) de participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête, y compris les délibérations relatives à l'analyse, les résultats, les causes et les recommandations de sécurité;
- (i) d'avoir le droit de présenter des observations à l'égard de divers aspects de l'enquête.

(3) Nonobstant l'alinéa (2), la participation du représentant accrédité d'un État contractant visé à l'alinéa 1 (e) peut être limitée aux questions sur lesquelles cet État qui a fourni des informations, des facilités ou des experts à l'enquêteur désigné dans le cadre de l'enquête.

(4) Un État contractant qui a un intérêt particulier dans un accident relatif à des morts et /ou des blessés graves de ses citoyens peut, sur demande adressée à l'enquêteur désigné, nommer un expert pour participer à l'enquête.

(5) L'expert nommé en vertu de l'alinéa (4) peut :

- (a) visiter les lieux de l'accident;
- (b) avoir libre accès à tous les renseignements utiles;
- (c) participer à l'identification des victimes;
- (d) aider à interroger les survivants qui sont ressortissants de l'Etat de l'expert ;
- (e) recevoir une copie du rapport final.

(6) Un conseiller qui assiste un représentant accrédité doit participer à l'enquête, sous la supervision du représentant accrédité, de façon à rendre efficace la participation du représentant accrédité.

(7) Le représentant accrédité, son conseiller et l'expert nommés en vertu de l'alinéa (4):

- (a) doivent fournir des informations pertinentes à leur disposition à l'enquêteur désigné, et
- (b) ne peuvent divulguer aucune information sur l'avancement et sur les résultats de l'enquête sans l'accord formel écrit de l'enquêteur désigné .

### ***Article 12 : Observateurs***

Un représentant d'un État ou une autorité responsable des enquêtes sur les accidents d'aéronefs d'un État autre que les États mentionnés dans l'article 11 (1) ci-dessus peut, sur demande et avec la permission écrite de l'enquêteur en chef, en consultation avec l'enquêteur désigné, participer à une enquête comme observateur.

**Article 13 : Nomination d'un représentant, conseiller et expert agréé par le ministre**

(1) Le ministre peut nommer un représentant accrédité pour participer à l'enquête sur un accident ou un incident grave qui se produit dans un autre État contractant et un ou plusieurs conseillers chargés d'assister le représentant accrédité là où la République du Burundi:

- (a) est l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de construction ou l'État de conception de l'aéronef impliqué dans l'accident ou l'incident grave; ou
- (b) a fourni des informations, des facilités ou des experts à la demande de l'État contractant qui mène l'enquête.

(2) Le ministre peut nommer un expert pour participer à l'enquête sur un accident qui se produit dans un autre Etat contractant dans lequel la République du Burundi a un intérêt particulier dans l'accident lié aux décès et/ou aux blessés graves de ses citoyens.

(3) Le représentant accrédité et, dans la mesure prévue par l'enquêteur en chef, un conseiller nommé par le ministre en vertu de l'alinéa (1) peuvent, aux fins de l'enquête dans laquelle ils participent, sous le contrôle de l'enquêteur désigné, exercer les droits et pouvoirs de l'enquêteur désigné spécifiés aux alinéas (2) et (3) de l'article 14

(4) Le ministre peut, s'il le juge opportun, autoriser l'enquêteur en chef à exercer des fonctions du ministre en vertu de l'alinéa (1) soit en général ou dans n'importe quel autre cas particulier.

**Article 14 : Pouvoirs des enquêteurs et des conseillers**

(1) Lorsque la totalité ou une partie de l'enquête est effectuée dans la République du Burundi, un enquêteur désigné aura les droits et pouvoirs prévus dans les alinéas (2) et (3) ci-dessous, de procéder à une enquête sur un accident ou un incident de la manière la plus efficace et dans les plus brefs délais.

(2) L'enquêteur désigné doit avoir:

- (a) libre accès et sans entrave au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'aéronef, son contenu ou ses débris;
- (b) les pouvoirs de sécuriser et de préserver le site de l'accident;
- (c) un accès immédiat et illimité au contenu des enregistreurs de bord, des enregistrements du Service de la circulation aérienne et de tout autre enregistrement;
- (d) l'accès aux résultats de l'examen des corps des victimes ou des tests effectués sur les échantillons prélevés sur les corps des victimes;
- (e) un accès immédiat aux résultats des examens des personnes impliquées dans le fonctionnement de l'aéronef ou des analyses faites sur des échantillons prélevés de ces personnes;
- (f) libre accès à toute information ou document pertinent détenu par le propriétaire, l'exploitant, des entreprises de maintenance de l'exploitant et sous-traitants,

l'affréteur, le concepteur ou le constructeur de l'aéronef et par les autorités de l'aviation civile ou de l'aéroport ou du Service de la circulation aérienne.

(3) L'enquêteur désigné peut :

- (a) par assignation en sa possession:
  - (i) convoquer et examiner toute personne qu'il juge nécessaires;
  - (ii) exiger de cette personne de répondre à toute question et fournir toute information ou produire des livres, papiers, documents et objets qu'il peut considérer utiles;
  - (iii) conserver de tels livres, papiers, documents et articles jusqu'à la clôture de l'enquête;
- (b) prendre des déclarations de toutes les personnes qu'il juge nécessaire et exiger de chacune de ces personnes de signer la déclaration;
- (c) sur production, s'il le faut, de ses lettres de créances, entrer et inspecter toute place, bâtiment ou aéronef dont l'inspection lui semble aux fins de l'enquête;
- (d) sur production, s'il le faut, de ses lettres de créance, enlever, tester, prendre des mesures pour la préservation ou se référer à tout autre aéronef autre que celui impliqué dans l'accident ou incident où il lui semble nécessaire pour le but de l'enquête;
- (e) prendre possession, examiner, enlever, tester ou prendre des mesures pour la préservation de chaque objet ou preuve qu'il estime nécessaires aux fins de l'enquête;
- (f) commanditer une liste immédiate des preuves et l'enlèvement des débris ou des composants pour examen ou analyse;
- (g) commanditer la lecture des enregistreurs de vol;
- (h) dans le cas d'un accident mortel, exiger une autopsie complète des membres de l'équipage et des passagers mortellement blessés par un pathologiste expérimenté dans les enquêtes sur les accidents d'aéronef;
- (i) si nécessaire, exiger l'examen médical et toxicologique de l'équipage, des passagers et du personnel de l'aviation impliqué dans l'accident ou l'incident par un médecin, et s'il est disponible par un médecin expérimenté dans l'enquête sur les accidents d'aéronef;
- (j) exiger les membres d'équipage, les passagers et le personnel de l'aviation impliqué dans l'accident ou l'incident à subir d'autres tests, y compris un test d'alcoolémie dans un délai raisonnable aux fins de l'enquête;
- (k) chercher des conseils ou de l'assistance qu'il estime nécessaires aux fins de l'enquête.

(4) L'enquêteur désigné peut déléguer à son adjoint ou à tout autre enquêteur les droits et pouvoirs qui lui sont conférés dans les alinéas (2) et (3) ci-haut, la totalité ou une partie de l'enquête qui est menée sur le territoire du Burundi.

(5) Sans préjudice de la généralité de l'alinéa (3) (k), l'enquêteur désigné peut, en consultation avec l'enquêteur en chef, réclamer qu'un autre Etat contractant lui fournisse des informations, des facilités ou des experts qu'il juge nécessaire dans le but de l'enquête.

#### ***Article 15 : Forme et conduite de l'enquête***

(1) Une enquête ne sera pas ouverte au public.

(2) L'étendue des enquêtes et la procédure à suivre pour mener les enquêtes exigées ou autorisées en vertu du présent règlement seront déterminées par l'enquêteur en chef en tenant compte de :

- (a) l'objectif de l'enquête énoncé dans le présent règlement;
- (b) les leçons qu'on espère tirer de l'accident ou de l'incident d'aéronef pour l'amélioration de la sécurité;
- (c) la complexité de l'enquête.

(3) Lorsque, au cours d'une enquête sur un accident ou un incident grave on apprend ou on suspecte qu'un acte d'intervention illicite a été impliqué, l'enquêteur désigné, après consultation avec l'enquêteur en chef et le Ministre doit:

- (a) informer immédiatement la police, ou
- (b) prendre des mesures pour veiller à ce que les autorités de sûreté de l'aviation des autres États contractants concernés en soient informées.

#### ***Article 16 : Assistance aux survivants et à leurs familles***

- (1) L'enquêteur en chef assure l'assistance aux survivants et aux familles des victimes d'un accident qui fait l'objet d'une enquête en cours:
- (a) en communiquant toutes les informations pertinentes à temps ;
  - (b) en facilitant le rapatriement des victimes et l'entrée et la sortie du pays de leurs familles;
  - (c) en coordonnant les efforts d'assistance du gouvernement, des compagnies aériennes et des organisations humanitaires et autres.
- (2) L'enquêteur en chef élabore des instructions pour une meilleure mise en application de l'alinéa (1) du présent article.

#### ***Article 17 : Rapports d'enquête***

- (1) Si une enquête est menée sur un accident ou incident grave impliquant :
- (a) un aéronef d'une masse maximale certifiée au décollage de plus de 2,250 kg, ou
  - (b) un aéronef d'une masse maximale certifiée au décollage de 2,250 kg ou moins et quand la navigabilité ou des questions considérées comme d'intérêt à d'autres États contractants sont impliquées,

l'enquêteur désigné va, à moins qu'un rapport de données de l'accident a été envoyé dans les 30 jours qui suivent l'accident, envoyer un rapport préliminaire à :

- (i) Chaque État contractant qui peut être:
  - (a) l'État qui a ouvert l'enquête;
  - (b) l'État d'immatriculation ou l'État d'occurrence, si nécessaire;
  - (c) l'État de l'exploitant;
  - (d) l'État de conception;
  - (e) l'État de construction;

- (f) l'État qui a fourni les informations pertinentes, des facilités ou des experts;
- (ii) l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale si l'aéronef est d'une masse maximale certifiée au décollage de plus de 2,250 kg.

(2) L'enquêteur désigné va aussitôt que possible après la clôture de l'enquête sur un accident:

- (a) envoyer une copie de l'avant projet du rapport final à tous les Etats contractants qui ont participé à l'enquête et au cas d'une enquête menée en vertu des dispositions de l'article 7 (1) (c), leur demander de fournir des commentaires significatifs éventuels;
- (b) si de tels commentaires sont reçus dans les 60 jours qui suivent la date de transmission de la lettre ou à une plus longue période que prévue, amender le projet de rapport final pour y inclure ces commentaires ou si c'est souhaité par l'État contractant qui a fourni les commentaires, annexer ces commentaires au rapport final;

(3) sous réserve de l'alinéa 2 (b), si aucun commentaire n'est reçu et aucune prorogation de délai n'a été convenu avec l'Etat contractant dont le rapport final a été envoyé, il sera émis et envoyé :

- (i) aux États contractants mentionnés à l'alinéa (1);
- (ii) à l'État contractant dont les citoyens sont morts ou ont subi des blessures graves;
- (iii) à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, lorsque l'accident implique un aéronef d'une masse maximale certifiée au décollage de plus de 5,700 kg;
- (iv) envoyer le rapport des données sur l'accident à l'Organisation de l'aviation civile internationale, lorsque l'accident implique un aéronef d'une masse maximale certifiée au décollage de plus de 2,250 kg.

(4) L'enquêteur désigné va, si une enquête est menée sur un incident grave impliquant un aéronef d'une masse maximale certifiée au décollage de plus de 5,700 kg, envoyer à l'Organisation de l'aviation civile internationale, après la clôture de l'enquête sur l'incident :

- (a) Le rapport final de l'incident, si le rapport final a été publié,
- (b) Le rapport des données de l'incident.

(5) l'enquêteur en chef peut, de temps à autre, émettre une liste d'incidents considérés comme des incidents graves dans le but de l'application du présent règlement.

(6) Le rapport final sera soumis par l'enquêteur en chef au ministre avant la diffusion à n'importe quel Etat en vertu du présent règlement.

#### ***Article 18 : Publication du rapport final***

(1) Le ministre publie le rapport final de l'enquête sur un accident ou un incident grave dans les douze mois à partir de la date de l'accident ou de l'incident.

(2) Lorsqu'il n'est pas possible de publier le rapport comme prévu dans l'alinéa(1) le Ministre peut communiquer périodiquement des rapports intérimaires, mais pas plus tard qu'à chaque

anniversaire de l'accident en détaillant l'avancement de l'enquête et toute question de sécurité soulevée.

### ***Article 19 : Diffusion des rapports***

(1) L'enquêteur en chef va, avec l'accord du ministre, faire publier le rapport d'une enquête sur un accident ou un incident grave, après l'expiration de 30 jours;

L'enquêteur en chef veillera à ce que le rapport final soit rendu public à l'expiration du délai de soixante jours après sa présentation en vertu de l'article 18 (1).

(2) Le rapport final sera rendu public dans les quatorze jours après qu'il soit envoyé aux États contractants mentionnés dans le présent règlement.

(3) Personne ne pourra distribuer, publier, divulguer ou donner accès à aucun projet de rapport ou à une partie de son contenu ou aux documents obtenus lors d'une enquête sur un accident ou un incident à moins que le rapport ait été déjà publié par l'enquêteur en chef.

### ***Article 20 : Systèmes de notification des incidents***

(1) Il sera établi par le ministre :

(a) un système de reportage obligatoire d'incident pour faciliter la collecte d'informations sur les déficiences de sécurité réelle ou potentielle, et

(b) un système volontaire de reportage d'incident pour faciliter la collecte d'informations qui peuvent ne pas être saisies par un système de reportage obligatoire d'incident.

(2) Un système de reportage d'incident établi en vertu de l'alinéa(1) ci-dessus doit être non punitif et assurer la protection des informations et des sources de l'information.

L'alinéa (1) ne s'applique pas au cas où il est prouvé que l'accident a été causé par un acte considéré, conformément à la loi, comme ayant l'intention de causer des dommages, ou comme conduit avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ce qui équivaut à la conduite imprudente, de négligence grave ou de faute intentionnelle;

(3) Les informations recueillies grâce à un système de reportage d'incident ne seront pas utilisées d'une manière inappropriée.

(4) Une personne qui demande la diffusion publique des informations visées à l'alinéa (3) doit le demander par la voie du tribunal qui ordonnera la diffusion et pour ce faire elle doit convaincre le tribunal qu'une telle diffusion:

(a) est nécessaire pour corriger des conditions qui compromettent la sécurité ou pour changer les politiques et règlements;

- (b) n'entrave pas la disponibilité future en vue d'améliorer la sécurité;
- (c) lorsque des renseignements personnels utiles inclus dans les informations de sécurité sont conformes aux lois en vigueur ;
- (d) sera faite sous une forme non identifiée, résumée ou dans l'ensemble.

(5) Aux fins du présent règlement "usage inapproprié" se rapporte à l'utilisation des informations de sécurité à des fins autres que celles auxquelles étaient collectées, à savoir, la sécurité aérienne.

#### ***Article 21 : Base de données d'accident et incident***

(1) L'enquêteur en chef doit établir une base de données d'accident et d'incident pour des fins d'analyse des informations de sécurité reçues

(2) L'enquêteur en chef peut diffuser des informations reçues en vertu de l'alinéa (1) à des utilisateurs du système de transport aérien à l'intérieur et l'extérieur du pays afin de faciliter le libre échange d'information sur des manquements à la sécurité réelle et potentielle.

#### ***Article 22 : Recommandations de sécurité***

(1) L'enquêteur en chef ou l'enquêteur désigné peut, à n'importe quelle étape d'une enquête menée en vertu du présent règlement :

- (a) recommander aux autorités compétentes, y compris celles des autres Etats contractants, toute action préventive que l'enquêteur désigné juge nécessaire à prendre rapidement pour améliorer la sécurité de l'aviation;
- (b) adresser, si opportun, toute recommandation de sécurité découlant de l'enquête aux autorités enquêtant sur les accidents aux autres États contractants concernés et à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

(2) L'enquêteur en chef communiquera aux personnes ou aux autorités compétentes de la République du Burundi les recommandations visées à l'alinéa (1); ou celles reçues d'un autre Etat contractant.

(3) Toute personne ou autorité de la République du Burundi à qui une recommandation de sécurité a été communiquée en vertu de l'alinéa(2) doit, sans délai:

- (a) prendre cette recommandation en considération et, si nécessaire, agir là dessus;
- (b) envoyer à l'enquêteur en chef ;
  - (i) tous les détails des mesures, s'il y en a, qu'il a prises ou entend prendre pour mettre en œuvre la recommandation et, si de telles mesures doivent être mises en application, le calendrier de leur mise en application; ou
  - (ii) une explication complète des raisons pour lesquelles aucune mesure ne sera prise pour mettre en œuvre la recommandation;

(c) notifier à l'enquêteur en chef, si à tout moment toute information fournie à l'enquêteur en chef en vertu de l'alinéa 3 (b) concernant les mesures qu'il se propose de prendre ou le planning pour assurer la mise en œuvre de la recommandation est rendu inexact par n'importe quel changement de circonstances.

(4) Une recommandation pour l'action de prévention ou de recommandation de sécurité ne doit, en aucun cas, créer une présomption de responsabilité pour un accident ou un incident.

(5) Si une recommandation pour une action préventive ou une recommandation de sécurité a été transmise au ministre ou à l'enquêteur en chef par un autre État contractant, l'enquêteur en chef doit notifier à cet État de l'action préventive prise ou à l'étude ou les raisons pour lesquelles aucune action ne sera pas prise.

### ***Article 23 : Enlèvement des aéronefs endommagés***

(1) Sous les articles 6 (3) et 7 (5) ci-dessus, lorsque un accident ou un incident grave se produit sur le territoire du Burundi, aucune personne n'aura le droit de;

- (a) avoir accès à l'aéronef impliqué dans l'accident ou incident grave, son contenu ou sur le site de l'accident ou de l'incident grave, autres que l'enquêteur en chef, l'enquêteur désigné ou une personne autorisée, ou
- (b) déplacer ou interférer avec l'appareil, son contenu ou sur le site de l'accident ou incident grave, sauf sous l'autorité de l'enquêteur en chef ou l'enquêteur désigné.

(2) En dépit de l'alinéa (1) :

- (a) l'aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave peut être déplacé ou atteint pour autant que nécessaire pour tout ou partie des objectifs suivants:
  - (i) dégager les personnes ou les animaux ;
  - (ii) retirer le courrier, les objets de valeur ou de marchandises dangereuses transportés par l'aéronef;
  - (iii) prévenir la destruction par le feu ou autre cause;
  - (iv) prévenir tout danger ou obstruction pour la navigation aérienne, ou autre transport;
- (b) lorsque l'aéronef est détruit dans l'eau, l'aéronef ou son contenu peut être déplacé pour autant que nécessaire pour amener l'aéronef ou son contenu dans un lieu où la sécurité peut être assurée.

(3) Lorsque l'enquêteur en chef ou l'enquêteur désigné a autorisé une personne à retirer les marchandises ou les bagages des passagers de l'aéronef ou à libérer tous les biens ou les bagages des passagers de la garde de l'enquêteur en chef ou l'enquêteur désigné, cette personne peut:

- (a) enlever les marchandises ou les bagages des passagers de l'aéronef qui sont soumis à la surveillance d'un agent de police;
- (b) la levée de la garde des marchandises ou les bagages des passagers par l'enquêteur en chef ou l'enquêteur désigné doit se faire avec l'approbation ou avec le consentement d'un officier des douanes, si l'aéronef est venu de l'étranger (en dehors du Burundi).

(4) Lorsque l'enquêteur en chef ou l'enquêteur désigné est d'avis que l'aéronef impliqué dans l'accident ou incident grave est susceptible de menacer ou de gêner la navigation aérienne publique, ou autre transport, il peut ordonner au propriétaire, l'exploitant ou le locataire de cet aéronef pour le déplacer vers un endroit que l'enquêteur en chef ou l'enquêteur désigné peut indiquer.

(5) En l'absence du propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur ou au cas de la non-conformité avec l'instruction donnée conformément à l'alinéa (4), l'enquêteur en chef ou l'enquêteur désigné peut enlever ou faire enlever l'aéronef et ne sera pas tenu responsable des dommages qui peuvent survenir lors de l'enlèvement.

(7) Dans le présent règlement, «personne autorisée» désigne toute personne autorisée par l'enquêteur en chef ou l'enquêteur désigné de façon générale ou spécifique d'avoir accès à tout aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave et comprend tout agent de police ou tout préposé des douanes.

(8) L'agent de police visé à l'alinéa (7) est responsable du maintien de l'ordre public et la préservation du site de l'accident en attendant l'arrivée de l'enquêteur désigné.

#### ***Article 24 : Protection des éléments de preuve, de garde et d'enlèvement des aéronefs***

(1) L'enquêteur désigné doit prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger les éléments de preuve et préserver la sécurité de l'aéronef et de son contenu aussi longtemps que nécessaire dans le but de l'enquête.

(2) Toute personne qui serait en possession de tout élément qui peut constituer une preuve pour une enquête en vertu du présent règlement doit le conserver et le remettre sans délai à l'enquêteur désigné.

(3) La protection de la preuve doit inclure la préservation, par des moyens photographiques ou autre moyen, des éléments de preuve qui pourraient être supprimés, effacés, perdus ou détruits.

(4) Sous réserve de l'alinéa (1) la garde comprendra la protection contre de nouveaux dommages, l'accès par des personnes non autorisées, le pillage et la détérioration.

### ***Article 25 : Les enregistreurs de vol***

(1) L'enquêteur désigné prend les dispositions nécessaires pour la lecture des enregistreurs de vol sans tarder.

(2) Lorsqu'il n'y a pas d'équipements adéquats pour lire les enregistreurs de vol, et que de telles installations sont disponibles dans d'autres Etats, elles peuvent être utilisées en tenant compte:

- (a) des capacités de lecture de ces équipements;
- (b) de la rapidité de la lecture, et
- (c) de la localisation de l'équipement de lecture.

### ***Article 26 : Autopsies***

L'Etat qui mène l'enquête sur un accident mortel fera pratiquer, par un pathologiste ayant de préférence qui a une expérience en enquête 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.

### ***Article 27 : Réouverture de l'enquête***

(1) L'enquêteur en chef peut recommander au ministre de rouvrir l'enquête, lorsque des preuves nouvelles et importantes deviennent disponibles après que l'enquête sur l'accident ou incident grave a été clôturée.

(2) L'enquêteur en chef peut commanditer la réouverture d'une enquête sur un incident autre qu'un incident grave si une preuve nouvelle et significative, selon lui, a été révélée après la clôture de l'enquête.

### CHAPITRE III : DISPOSITIONS GENERALES

#### *Article 28 : Obstruction à l'enquête*

(1) Personne ne peut entraver un enquêteur ou n'importe quelle personne agissant sous l'autorité du ministre ou de l'enquêteur en chef dans l'exercice de tous ses droits, pouvoirs ou fonctions en vertu du présent règlement.

(2) Personne ne peut, sans motif valable, manquer à se conformer à toute convocation :

- (a) de l'enquêteur désigné qui mène une enquête en vertu du présent règlement;
- (b) de toute personne habilitée à exercer les pouvoirs de l'enquêteur désigné en vertu de l'article 14 (4).

(3) La responsabilité de prouver un motif valable pour ne pas comparaître à une convocation incombe à la personne qui invoque une telle excuse.

#### *Article 29 : La non-divulgence des enregistrements*

(1) Les renseignements recueillis dans le cadre d'une enquête ne seront pas divulgués ou mis à la disposition de toute personne autre que dans le cadre d'une enquête menée en vertu du présent règlement ou en conformité avec une décision d'un tribunal compétent.

(2) Les renseignements visés à l'alinéa (1) comprendront, sans se limiter à ce qui suit:

- (a) les déclarations obtenues des personnes dans le cadre d'une enquête;
- (b) la communication entre les personnes ayant été impliquées dans l'opération de l'aéronef;
- (c) les informations médicales ou privées concernant les personnes impliquées dans l'accident ou l'incident;
- (d) les enregistrements des conversations de la cabine de conduite et de la transcription de ces enregistrements;
- (e) l'enregistrement du service de la navigation aérienne et de la transcription de cet enregistrement, ou
- (f) l'avis exprimé dans l'analyse des informations, y compris des enregistreurs de vol.

(2) Un compte rendu des informations visées à l'alinéa (2) ne doit être inclus dans le rapport final ou ses annexes ou dans tout autre rapport que s'il est pertinent et utile dans l'analyse de l'accident ou l'incident.

### ***Article 30 : Dégagement et destruction de l'épave de l'aéronef***

(1) Si la conservation de l'aéronef impliqué dans un accident ou d'incident, les pièces ou l'épave, ou tout autre contenu de l'appareil n'est plus nécessaire aux fins d'une enquête, l'enquêteur en chef doit céder la garde de l'aéronef, des pièces, de l'épave ou de son contenu à la personne suivante:

- (a) si c'est un aéronef enregistré au Burundi :
  - (i) le propriétaire de l'aéronef, des pièces, de l'épave ou de son contenu;
  - (ii) si le propriétaire est mort, son représentant personnel, ou
  - (iii) une personne autorisée par écrit par le propriétaire ou son représentant personnel à assurer la garde au nom du propriétaire ou du représentant personnel du propriétaire;
- (b) dans tout autre cas, à la personne ou les personnes désignées par l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant, selon le cas.

(2) L'enquêteur désigné va, s' il a l'intention de dégager l'épave de l'aéronef, émettre un avis aux personnes visées à l'alinéa (1), ou lorsque ces personnes ne peuvent pas être retrouvées, en publiant cet avis dans au moins deux quotidiens nationaux de l'Etat d'occurrence donnant les détails de l'épave de l'aéronef et en précisant la période pendant laquelle elle devrait être enlevée, à condition que la personne à qui l'avis a été délivré puisse, avant l'expiration de l'avis et pour la bonne cause, demander par écrit à l'enquêteur en chef pour une prolongation de la période pendant laquelle l'épave peut être dégagée.

(3) Lorsqu'une personne à qui est confiée la garde de l'aéronef, des parties, de l'épave ou de son contenu n'en assure pas la garde dans le délai précisé dans l'avis, l'aéronef, les parties, l'épave ou son contenu peuvent être enlevés de la manière que l'enquêteur en chef estime appropriée.

(4) Les frais engagés par l'enquêteur en chef dans l'enlèvement de l'aéronef, des parties, de l'épave ou de son contenu seront remboursés par le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ou les deux.

### ***Article 31 : Restitution et disposition des documents***

(1) L'enquêteur en chef sur l'avis de l'enquêteur désigné, doit, après la clôture de l'enquête ou à tout autre moment déterminé par l'enquêteur désigné, remettre les enregistrements ou tout autre document contenant des informations factuelles concernant un accident ou incident à des personnes auprès desquelles ils ont été obtenus, sauf s'ils sont encore nécessaires pour une procédure judiciaire ou autre.

(2) Les enregistrements et les informations visées à l'alinéa (1) non réclamés ou remis aux personnes auprès desquelles ils ont été obtenus, peuvent être détruits d'une manière que l'enquêteur en chef estime appropriée après une période de trois ans.

***Article 32 : Sanctions***

Quiconque contrevient à l'une quelconque disposition du présent Règlement s'expose aux sanctions prévues par le Code de l'aéronautique civile et aux dispositions pertinentes du Code pénale

***Article 33: Entrée en vigueur***

Le présent Règlement entre en vigueur le jour de sa signature et abroge à partir de cette date toutes les dispositions antérieures ayant même objet.

Fait à Bujumbura, le    /    /2013

**Le Ministre des Transports, des Travaux  
Publics et de l'Équipement**

**Ir. Déogratias RURIMUNZU**

## ANNEXE

### FORMAT DU RAPPORT FINAL

#### ***BUT***

Le but de ce format est de présenter le rapport final d'une manière commode et uniforme. Des directives détaillées sur la manière de remplir chaque section du rapport final se trouve dans le Manuel d'investigations techniques sur les accidents d'aviation.

#### ***PRESENTATION***

##### ***Titre***

Le rapport final débute par un titre comprenant: le nom de l'exploitant ; constructeur, le modèle, marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef, le lieu et la date de l'accident ou l'incident.

##### ***Synopsis***

Après, le titre est suivi d'un résumé décrivant brièvement toutes les informations pertinentes concernant: la notification d'accident aux administrations nationales et étrangères, l'identification du service d'enquête sur les accidents et des représentants accrédités, l'organisation de l'enquête, le service qui a publié le rapport et la date de publication, et de conclure par un bref résumé des circonstances qui ont précédé l'accident.

##### ***Corps du document***

Le corps du rapport final comprend les principales rubriques suivantes:

1. Renseignements de base
2. Analyse
3. Conclusions
4. Les recommandations de sécurité

Chaque rubrique est constituée d'un certain nombre de sous-rubriques, comme il est indiqué dans les paragraphes qui suivent.

Lors de la préparation d'un rapport final, en utilisant ce format, 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 de l'accident, une note à cet effet sera incluse dans les sous-rubriques correspondantes.

## 1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1 *Déroulement du vol*. Un bref exposé donnant les renseignements suivants:

- Numéro de vol, type d'exploitation, dernier point de départ, heure de départ (heure locale ou UTC), point d'atterrissage prévu.

- La préparation du vol, la description du vol et des événements qui ont conduit à l'accident, y compris, s'il y a lieu, la reconstruction d'une partie significative de la trajectoire de vol.

- Lieu (latitude, longitude, altitude), date et heure (heure locale ou UTC), de l'accident tout en précisant 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 correspondants):

Blessures	Membres D'équipage	Passagers	Autres Personnes
Mortelles			
Graves			
Légères /Aucune			

Il convient de porter dans la catégorie blessures mortelles toutes les personnes dont la mort résulte directement de lésions imputables à l'accident. L'expression blessure grave est définie au chapitre 1 de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago.

1.3 **Dommmages aux aéronefs.** 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:**

a) 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 les temps de service.

b) Brève description des qualifications et de l'expérience des autres membres d'équipage.

c) S'il y a lieu, renseignements pertinents concernant d'autres catégories de personnel comme celui des services de la circulation aérienne, le personnel d'entretien, etc.

1.6 **Renseignements sur l'aéronef:**

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

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 **Renseignements météorologiques:**

a) Bref exposé sur les conditions météorologiques intéressant l'accident, notamment en ce qui concerne les conditions effectivement rencontrées, ainsi que la disponibilité des renseignements météorologiques pour l'équipage.

b) Les conditions d'éclairage naturel au moment de l'accident (soleil, lune, crépuscule, etc.)

1.8 **Aides à la navigation.** Renseignements pertinents 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 leur efficacité au moment de l'accident.

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

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

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

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

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

Les renseignements médicaux relatifs aux licences de membres d'équipage de conduite doivent être inclus dans 1.5 – Renseignements sur le personnel.

1.14 **Incendie.** En cas d'incendie, fournir des renseignements sur les circonstances de l'incendie ainsi que sur le matériel 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 de conduite et des passagers, ainsi que de l'emplacement où ils se trouvaient, en relation avec les blessures subies et des défaillances d'éléments de structure (fixations des sièges et des ceintures de sécurité, par exemple).

1.16 **Essais et recherches.** Brefs exposés des résultats de tout essai et de toute recherche nécessaires.

1.17 **Renseignements sur l'organisation 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 réglementaire.

1.18 *Renseignements supplémentaires.* Tous renseignements pertinents qui n'ont pu être inclus sous les rubriques 1,1 à 1,17.

1.19 *Techniques d'enquête utiles ou efficaces.* Lorsque les techniques d'enquête utiles ou efficaces ont été utilisées au cours de l'enquête, indiquer brièvement 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.

## **3. CONCLUSIONS**

Enumérer les conclusions et les causes déterminées lors de l'enquête. La liste des causes devrait comprendre les causes immédiates et les causes systémiques profondes.

## **4. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ**

Indiquer brièvement toute recommandation utile en vue de prévenir des accidents et toute mesure corrective qui en a résulté.

## **ANNEXES**

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

Fait à Bujumbura, le    /    /2013

**Le Ministre des Transports, des Travaux  
Publics et de l'Équipement**

**Ir. Déogratias RURIMUNZU**

## TABLE DES MATIERES

### PREMIER CHAPITRE : GENERALITES

Article 1 : Dénomination.....	2
Article 2 : Définitions.....	2
Article 3 : Application.....	5

### CHAPITRE II : ENQUETE

Article 4 : Objectif de l'enquête.....	6
Article 5 : Manuel d'investigation sur les accidents et incidents d'aviation.....	6
Article 6 : Les Enquêteurs d'accidents.....	6
Article 7 : Obligation d'enquêter .....	6
Article 8 : Notification des accidents et des incidents.....	7
Article 9 : Mesures à prendre à la réception de la notification.....	9
Article 10 : Participants à l'enquête.....	10
Article 11 : Les représentants accrédités, conseillers des Etats contractants.....	10
Article 12 : Observateurs.....	11
Article 13 : Nomination d'un représentant, conseillers et experts agréés.....	12
Article 14 : Pouvoirs des enquêteurs et des conseillers.....	12
Article 15 : Forme et conduite de l'enquête.....	13
Article 16 : Assistance aux survivants et à leurs familles.....	14
Article 17 : Rapports d'enquête.....	14
Article 18 : Publication du rapport final .....	15
Article 19 : Diffusion des rapports.....	16
Article 20 : Systèmes de notification des incidents.....	16
Article 21 : Base de données d'accidents et incidents.....	17
Article 22 : Recommandations de sécurité.....	17
Article 23 : Enlèvement des aéronefs endommagés .....	18
Article 24 : Protection des éléments de preuve.....	19
Article 25 : Les enregistreurs de vol.....	20
Article 26 : Autopsies.....	20
Article 27 : Réouverture de l'enquête.....	20

### CHAPITRE III : DISPOSITIONS GENERALES

Article 28 : Obstruction à l'enquête .....	21
Article 29 : La non-divulgence des enregistrements .....	22
Article 30 : Dégagement et destruction de l'épave de l'aéronef.....	22

Article 31 : Restitution et disposition des documents .....	22
Article 32 : Sanctions.....	23
Article 33 : Entrée en vigueur .....	23
Format du rapport final.....	24
Annexes.....	29