

ARRETE 007/0097 /A/MINT DU 12 6 SEPT 2010
fixant les procédures applicables aux enquêtes techniques
d'accident ou d'incident grave d'aéronef civil.

LE MINISTRE D'ETAT, MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale ratifiée la 15 janvier 1960 ;

Vu la loi n°98/023 du 24 décembre 1998 portant régime de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement,
modifié et complété par le décret n°2007/268 du 07 septembre 2007 ;

Vu le décret n° 2005/173 du 26 mai 2005 portant organisation du ministère des Transports ;

Vu le décret n°2009/223 du 30 juin 2009 portant réaménagement du gouvernement ;

Vu le décret n° 2010/2570 /PM du 08 SEP 2010 Fixant les modalités
d'ouverture et de conduite des enquêtes techniques d'accident ou d'incident grave
d'aéronef civil ;

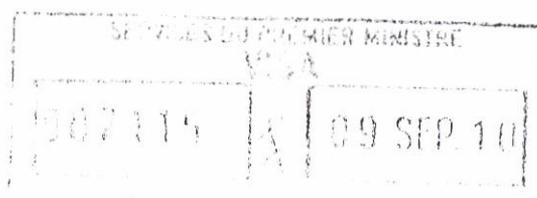
ARRETE :

Article 1^{er}.- (1) Le présent arrêté fixe les procédures applicables aux enquêtes techniques d'accident ou d'incident grave d'aéronef civil survenu au Cameroun, lorsque l'enquête n'est confiée ni à l'Etat d'immatriculation, ni à l'Etat de construction, ni à l'Etat de conception.

(2) Le présent arrêté est également applicable lorsqu'un Etat tiers confie la conduite totale ou partielle de l'enquête technique d'accident ou d'incident grave d'aéronef civil à des experts camerounais.

Article 2.- (1) Lorsqu'un aéronef immatriculé ou exploité au Cameroun, est impliqué dans un accident ou incident grave à l'étranger, le ministre chargé de l'aviation civile désigne un représentant accrédité assisté, le cas échéant, de conseillers pour participer à l'enquête technique.

(2) Lorsqu'un ou plusieurs ressortissants camerounais figurent parmi les victimes d'un accident impliquant un aéronef étranger survenu hors du territoire national, le ministre chargé de l'aviation civile désigne un expert pour suivre le déroulement de l'enquête.



Article 3.- Une décision du ministre chargé de l'aviation civile fixe la liste des incidents graves pouvant donner lieu à l'ouverture d'une enquête technique.

Article 4.- Pour l'application du présent arrêté, les définitions ci-après sont admises :

Accident : événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui y sont montées avec 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 des 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 passage 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 devrait 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 des dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou,

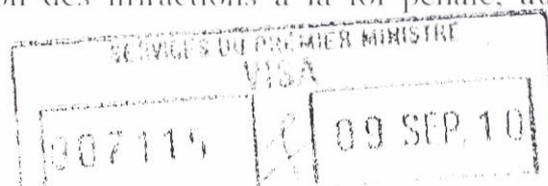
c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Cause : acte, omission, événement ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident.

Compte rendu : 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 judiciaire : investigations menées par un officier de police judiciaire consistant en la constatation des infractions à la loi pénale, au rassemblement des



preuves et, s'il y a lieu, au déferrement des auteurs et complices devant l'autorité judiciaire compétente.

Enquête technique : 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 des recommandations de sécurité.

Enquêteur désigné : personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle de l'enquête.

Entreprise : personne physique ou morale poursuivant ou ne poursuivant pas de but lucratif ou organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique.

Enregistreur de bord : appareil qui permet de fixer, conserver et reproduire des sons, images et données, installé à bord d'un aéronef en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents et les incidents.

Exploitant : entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

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 dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

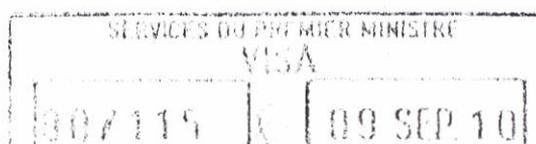
Recommandation de sécurité : proposition formulée à l'issue de l'enquête sur un accident ou un incident, sur la base de renseignements résultant de ladite enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents.

Représentant accrédité : personne nommée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre Etat.

Article 5.- L'enquête d'accident ou d'incident grave a pour objectif, la prévention des accidents ou incidents. Elle ne vise nullement la détermination des fautes ou des responsabilités.

Article 6.- (1) Toute autorité locale, civile ou militaire, informée d'un accident ou incident grave d'aéronef, doit prendre immédiatement et simultanément les premières mesures suivantes :

- organiser les secours ;
- notifier l'accident ;
- sécuriser l'aéronef ou l'épave et le lieu de l'accident ;



(2) Cette autorité devra en outre relever dans les plus brefs délais, les noms, qualités, adresses et position des témoins de l'accident. Les renseignements doivent être communiqués aux enquêteurs techniques et éventuellement aux autorités judiciaires compétentes.

Article 7. - (1) Toute autorité locale, civile ou militaire mis au courant d'un accident ou incident grave d'aéronef est tenue d'en informer immédiatement par les moyens les plus rapides laissant éventuellement trace écrite:

- la brigade de la gendarmerie locale ou le commissariat de police le plus proche ;
- les services de la circulation aérienne les plus proches;
- les services de la protection civile les plus proches;
- le centre secondaire de sauvetage.

(2) La brigade de gendarmerie ou le commissariat de police doit prévenir immédiatement les autorités ou services ci-après par message téléphonique ou par tout autre moyen rapide, et confirmer ladite information par écrit :

- les services de la circulation aérienne les plus proches ;
- l'autorité administrative compétente ;
- le Procureur de la République du lieu de l'accident ou de l'incident grave ;
- le ministre chargé de la défense ;
- le ministre chargé de l'administration territoriale ;
- le ministre chargé de l'aviation civile ;
- l'Autorité aéronautique.

(3) Les services de la circulation aérienne sont à leur tour chargés de prévenir le Centre Secondaire de Recherche et Sauvetage.

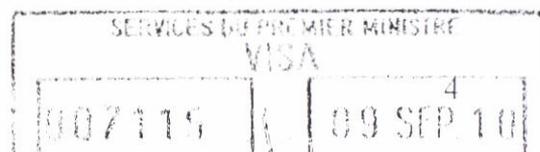
Article 8. - Une fois l'accident ou l'incident grave établi, les services de la circulation aérienne adressent au ministre chargé de l'aviation civile, un avis de notification d'accident ou d'incident grave pour le déclenchement de l'enquête technique.

Article 9. - (1) Dès la fin des opérations de secours, l'accès au lieu de l'accident ou de l'incident grave est interdit à toute personne ; sauf autorisation expresse des autorités judiciaires ou des enquêteurs techniques.

(2) L'autorité administrative locale assure la garde du lieu de l'accident et de l'épave, jusqu'à la fin de la phase d'acquisition de renseignements de base de l'enquête technique.

(3) Seuls ont accès sur le lieu de l'accident ou de l'incident grave, et ce après avoir justifié de leur qualité :

- a) les membres du comité locale de gestion de crise ;
- b) le ministre chargé de l'aviation civile ;



- e) le représentant de l'autorité judiciaire ;
- d) les officiers de Police judiciaire ;
- e) l'enquêteur désigné ;
- f) les membres de la Commission d'Enquête ;
- g) les experts commis par l'autorité judiciaire.

Article 10.- Lors des opérations d'investigation sur les lieux de l'accident ou de l'incident grave, les représentants de l'exploitant de l'aéronef impliqué ne peuvent avoir accès à l'épave que s'ils y sont invités et ce, en présence des enquêteurs techniques. Le prélèvement de toutes pièces, débris ou documents provenant de l'aéronef accidenté leur est interdit.

Article 11.- (1) Lorsqu'il reçoit de l'Etat d'immatriculation, de l'Etat de l'exploitant, de l'Etat de conception ou de l'Etat de construction une demande pour que l'aéronef, son contenu et les indices soient conservés intacts jusqu'à leur examen par un représentant accrédité de l'Etat demandeur, le ministre chargé de l'aviation civile prend toutes mesures en vue de satisfaire cette demande.

(2) Toutefois, l'aéronef peut être déplacé pour :

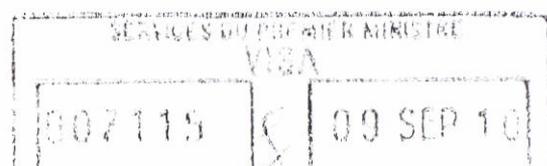
- dégager des personnes, des animaux, des articles postaux ou des objets de valeur ;
- empêcher toute destruction par le feu ou par toute autre cause ;
- faire disparaître tout danger ou toute gêne pour la navigation aérienne ou pour les autres moyens de transport.

Article 12.- En cas d'accident ou d'incident grave impliquant un aéronef étranger, le ministre chargé de l'aviation civile peut confier à l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat de l'exploitant, selon le cas, la garde de l'aéronef et de tout ou partie de son contenu, lorsque ceux-ci ne sont plus nécessaires pour la conduite de l'enquête.

Article 13.- (1) Tout accident ou incident grave d'aéronef survenu sur le territoire national fait l'objet d'une notification à la diligence du ministre chargé de l'aviation civile dans les délais, par la meilleure et plus rapide des voies disponibles, 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, si la masse maximale au décollage de l'aéronef est supérieure à deux mille deux cents cinquante (2250) kilogrammes.

(2) Pour un accident ou un incident grave d'aéronef camerounais survenu en territoire étranger, le ministre chargé de l'aviation civile notifie selon le cas, ledit accident ou incident grave à l'Etat de conception, l'Etat de construction et l'Etat d'occurrence lorsque ce dernier n'en est pas informé.



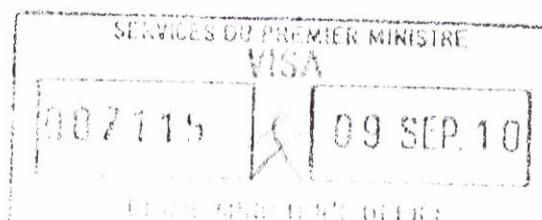
Article 14.- (1) La notification est rédigée dans un langage clair et comprend ceux des renseignements ci-après immédiatement disponibles.

- a) ACCID, abréviation d'identification pour un accident, et INCID, pour un incident grave ;
- b) constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef ;
- c) nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et de l'affrèteur de l'aéronef ;
- d) nom du pilote commandant de bord et nationalité de l'équipage et des passagers ;
- e) date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou de l'incident grave ;
- f) dernier point de départ de l'aéronef et point d'atterrissage prévu ;
- g) position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, latitude et longitude ;
- h) nombre de membres d'équipage et de passagers à bord, tués et grièvement blessés ; autres personnes, tuées et grièvement blessées ;
- 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 le ministre chargé de l'aviation civile mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête ;
- k) caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou de l'incident grave et indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site ;
- l) adresse du ministère chargé de l'aviation civile et moyen de contacter l'enquêteur désigné ;
- m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

(2) La notification ne peut être retardée du fait que les renseignements nécessaires visés à l'alinéa (1) ci-dessus sont incomplets.

Article 15.- Dès réception de la notification d'accident ou d'incident grave survenu à l'étranger à un aéronef camerounais, le ministre chargé de l'aviation civile fournit à l'Etat d'occurrence, dès que possible, tous les renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqué.

Article 16.- Dès réception de la notification d'un accident ou d'un incident grave survenu à un aéronef exploité au Cameroun, le ministre chargé de l'aviation civile fournit à l'Etat d'occurrence, dans les plus brefs délais et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.



Article 17.- (1) Dès réception de l'avis de notification d'accident ou d'incident grave survenu au Cameroun, le ministre chargé de l'aviation civile nomme un enquêteur désigné.

(2) En raison des risques de disparition rapide d'indices importants, l'enquêteur désigné se rend immédiatement sur les lieux de l'accident et procède à la saisie des éléments relatifs au vol notamment : le dossier de préparation du vol de l'exploitant, le dossier de la situation météorologique et son évolution, le dossier du déroulement du vol du fournisseur de service de la navigation aérienne.

(3) Les responsables des enquêtes techniques et judiciaires coordonnent leurs activités respectives sur le site de l'accident ou de l'incident grave.

Article 18.- (1) Sur demande de l'enquêteur désigné :

- a) l'exploitant de l'aéronef dresse un rapport sur la préparation du vol ;
- b) l'entité responsable de l'assistance météorologique à la navigation aérienne dresse un rapport sur les conditions atmosphériques et fournit la documentation météorologique notamment, une impression des images radars disponible. ;
- c) le fournisseur des services de la navigation aérienne établit un rapport sur le déroulement du vol jusqu'à l'accident ou l'incident grave.

(2) les différents rapports indiqués à l'alinéa (1) ci-dessus accompagnés de tous les documents pertinents sont versés au dossier de l'enquête technique.

Article 19.- (1) L'enquêteur désigné prend les mesures nécessaires pour atteindre l'objectif visé par l'enquête technique. Il procède aux perquisitions et saisies et peut convoquer et entendre tout témoin.

(2) L'enquêteur désigné ordonne, s'il y a lieu, des prises de sang.

(3) Dans le cadre d'une délégation totale ou partielle de la conduite de l'enquête technique, le président de la Commission d'Enquête peut solliciter l'expertise des magistrats.

(4) Si l'accident a causé la mort immédiate ou subséquente de membres d'équipage ayant participé à la conduite de l'aéronef, leurs corps sont confiés pour autopsie à un centre médico-légal. Au besoin, les responsables de l'enquête peuvent aussi ordonner l'autopsie des corps d'autres membres de l'équipage, de passagers ou de toute autre victime de l'accident.

Article 20.- (1) Les personnes concernées directement par l'enquête technique, les autorités compétentes, le représentant accrédité de l'État étranger et toute personne ayant un intérêt juridique à protéger à l'issue de l'enquête technique, peuvent demander à l'enquêteur désigné la prise des mesures complémentaires.

(2) L'enquêteur désigné peut, dans les cas ci-après, opposer un refus à la mesure complémentaire sollicitée :



- a) lorsque cette mesure ne contribuerait pas de manière significative à atteindre l'objectif de l'enquête ;
- b) lorsque cette mesure est de nature à occasionner des frais disproportionnés par rapport au résultat attendu et qui ne serait pas pris en charge par le requérant.

(3) Le refus de l'enquêteur désigné de prendre des mesures complémentaires sollicitées par le requérant peut faire l'objet d'un recours auprès du ministre chargé de l'aviation civile, dans les dix (10) jours à compter de sa notification.

Article 21.- Sous réserve de l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente, l'enquêteur peut décider si l'épave ou certains de ses éléments peuvent être mis à la disposition des ayants droit.

Article 22.- (1) Dès que les circonstances essentielles de l'accident sont connues, le président de la Commission d'Enquête adresse un compte rendu préliminaire au ministre chargé de l'aviation civile, dressé selon les conditions de forme prévues dans le document 9756 de l'OACI.

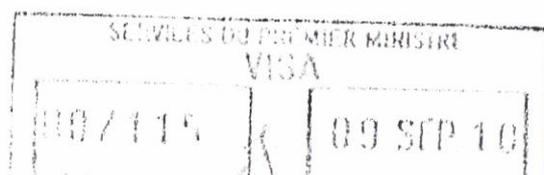
(2) Lorsque l'enquête fait apparaître des éléments nouveaux susceptibles de contribuer à la prévention des accidents et qui exigent la prise des mesures immédiates, ou l'enquêteur adresse au ministre chargé de l'aviation civile rapport intermédiaire dressé dans les conditions de forme prévues à cet effet.

(3) Le ministre chargé de l'aviation civile transmet le compte rendu préliminaire à :

- a) l'Etat d'immatriculation ;
- b) l'Etat de conception ;
- c) l'Etat de construction ;
- d) tout autre Etat qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts ;
- e) l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, lorsque la masse maximale de l'aéronef accidenté est supérieure à deux mille deux cents cinquante (2250) kilogrammes.

(4) Le compte rendu préliminaire doit être envoyé par tout moyen rapide laissant trace écrite et ayant date certaine, dans les trente (30) jours qui suivent la date de l'accident, à moins que le compte rendu de données d'accident ou d'incident grave n'ait été envoyé avant cette échéance.

Article 23.- A l'issue de l'enquête technique ouverte à la suite d'un accident ou d'un incident grave d'aéronef survenu au Cameroun, le ministre chargé de l'aviation civile fait parvenir, sans délais le rapport final de ladite enquête à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.



Article 24.- (1) Les enquêtes sur les accidents et incidents graves impliquant les aéronefs de masse maximale supérieure à deux mille deux cents cinquante (2250) kilogrammes doivent être closes dans les dix huit (18) mois de leur survenance.

(2) Nonobstant les dispositions de l'alinéa (1) ci-dessus, si le délai de dix huit (18) mois ne peut être observé, le ministre chargé de l'aviation civile en est avisé des causes du retard. Il peut, sur demande motivée de l'enquêteur désigné, prolonger ce délai en indiquant la périodicité des rapports intermédiaires.

Article 25.- (1) Les accidents et incidents graves dans lesquels sont impliqués les avions et hélicoptères de masse maximal au décollage inférieure à deux mille deux cents cinquante (2250) kilogrammes, font l'objet uniquement d'une enquête conduite par un enquêteur désigné par le ministre chargé de l'aviation civile :

- a) s'il y a lieu de croire que l'accident est dû à un défaut de navigabilité ;
- b) si le président du Comité de sécurité aérienne estime qu'une enquête serait particulièrement utile à la prévention des accidents ;
- c) si une autorité étrangère en fait la demande.

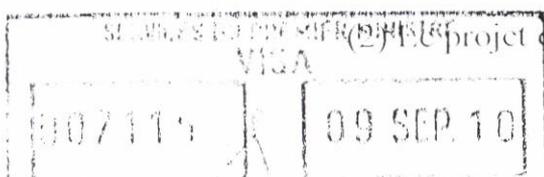
(2) Les accidents impliquant les ultralégers motorisés, moto planeurs, planeurs et autres aéronefs classés dans la catégorie spéciale « amateur », font l'objet d'une enquête sommaire. Toutefois, le ministre chargé de l'aviation civile peut ordonner une enquête complète lorsqu'il estime qu'elle serait particulièrement utile à la prévention des accidents.

(3) Après une enquête sommaire, l'enquêteur désigné établit, à partir des déclarations faites par les personnes impliquées dans l'accident ou par les responsables de l'aérodrome, un rapport qui renseigne sur le personnel aéronautique concerné, l'aéronef en cause, et le déroulement de l'accident. Copie dudit rapport est transmise au ministre chargé de l'aviation civile, à l'Autorité Aéronautique, au Commandant de Brigade de gendarmerie locale, au fournisseur des services de la navigation aérienne, au détenteur, au propriétaire et à l'exploitant de l'aéronef, ainsi qu'à l'autorité étrangère compétente.

(4) Ce rapport ne peut faire l'objet d'un recours.

Article 26.- (1) A la diligence du ministre chargé de l'aviation civile, un exemplaire du projet de rapport final est transmis, pour observations éventuelles, à tous les Etats qui ont participé à l'enquête, notamment:

- f) l'Etat d'immatriculation ;
- g) l'Etat de l'exploitant ;
- h) l'Etat de conception ;
- i) l'Etat de construction.



soixante (60) jours pour compter de la date de réception des observations indiquées à l'alinéa (1) ci-dessus.

(3) Passé le délai de soixante (60) jours qui suivent la date de la première lettre de transmission du rapport, le ministre chargé de l'aviation civile publie ce dernier sauf si une demande de prorogation de délai lui a été adressée par un Etat intéressé.

Article 27.- Le rapport final d'enquête est, à la diligence du ministre chargé de l'aviation civile, envoyé dès sa publication aux Etats et organismes suivants :

- a) l'Etat d'immatriculation ;
- b) l'Etat de l'exploitant ;
- c) l'Etat de conception ;
- d) l'Etat de construction ;
- e) tout Etat dont les ressortissants sont au nombre des victimes ou des blessés graves ;
- f) tout Etat qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts ;
- g) l'Autorité Aéronautique ;
- h) le Comité de sécurité aérienne.

Article 28.- (1) Les personnes justifiant d'un intérêt certain dans l'enquête peuvent, dans les trente (30) jours suivant la publication du rapport final, demander le réexamen de celui-ci en vue de s'assurer qu'il est complet et concluant.

(2) La proposition de réexamen, dûment motivée par le requérant, est adressée au ministre chargé de l'aviation civile qui prend les mesures appropriées à cet effet.

(3) Copie de la requête adressée au ministre chargé de l'aviation civile est transmise à chacun des destinataires du rapport final de l'enquête technique.

(4) Les requêtes adressées au ministre au delà du délai de trente (30) jours prévu à l'alinéa (1) ci-dessus ne donnent lieu à aucune suite.

Article 29.- (1) Dès réception de la demande de réexamen du rapport final et des avis express des autres destinataires de la requête, le rapporteur transmet le dossier aux autres membres de la Commission d'Enquête chargée de diriger son réexamen.

(2) La Commission d'Enquête réexamine le rapport final dans le délai de quatre (4) mois à compter de la date de réception de la requête.

Article 30.- (1) Au cours de la séance, la Commission d'Enquête réexamine le rapport final dans sa totalité et tous autres documents établis dans le cadre de l'enquête. Elle



peut, s'il y a lieu, entendre l'enquêteur et les experts désignés et prescrire des investigations supplémentaires.

(2) Les séances de la Commission d'Enquête ne sont pas publiques.

Article 31.- (1) Les personnes appelées à participer à l'enquête ou aux travaux de la Commission d'Enquête peuvent être récusées dans les cas suivants:

- a) si elles ont un intérêt personnel dans l'enquête ou accident ;
- b) si elles sont impliquées dans l'accident ou l'incident grave pour d'autres raisons.

(2) La lettre de récusation est adressée au ministre chargé de l'aviation civile qui dispose d'un délai de quinze (15) jours pour donner suite à celle-ci.

Article 32.- Les personnes directement impliquées dans la survenance de l'accident et les témoins sont entendus à titre de simple renseignement.

Article 33.- Les investigations sur l'épave, l'inspection des lieux, les vols de reconstitution et d'essai, les entretiens à caractère informatif ainsi que les autres mesures analogues sont consignés dans une notice datée et signée par les responsables de l'enquête ou par leurs mandants.

Article 34.- (1) Les personnes directement concernées par l'enquête et le représentant accrédité de l'Etat étranger peuvent, sur autorisation de l'enquêteur désigné, consulter le dossier de l'enquête technique. Toute autre personne ne peut avoir accès au dossier de l'enquête technique que si elle justifie d'un intérêt dans l'enquête.

(2) L'enquêteur désigné peut limiter ou refuser la consultation du dossier dans les cas suivants:

- a) si des intérêts publics de l'Etat l'exigent, notamment la sûreté intérieure ou extérieure de l'Etat ;
- b) aussi longtemps que la mesure répond aux besoins de l'enquête convenue ou d'une autre enquête étatique en cours.

(3) Le refus ou la restriction de consultation du dossier peut faire l'objet d'un recours réglementaire auprès du ministre chargé de l'aviation civile, dans les dix (10) jours suivant sa notification.

Article 35.- Le ministre chargé de l'aviation civile conserve le dossier de l'accident pendant dix ans à compter de la date de clôture de l'enquête.

Article 36.- En cas de réexamen du rapport final initial, le ministre chargé de l'aviation civile communique une copie du rapport final aux destinataires énumérés à l'article 27 ci-dessus.



Article 37.- Les tâches générales de police en rapport avec un accident d'aviation n'entrent pas dans les coûts de l'enquête, à l'exception des démarches spéciales que les responsables de l'enquête ont formellement confiées aux organes de la police.

Article 38.- Dans un délai de six (6) mois à compter de l'envoi du rapport final, l'Autorité Aéronautique renseigne le Comité de Sécurité Aérienne sur les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations de sécurité formulées dans le rapport final ou sur les raisons pour lesquelles de telles mesures n'ont pu être prises.

Article 39.- Le délai de prescription de l'enquête technique est fixé à dix (10) ans pour compter de la date de publication du rapport définitif de l'enquête.

Article 40.- (1) Le ministre chargé de l'aviation civile publie le rapport final de la Commission d'Enquête ou le rapport d'enquête ayant ce caractère, lorsque :

- a) un avion de poids supérieur à deux mille deux cents cinquante (2250) kilogrammes est impliqué dans l'accident ou l'incident grave ;
- b) le rapport final est particulièrement utile à la prévention des accidents.

(2) Les autres rapports finaux, tant ceux de la Commission d'Enquête que ceux issus des rapports d'enquête sommaire prévus à l'article 25 ci-dessus, seront publiés par le Comité de Sécurité Aérienne dans les conditions de forme prévues à cet effet.

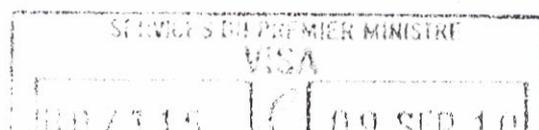
(3) Les publications du Comité de Sécurité Aérienne sont adressées d'office aux entreprises, aux centres de formation aéronautique, aux organismes de maintenance, aux examinateurs et instructeurs de vol, aux services de la navigation aérienne, aux gestionnaires des aérodromes, aux autres personnes et organes qui s'occupent de la sécurité en matière d'aviation ainsi qu'aux autorités nationales compétentes.

Article 41.- (1) Copies des rapports des autorités étrangères relatifs aux accidents impliquant les aéronefs camerounais sont transmises par le ministre chargé de l'aviation civile au Comité de Sécurité Aérienne, aux autorités nationales compétentes et à toute personne qui justifie d'un intérêt pour l'enquête.

(2) Lesdits rapports font ensuite l'objet d'une publication par le ministre chargé de l'aviation civile dans les formes énumérées à l'article 40 ci-dessus.

Article 42.- (1) Le ministre chargé de l'aviation civile publie chaque année des statistiques des accidents et incidents graves.

(2) Les statistiques prévues à l'alinéa (1) ci-dessus sont transmises à



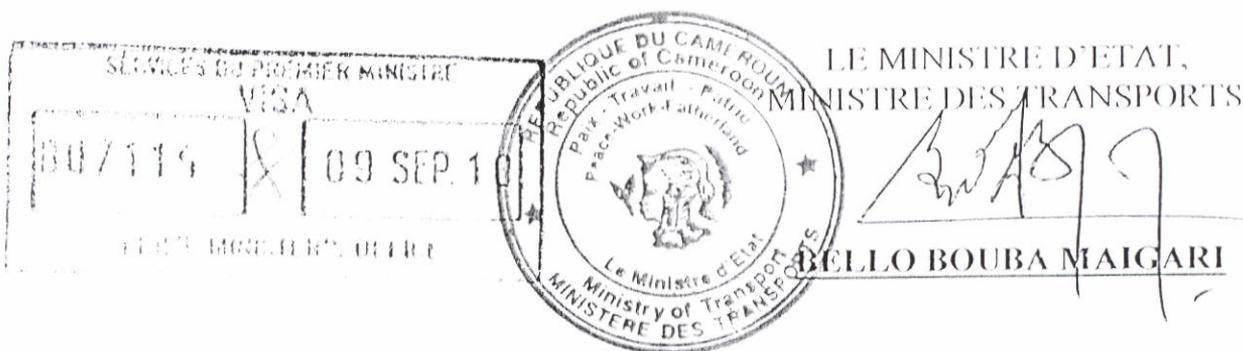
L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et à la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAIAC) et à toute personne pouvant justifier d'un intérêt professionnel certain.

(3) La publication des statistiques ayant un caractère personnel est interdite.

Article 43.- Lorsqu'il reçoit des recommandations de sécurité d'un autre Etat, le ministre chargé de l'aviation civile informe ledit Etat des mesures prises ou envisagées ainsi que des raisons pour lesquelles ces recommandations de sécurité n'ont pas été mises en œuvre.

Article 44.- Le présent arrêté sera enregistré, publié, puis inséré au Journal Officiel en français et en anglais. /-

Yaoundé, le 12 4 SEPT 2010



ANNEXE

MODELE DE PRESENTATION DU RAPPORT FINAL

OBJET

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

PRESENTATION

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 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 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. A insérer le cas échéant.

Note. – Dans la présentation d'un rapport final, 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 figurent sous chacune des rubriques correspondantes ;
- b) si des renseignements concernant l'un quelconque des éléments de la rubrique I (Renseignements de base) ne sont pas disponibles ou ne s'appliquent pas aux circonstances qui ont mené à l'accident, une note le mentionnant est insérée dans les sous-rubriques correspondantes.



I. RENSEIGNEMENT 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 où la nuit.

1.2 **Tués et Blessés.** Remplir le tableau ci-dessous (en inscrivant les nombres réels) :

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

Note.- Il convient de porter dans la catégorie blessures mortelles toutes les personnes dont la mort résulte directement de lésions imputables à l'accident.

1.3 **Dommmages 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 :**

- 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 le temps de service.
- b) Bref aperçu des titres et de l'expérience des autres membres d'équipage.
- c) S'il 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 déficiences 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.

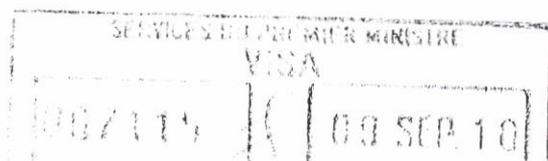
1.10 **Renseignements sur l'aérodrome.** Tous renseignements utiles sur l'aérodrome, ses installations et services, et leur état, ou sur l'aire de décollage ou d'atterrissage s'il ne s'agit pas d'un aérodrome.

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 les lieux de l'accident et sur la répartition des débris, sur les ruptures ou défaillances constatées ; normalement, il n'y a pas 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 antérieure à l'impact. Des diagrammes, des cartes et des photographies peuvent être insérés dans cette section ou dans les appendices.

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

Note.- Les renseignements médicaux relatifs aux licences de membres d'équipage de conduite devraient être donnés en 1.5 - Renseignements sur le personnel.



1.14 **Incendie.** En cas d'incendie, fournir les renseignements sur les circonstances de l'incendie ainsi que sur le matériel de lutte contre l'incendie utilisé et sur son efficacité.

1.15, **Questions relatives à la survie des occupants.** Brève description des recherches, de l'évaluation 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 recherche 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 ont pu être inclus sous les rubriques 1.1 à 1.17.

1.19 **Techniques d'enquête 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.

3. CONCLUSIONS

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

