

**NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE
L'AMENDEMENT N°05 DU RAS 13**

Le texte de l'amendement est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi
en grisé, du texte qui le remplace | Remplacement |



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP: 8184 AEROPORT L.S. SENHOR

Tel: 33 865 60 00 - Fax: - 33 820 04 03

Email : anacim@anacim.sn

AMENDEMENT N°05 DU
RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N°13
(RAS 13)

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS
D'AVIATION

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote non habité¹, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

(...)

Note 3. — Le type de système d'aéronef sans pilote non habité qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au § 5.4 2.3.

(...)

Aéronef télépiloté (RPA). † Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

(...)

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

Note. — Dans le contexte des aéronefs télépilotés, cette définition concerne l'exploitation de systèmes d'aéronefs télépilotés.

(...)

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

État de construction. † État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur ou d'une hélice.

¹ Changement effectué pour les besoins de l'uniformité avec la définition de RPA.

† Applicable à compter du 26 novembre 2026

†† Applicable jusqu'au 25 novembre 2026

† Applicable à compter du 26 novembre 2026

(...)

Liaison C2[†]. Liaison de données établie entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

(...)

Poste de télépilotage (RPS). [†] Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.

(...)

Système d'aéronef télépiloté (RPAS). [†] Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaison ou liaisons C2 nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

CHAPITRE 2. APPLICATION

(...)

2.3 À moins d'indications contraires, les spécifications du présent Règlement s'appliquent aux activités qui font suite à un accident ou un incident concernant :

a) un aéronef habité ; ou

b) à compter du 26 novembre 2026, un aéronef télépiloté (RPA) certifié conformément au RAS 08 — Navigabilité des aéronefs et/ou exploité en vertu d'une autorisation de l'exploitant conformément au RAS 06 — Exploitation technique des aéronefs, partie 4 — Vols internationaux — Systèmes d'aéronefs télépilotés.

Note. — Les dispositions figurant dans le présent Règlement ne devraient pas empêcher l'État d'ouvrir une enquête dans d'autres circonstances où il prévoit de tirer des enseignements de sécurité pour l'exploitation de systèmes d'aéronefs habités ou non (les aéronefs télépilotés sont un sous-ensemble des aéronefs non habités).

(...)

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT

État d'occurrence

5.1 L'État du Sénégal doit ouvrir une enquête sur les circonstances de l'accident et est en outre responsable de la conduite de l'enquête, mais il peut déléguer, en totalité ou en partie, cette conduite à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État du Sénégal facilite l'enquête par tous les moyens.

(...)

5.1.3 Lorsque l'État du Sénégal n'ouvre ni ne mène d'enquête et qu'il ne la délègue pas à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents comme l'indiquent les § 5.1 et 5.1.2, l'État d'immatriculation ou, dans l'ordre suivant, l'État de l'exploitant, l'État de conception ou l'État de construction a la faculté de demander par écrit à l'État du Sénégal de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l'État du Sénégal donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, l'État ayant fait la demande ouvre et mène l'enquête sur la base des informations dont il dispose.

(...)

Note 3. — Dans le cas d'une enquête concernant un système d'aéronef sans pilote non habité, la prescription prévue au chapitre 2 s'applique seulement aux aéronefs télépilotes ayant une approbation de conception et/ou d'exploitation certifiés conformément au RAS 08 — Navigabilité des aéronefs et/ou exploités en vertu d'une autorisation de l'exploitant conformément au RAS 06 — Exploitation technique des aéronefs, partie 4 — Vols internationaux — Systèmes d'aéronefs télépilotes.

(...)

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

(...)

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

(...)

Généralités

5.4 Le BEA du Sénégal peut mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions du présent Règlement. L'enquête comprend normalement :

(...)

c) la diffusion publique de renseignements factuels, en temps opportun, selon qu'il convient ;

d) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;

e) si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ;

f) l'établissement du rapport final.

(...)

5.4.5 Dans le cas des accidents ou incidents à grand retentissement, le service d'enquête doit rendre publics des renseignements factuels pertinents dans les premiers jours de l'enquête.

Note. — La communication de renseignements factuels dans les premiers jours de l'enquête vise à répondre à l'intérêt public important suscité par l'accident ou l'incident et permet de veiller à ce que les renseignements du domaine public soient aussi exacts que possible. Des orientations sur les accidents et incidents qui ont particulièrement attiré l'attention du public et sur les différents formats et méthodes de communication de l'information figurent dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756 de l'OACI), partie II — Procédures et listes de vérification.

5.4.6 Dans le cas des accidents et des incidents à grand retentissement, le service d'enquête doit publier un rapport préliminaire écrit dans les trente jours qui suivent l'accident ou l'incident, contenant des renseignements factuels établis et indiquant l'avancement de l'enquête

Note 1. — Des orientations sur l'objet, le format et la teneur du rapport préliminaire écrit figurent dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756 de l'OACI), partie IV — Communication des résultats.

Note 2. — La norme figurant au § 5.4.6 ne vise pas à empêcher l'État qui conduit l'enquête de consulter des États participant à l'enquête avant de publier le rapport préliminaire écrit.

Note 3. — Une liste d'exemples d'accidents et incidents à grand retentissement figure dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756 de l'OACI), partie IV — Communication des résultats.

(...)

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

5.6 L'enquêteur désigné a libre accès à l'épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers ATS, et sur lesquels il exerce un contrôle total afin que le personnel autorisé qui participe à l'enquête puisse procéder sans retard à un examen détaillé.

Note. — Dans le cas d'un système d'aéronef télépiloté, les éléments pertinents du § 5.6 comprennent l'aéronef télépiloté, le (les) poste(s) de télépilotage connexe(s), la (les) liaison(s) C2 nécessaire(s), tout autre composant spécifié dans la conception de type, et tous enregistrements et documents associés.

(...)

Enregistreurs de bord

5.7 Les enregistreurs de bord sont utilisés de manière effective au cours de l'enquête sur un accident ou un incident. L'enquêteur désigné doit prendre des dispositions en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.

5.7.1 Si le BEA Sénégal ne possède pas de moyens suffisants pour procéder à la lecture des enregistreurs de bord, il doit utiliser les moyens mis à sa disposition par d'autres États, en tenant compte de ce qui suit :

- a) possibilités des moyens de lecture ;
- b) délais de lecture ;
- c) emplacement des moyens de lecture.

Note. — Les spécifications relatives à l'enregistrement des données de vol figurent dans le RAS 06 — Exploitation technique des aéronefs, parties 1, 2, 3 et 4.

(...)

RESPONSABILITÉ D'UN AUTRE ÉTAT QUELCONQUE

Renseignements sur un accident ou un incident

(...)

5.14.1 Avant d'échanger des renseignements aux fins d'une enquête sur un accident ou un incident, l'Etat du Sénégal doit coopérer avec les autres États pour fixer des limites à la divulgation ou l'utilisation de ces renseignements.

5.14.2 Si un État dispose de données provenant d'un enregistreur de bord d'un aéronef concerné par un accident ou un incident, il :

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

(...)

CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL

(...)

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

(...)

Consultation

6.3 L'État du Sénégal envoie un exemplaire du projet de rapport final aux États indiqués ci-après, en les invitant à présenter aussitôt que possible toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaitent faire sur le rapport, avec justification à l'appui :

(...)

La période habituelle de consultation est de trente jours à compter de la date de la correspondance d'accompagnement. La période de consultation est portée à soixante jours par l'État qui mène l'enquête si l'État invité à présenter des observations lui indique qu'un délai supplémentaire est nécessaire. Si l'État du Sénégal reçoit des observations dans les 60 jours au cours de la période de consultation, il amende le projet de rapport final de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou, si l'État qui a formulé les observations le souhaite, présente ces observations en annexe au rapport. Si l'État du Sénégal ne reçoit pas d'observations dans les 60 jours qui suivent la date de la première lettre d'accompagnement au cours de la période de consultation, il rend public le rapport final conformément aux dispositions du § 6.4, sauf si les États intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.

(...)

Diffusion du rapport final

6.7 En cas d'enquête sur un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg, l'Etat du Sénégal adresse un exemplaire du rapport final rendu public à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Note 1. — Le rapport final adressé à l'OACI est si possible rédigé dans une des langues de travail de l'Organisation et présenté comme il est indiqué dans l'Appendice 1.

Note 2. — Les rapports finaux sont enregistrés dans une base de données centrale de l'OACI, la bibliothèque électronique de rapports finaux, qui est mise à disposition du public.

Note 3. — La copie du rapport final adressé à l'OACI est de préférence une copie électronique pour faciliter son téléchargement dans la bibliothèque électronique de rapports finaux.

(...)

SUPPLÉMENT C. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

(...)

4. Dans le cas d'un aéronef non habité, advenant que l'incident se transforme en accident, déterminer si le résultat le plus crédible aurait pu être une blessure mortelle ou grave chez une personne. Les blessures mortelles et graves sont plus susceptibles de justifier une enquête que les accidents où le résultat le plus crédible se limite à des dommages ou à la perte de l'aéronef non habité. Le risque de blessure mortelle ou grave peut aussi influencer sur la portée de l'enquête qui sera menée.

Note rédactionnelle. — Renuméroter les paragraphes suivants.

-FIN-