

Arrêté

Générale

modern

Arrêté n° 2019-032/PR/MET Fixant les procédures de l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs.

n° 2019-032/PR/MET

Ministère
MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

Date de publication
29 janvier 2019

Numéro JO
n° 2 du 31/01/2019

Date du numéro
31 janvier 2019

INTRODUCTION

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VISAS

VULa Constitution du 15 septembre 1992

VULa Loi Constitutionnelle n°92/AN/10/6ème L du 21 avril 2010 portant révision de la Constitution

VULa Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'Aviation Civile Internationale notamment en son article 26 et l'annexe 13

VULa Loi n°152/AN/11/6ème L du 1er mars 2012 portant Code de l'Aviation Civile

VULa Loi n°74/AN/14/7ème L du 18 janvier 2015 portant organisation du Ministère de l'Équipement et des Transports

VULa Loi n°144/AN/16/7ème L du 16 juillet 2016 modifiant partiellement certaines dispositions de la Loi n°74/AN/14/7ème L du 18 janvier 2015 portant organisation du Ministère de l'Équipement et des Transports

VULe Décret n°2015-272/PR/MET du 11 octobre 2015 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité de l'Aviation Civile

VULe Décret n°2017-109/PR/MET du 16 mars 2017 portant attributions, organisation et fonctionnement du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses

VULe Décret n°2017-231/PR/MTRA du 02 juillet 2017 portant nomination de l'Inspecteur Général du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses

VULe Décret n°2016-109/PRE du 11 mai 2016 portant nomination du Premier Ministre

VULe Décret n°2016-110/PRE du 12 mai 2016 portant nomination des Membres du gouvernement

VULe Décret n°2016-148/PRE du 16 juin 2016 fixant les attributions des Ministères

VUL'Arrêté n°2016-477/PR/MET du 12 juillet 2016 portant adoption de la réglementation aéronautique de Djibouti

SUR Proposition du Ministre de l'Équipement et des Transports. Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 22 Janvier 2019.

TEXTE INTÉGRAL

CHAPITRE PREMIER DISPOSITIONS GENERALES Article 1: La République de Djibouti est dotée d'une entité dénommée "Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA)" et crée par la Loi n°144/AN/16/7ème L du 16 juillet 2016 modifiant partiellement certaines dispositions de la Loi n°74/AN/14/7ème L. Cette entité est chargée des enquêtes techniques d'accidents et d'incidents d'aviation conformément au Décret n°2017-109/PR/MET du 16 Mars 2017 portant attributions, organisation et fonctionnement du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses.

Article 2

Pour l'application du présent arrêté sont considérés : a) Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre ; b) Aéronef d'Etat : tout aéronef utilisé dans les services militaires, des douanes ou de sûreté ; c) Accident : Evénement 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 se produit l'un des faits suivants

-
- 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 se 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
 - l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle
 - qui altère ses caractéristiques de résistance-structurelle, de performances ou de vol, ou
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé. Sauf, s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement, ou
 - l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible. d) Incident : Evénement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation. e) Incident grave : Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire. f) Blessure grave : Blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui
 - nécessite l'admission dans un établissement de santé publique ou privé pendant plus de quarante huit heures commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies, ou
 - se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez), ou
 - se traduit par des déchirures provoquant une hémorragie ou de lésions des nerfs, des muscles ou des tendons, ou
 - se traduit par une lésion d'un organe interne, ou
 - se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de cinq pour cent de la surface du corps, ou
 - résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux. g) Bureau d'Enquêtes et d'Analyses : Structure du ministère de l'Équipement et des Transports chargée des enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation. h) Causes-Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident. i) Certificat de navigabilité : Document par lequel le ministre du transport atteste que l'aéronef est autorisé à circuler dans les conditions correspondantes à la catégorie d'emploi du certificat délivré. j) Conseiller : Personne nommée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête. k) Enquête technique : Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse des renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité. l) Enquêteur désigné : Personne chargée de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête. m) Compte rendu préliminaire : Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête technique. n) Compte rendu de données d'accident/incident : Communication électronique adressée à l'organisation de l'aviation civile internationale à l'issue de l'enquête sur l'accident ou l'incident et contenant des renseignements précis et complets avec mention

des causes et des recommandations de sécurité,o) 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,p) Etat de conception ; Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type,q) Etat de construction : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef,r) Etat de l'exploitant : Etat où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.s) Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit,t) Etat d'occurrence : Etat sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident,u) Exploitant : Toute personne physique ou morale qui se livre ou se propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs,v) Masse maximale : Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité,w) Permis d'exploitation aérienne : Permis autorisant un exploitant à exercer une activité de transport aérien,x) Recommandation de sécurité : Proposition formulée sur la base de renseignements résultant de l'enquête en vue de prévenir des accidents ou des incidents,y) Représentant accrédité : Personne désignée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre Etat.

Article 3

L'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aviation a pour objectif la prévention de futurs accidents ou incidents en élucidant les causes et les facteurs contributifs de l'événement. Elle ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.L'enquête technique est menée conformément à un manuel de procédures de l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs ainsi que d'autres documentations susceptibles de répondre aux exigences de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Si nécessaire, il sera mis en place des manuels de procédures par domaine d'intervention et cela sur la base du manuel de procédures de l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs cité supra. Les partenaires aéronautiques tels l'Autorité de l'Aviation Civile, l'Aéroport International de Djibouti, les opérateurs et autres intervenants en seront informés. Des développements nécessaires aux techniques d'enquête d'accidents et d'incidents d'aviation peuvent être insérés dans le manuel selon un procédé administratif mis en place par le BEA au moyen d'amendements, de circulaires ou d'instructions ministérielles.

Article 4

Le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses ouvre une enquête technique pour tout accident ou incident grave survenu sur le territoire de la République de Djibouti à un aéronef muni d'un certificat de navigabilité. Il peut également ordonner l'ouverture d'une enquête technique sur tout autre incident survenu au sol ou en vol si elle présente un Intérêt pour la sécurité aérienne.Le présent arrêté exige aux différentes institutions publics, parapublics, privées et/ou toutes personnes physiques et morales l'obligation d'informer le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses de tout accident et incident d'aviation et qui en appréciera de la suite à donner en fonction de l'ampleur, de la gravité, des circonstances atténuantes et de son impact sur la sécurité aérienne. A cet effet, le présent arrêté exige de ces différentes institutions, la mise à la disposition du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses de toutes documentations, manuels, enregistrements audio et/ou vidéo, ou tous autres éléments jugés nécessaires à toutes enquêtes diligentées par le BEA.Le présent arrêté autorise le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses de disposer d'une structure de permanence chargé de lancer, en temps réel, la procédure d'enquête sur tout accident et incident d'aviation. Ceci permettra de répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité aérienne par le biais des recommandations de sécurité.Le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses peut aussi ordonner l'ouverture d'une enquête technique pour tout accident ou incident grave survenu, en dehors du territoire de la République de Djibouti, à un aéronef immatriculé par l'autorité de l'Aviation Civile de Djibouti ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne dûment délivré par cette même autorité.Les investigations techniques issues des différents volets de l'enquête technique revêtent un caractère confidentiel. Un rapport préliminaire et un rapport final sont les deux seuls moyens qui permettent de connaître les causes et les facteurs contributifs de l'événement.

Article 5

Pour les accidents et incidents d'aéronefs munis d'un certificat de navigabilité et exploités par les entités étatiques, le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses mène, à la demande de ces entités et par délégation, l'enquête technique conformément aux dispositions nationales et internationales en vigueur. Après enquête, les entités étatiques transmettent une copie du rapport d'enquête du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses au ministère en charge du transport.Pour les accidents et incidents d'aéronefs

civils survenus dans une zone militaire, le ministère en charge de la défense fournit les facilités nécessaires pour permettre la conduite de l'enquête technique, sans restriction, par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses.

Article 6

Au cas où l'accident ou l'incident grave se produit, hors du territoire national, à un aéronef immatriculé ou exploité en République de Djibouti, le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses peut désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête avec la possibilité d'être accompagné d'un ou plusieurs conseillers.

Article 7

Les autorités Djiboutiennes peuvent déléguer la conduite de l'enquête technique en partie ou en totalité à un autre Etat après accord et consentement mutuels ou accepter la délégation par un autre Etat de la conduite de tout ou partie d'une enquête technique.

CHAPITRE 2 PREMIERES MESURES EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT Article 8 : La déclaration de tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité aérienne, survenu sur le territoire de l'Etat djiboutien, doit être effectuée conformément aux dispositions des textes en vigueur en République de Djibouti, à l'annexe 13 de la Convention de Chicago et, si nécessaire, des documents de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale s'y rapportant.

Article 9

Toute autorité locale prévenue de la survenance d'un accident ou d'un incident grave doit prendre les mesures immédiates suivantes :a) l'organisation des secours,b) la notification de l'accident ou de l'incident grave au Bureau d'Enquêtes et d'Analyses,c) la garde de l'aéronef et la conservation des indices et l'identification des témoins.A l'achèvement des opérations de secours, l'autorité locale doit faciliter sans délai l'accès des enquêteurs techniques à l'aéronef ou à son épave.

Article 10

L'exploitant doit, en cas d'accident ou incident, se mettre immédiatement en rapport avec le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses, lui fournir tous renseignements nécessaires et utiles à l'enquête technique. L'exploitant est tenu d'établir dans un délai de trois jours, un rapport d'informations détaillé et l'adresser au Bureau d'Enquêtes et d'Analyses. Ce rapport contient notamment les éléments suivants

-
- les données techniques relatives à l'aéronef et les données relatives à l'équipage impliqués dans l'accident ou l'incident
 - les données disponibles sur les circonstances de l'accident ou l'incident.Le rapport est adressé par tout moyen laissant une trace écrite et auquel est jointe une copie du dossier du vol relatif au personnel de conduite, à l'aéronef et aux informations fournis à l'opérateur par les différents services aéronautiques.

Article 11

Après avoir veillé à l'exécution des mesures immédiates prévues à l'article 8 du présent arrêté, le commandant de bord, le copilote et, le cas échéant, tout personnel de cabine doivent établir immédiatement, sauf s'ils en sont physiquement incapables, un rapport individuel circonstancié sur l'accident ou l'incident et l'adresser dans un délai de quarante huit heures au Bureau d'Enquêtes et d'Analyses. Ce rapport contient notamment les éléments suivants

-
- les données relatives à la licence, aux qualifications et à l'expérience en vol
 - une description succincte du vol depuis son début jusqu'à l'occurrence de l'accident ou l'incident,Le rapport est adressé par tout moyen laissant une trace écrite.

Article 12

Toutes les dispositions utiles doivent être prises par l'autorité locale concernée pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et son contenu pendant le temps qui sera nécessaire aux fins de l'enquête.Les mesures de

conservation des indices comprennent notamment la conservation par des procédés photographiques ou autres, de tous les indices susceptibles d'être enlevés, effacés, perdus ou détruits. La garde de l'aéronef comprend des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef aux personnes non autorisées et à empêcher le pillage ou la détérioration.

Article 13

Le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses peut prendre toutes les mesures nécessaires et compatibles avec la conduite normale de l'enquête pour satisfaire à la demande de l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception ou de l'Etat de construction pour que l'aéronef, son contenu et tous les indices soient conservés intacts en attendant leur examen par un représentant accrédité de l'Etat demandeur. Toutefois, l'aéronef peut être déplacé dans la mesure où ce déplacement sera nécessaire pour dégager des personnes, des animaux, des articles postaux ou des objets de valeur, pour empêcher toute destruction par le feu ou par toute autre cause, ou pour faire disparaître tout danger ou toute gêne pour la navigation aérienne, pour les autres moyens de transport ou pour le public, et à condition que cela ne retarde pas inutilement la remise de l'aéronef en service lorsque celle-ci est matériellement possible.

Article 14

Sous réserve des dispositions des articles 11 et 12 du présent arrêté, les autorités Djiboutiennes autorisent le transfert de la garde de l'aéronef, de son contenu ou de chacune des parties de l'aéronef à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'Etat d'immatriculation ou par l'Etat de l'exploitant, selon le cas, dès que ces objets ne seront plus nécessaires à l'enquête. Les autorités Djiboutiennes prennent toutes les mesures pour faciliter l'accès à l'aéronef, à son contenu ou à chacune des parties de l'aéronef, toutefois, si l'aéronef, son contenu ou chacune de ses parties se trouve, dans une zone à laquelle on ne peut pas accéder, les autorités compétentes assureront le déplacement de l'aéronef, de son contenu ou de certaines parties de l'aéronef à un endroit où ils pourront en autoriser l'accès.

Article 15

Les autorités locales qui sont chargées des mesures immédiates, doivent rechercher dans la mesure du possible tous les témoins et procèdent, dans les meilleurs délais, à leur identification. Elles relèvent leurs noms, qualités et tous renseignements permettant de les joindre facilement chaque fois que c'est nécessaire. Les autorités locales doivent remettre ces informations à l'enquêteur désigné dès son arrivée sur le lieu de l'accident.

Article 16

En cas d'accident ou d'incident, l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident et leurs préposés doivent prendre toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête technique, et notamment à éviter l'effacement de l'enregistrement des conversations et alarmes sonores. Au cours des investigations sur le lieu de l'accident, quiconque soit des membres de l'équipage, des représentants de l'exploitant ou le propriétaire n'ont accès à l'aéronef ou son épave que s'ils y sont invités et accompagnés par les enquêteurs techniques. Il leur est interdit de prélever toutes pièces, débris ou documents provenant de l'aéronef accidenté sans accord préalable de l'enquêteur désigné.

CHAPITRE 3 CONDUITE DE L'ENQUETE TECHNIQUE Article 17 : La conduite de l'enquête technique sur un accident ou un incident est confié à un enquêteur désigné.

Article 18

En cas d'accident ou d'incident grave, le ministre du transport peut confier la conduite de l'enquête technique à une commission d'enquête technique conformément aux articles 17 et 18 du décret n°2017-109/PR/MET.

Article 19

En cas d'accident ou d'incident grave survenu sur le territoire de l'Etat Djiboutien, le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses adresse, dans les meilleurs délais, une notification aux destinataires suivants :a) l'Etat d'immatriculation,b) l'Etat de l'exploitant,c) l'Etat de conception,d) l'Etat de construction,e) l'organisation de l'aviation civile internationale, si la masse maximale de l'aéronef en cause est supérieure à 2250 kg.

Article 20

En cas d'accident ou d'incident grave survenu dans un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque à un aéronef immatriculé en République de Djibouti ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'autorité de l'Aviation Civile, le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses adresse, dans les meilleurs délais, une notification aux destinataires suivants :a) l'Etat de l'exploitant,b) l'Etat de conception,c) l'Etat de construction,d) l'organisation de l'aviation civile internationale, si la masse maximale de l'aéronef en cause est supérieure à 2250 kg.

Article 21

En cas d'incident grave survenu en dehors du territoire de l'Etat Djiboutien, à un aéronef immatriculé en République de Djibouti ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'autorité de l'Aviation Civile, et lorsque l'Etat d'occurrence n'est pas au courant de cet incident, le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses adresse, dans les meilleurs délais, une notification aux destinataires suivants :a) l'Etat d'occurrence,b) l'Etat de conception,c) l'Etat de construction.

Article 22

Les destinataires cités à l'article 18 du présent arrêté peuvent désigner chacun un représentant accrédité qui participera à l'enquête technique. Le représentant accrédité peut s'adjoindre des experts en qualité de conseillers, choisis en raison de leur expérience et de leur compétence dans le domaine de l'aviation. Les conseillers d'un représentant accrédité peuvent être autorisés à participer à l'enquête technique, sous la supervision du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses.

Article 23

Le représentant accrédité ou, le cas échéant, les conseillers ou/et tous autres services qui détiendraient des informations fournies à l'Etat qui mène l'enquête technique tous renseignements utiles et disponibles notamment sur l'aéronef et l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave et sur les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

Article 24

Les enquêteurs techniques doivent pouvoir mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, conformément aux dispositions du présent arrêté. L'enquête technique comprend ce qui suit :a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements disponibles sur l'accident ou l'incident en question,b) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité,c) si possible, la détermination des causes,d) l'établissement du rapport final.

Article 25

L'enquêteur désigné doit coordonner, le cas échéant, avec les autorités judiciaires pour le déroulement normal de l'enquête technique, et doit prêter une attention particulière aux indices qui doivent être consignés et analysés rapidement, par exemple à l'examen et à l'identification des victimes et au dépouillement des enregistrements de bord.

Article 26

Dans le cadre de l'enquête technique, les mesures suivantes sont prises en considération :1. l'enquêteur désigné ou, jusqu'à son arrivée au lieu de l'accident, les organes de l'autorité locale ou le commandant de l'aérodrome, désignent les personnes ayant accès au lieu de l'accident ou de l'incident,2. les services de la navigation aérienne établissent, sur demande de l'enquêteur désigné, l'enregistrement audio de la bande sonore et un extrait écrit des enregistrements des communications ainsi qu'une impression des images radar. Les originaux doivent être conservés et ne peuvent être effacés qu'avec l'assentiment écrit

du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses,3. l'institut national de la météorologie présente, sur demande de l'enquêteur désigné, un rapport sur les conditions météorologiques ainsi que toute documentation météorologique nécessaire à l'enquête technique,4. toute expertise sur le matériel aéronautique suite à l'ouverture d'une enquête technique doit être réalisée sous la supervision du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses,5. faire effectuer des expertises, des essais ou simulations sur des pièces, équipements ou systèmes.

Article 27

Sous réserve de la législation portant sur la protection des données à caractère personnel, les éléments suivants ne seront communiqués à d'autres fins que l'enquête technique sur l'accident ou l'incident :a) les déclarations obtenues de personnes au cours de leurs investigations,b) les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef,c) les renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident,d) les enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et les transcriptions de ces enregistrements,e) les enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne,f) les opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements y compris les informations fournies par les enregistreurs de bord.Ces éléments ne seront inclus dans le rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à l'analyse ne seront pas divulguées.

Article 28

Si au cours d'une enquête technique, on apprend ou on présume qu'il y a eu acte d'intervention illicite, l'enquêteur désigné doit prendre immédiatement les dispositions nécessaires pour que les services compétents en matière de sûreté de l'aviation civile soient informés.

Article 29

Lorsqu'un aéronef d'Etat est impliqué dans un accident ou un incident avec un aéronef civil, la commission d'enquête technique institué par le ministre en charge des Transports en vertu des articles 17 et 18 du décret n°2017-109/PR/MET et la commission d'enquête technique désignée par le ministre concerné, le cas échéant, coordonnent, leurs activités respectives.

Article 30

Les procédures pratiques pour la conduite de l'enquête technique sur les accidents et incidents d'aéronefs sont fixées par un manuel, complété, si nécessaire, par d'amendements, de circulaires ou d'instructions ministérielles.

CHAPITRE 4 COMPTE RENDU PRELIMINAIRE, RAPPORT FINAL ET COMPTE RENDU DE DONNEES D'ACCIDENT OU D'INCIDENT

Article 31 : Lorsque l'Etat Djiboutien mène l'enquête technique sur un accident survenu à un aéronef d'une masse supérieure à 2250 kg, un compte rendu préliminaire est envoyé, par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses et dans les trente jours qui suivent la date de l'accident à :a. l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat d'occurrence, selon le cas,b. l'Etat de l'exploitant,c. l'Etat de conception,d. l'Etat de construction,e. tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts,f. l'organisation de l'Aviation Civile Internationale.A moins que le compte rendu de données d'accident n'ait été envoyé avant l'expiration des trente jours susmentionnés.

Article 32

Lorsque l'Etat Djiboutien mène l'enquête technique sur un accident survenu à un aéronef d'une masse de 2250 kg ou moins et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres Etats, un compte rendu préliminaire est envoyé, par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses et dans les trente jours qui suivent la date de l'accident à ;a. l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat d'occurrence, selon le cas,b. l'Etat de l'exploitant,c. l'Etat de conception,d. l'Etat de construction,e. tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Article 33

Lorsque l'Etat Djiboutien mène l'enquête technique sur un accident survenu à un aéronef d'une masse supérieure à 2250 kg, un compte rendu de données d'accident est envoyé par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale aussitôt que possible après l'enquête.

Article 34

Lorsque l'Etat Djiboutien mène l'enquête technique sur un incident survenu à un aéronef d'une masse supérieure à 7500 kg, un compte rendu de données d'incident est envoyé par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale aussitôt que possible après l'enquête.

Article 35

Le projet de rapport final de l'enquête technique est adressé à l'Etat qui a ouvert l'enquête et à tous les Etats qui y ont participé en les invitant à présenter toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justification à l'appui dans un délai de soixante jours qui suivent la date de la première lettre de transmission. Le projet de rapport final sera envoyé, pour observations, aux Etats suivants :a. l'Etat d'immatriculation,b. l'Etat de l'exploitant,c. l'Etat de conception,d. l'Etat de construction.Si les Etats ont fait parvenir leurs observations dans le délai cité supra, le projet de rapport final sera amendé de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou si l'Etat qui a formulé les observations le souhaite, présentera ces observations en annexe au rapport.

Article 36

Le rapport final de l'enquête technique est adressé aux autorités nationales concernées et, le cas échéant, aux Etats 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 des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves,f. tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.Pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 5700 kg, le rapport final d'enquête technique sur un accident ou un incident grave sera adressé à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

CHAPITRE 5 DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES
Article 37 : Il est établi au niveau du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses une base de données dont le but est de centraliser les notifications des accidents et incidents et tout renseignement nécessaire et utile à l'enquête technique qui lui sont transmis par les exploitants d'aéronefs et des aéroports ainsi que par les fournisseurs de services de la circulation aérienne.

Article 38

Les exploitants d'aéronefs et des aéroports ainsi que les fournisseurs de services de la circulation aérienne, doivent être pourvus d'une base de données de format normalisé qui leur permet, de notifier et de transmettre au Bureau d'Enquêtes et d'Analyses tout renseignement nécessaire et utile à l'enquête technique.

Article 39

Sous réserve de la législation portant sur la protection des données à caractère personnel, les enregistrements de sécurité enregistrés dans les bases de données citées dans les articles 36 et 37 du présent arrêté ne doivent pas être utilisés à d'autres fins que l'enquête technique sur les accidents ou incidents.

Article 40

Le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses peut diffuser au cours ou à l'issue de l'enquête technique sur un accident ou un incident, les recommandations de sécurité nécessaires aux exploitants Djiboutiens et aux services compétents chargés de l'aviation civile, y compris celles des autres Etats ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale lorsque les documents de cette organisation internationale sont en rapport avec cet accident ou incident.Il peut diffuser aussi des recommandations de sécurité proposées par une autorité étrangère et qu'il juge pertinentes pour prévenir des accidents et incidents d'aviation civile principalement dans un souci de maintien à un niveau acceptable la sécurité aérienne.

Article 41

Les exploitants d'aéronefs civils et les services compétents chargés de l'aviation civile destinataires des recommandations de sécurité sont tenus de renseigner, dans un délai maximum de six mois à compter de la date de la première lettre de transmission, le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses sur les mesures de prévention qui ont été prises ou qu'ils envisagent de prendre dans un délai déterminé ou sur les raisons pour lesquelles on a renoncé à prendre des mesures.

Article 42

Le Ministre en charge des Transports peut décider de renoncer ou mettre un terme à l'enquête technique sur un accident ou incident lorsqu'elle risque d'entraîner des coûts disproportionnés par rapport aux résultats attendus ou en cas de non disposition des Etats d'immatriculation, de l'Etat de l'exploitant ou des Etats dont certains de leurs ressortissants sont au nombre de morts ou de blessés graves de contribuer aux charges financières afférentes à l'enquête technique.

Article 43

Le ministre charge des Transports peut ordonner la réouverture de l'enquête technique si l'on a découvert de nouveaux éléments importants pouvant modifier l'appréciation des circonstances d'un accident ou d'incident. La réouverture de l'enquête technique est exclue lorsque deux ans se sont écoulés depuis la date de communication du rapport final pour l'incident ou l'accident n'ayant pas entraîné des morts ou des blessures graves et après trois ans pour l'accident ayant entraîné des morts ou des blessures graves.

Article 44

Le ministre de la Justice chargé des droits de l'Homme, le ministre de l'Equipeement et des Transports, le ministre en charge de la Décentralisation, le ministre de la Défense et le ministre de la Santé Publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Article 45

Le présent arrêté, qui prend effet à compter de la date de sa signature, sera enregistré.

*Le Président de la République
chef du Gouvernement*

ISMAÏL OMAR GUELLEH