

N° 2092 DGAC/BEARabat, le 3 JUIL 2013

*Instruction technique
relative aux enquêtes techniques sur les
accidents et incidents d'aviation civile.*

Objet :

La présente instruction technique fait référence à la convention de Chicago ratifiée par le Maroc, notamment son annexe 13. Elle s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre des exigences de ladite annexe, dont l'unique objectif est de prévenir les accidents et incidents graves et ne vise nullement la détermination des fautes ou des responsabilités.

Chapitre premier : Dispositions générales**Article 1 : Cadre réglementaire.**

la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago (ci-après dénommée "convention de Chicago"), prévoit la mise en œuvre des mesures nécessaires pour assurer la sécurité d'exploitation des aéronefs, et notamment de son annexe 13 et de ses modifications successives, qui fixent les normes et pratiques recommandées internationales en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, ainsi que de la définition des termes "État d'immatriculation", "État de l'exploitant", "État de conception", "État de construction" et "État sur le territoire duquel l'incident ou l'accident s'est produit" qui y sont utilisés.

Article 2 : Définitions

Les expressions ci-dessous, employées dans cette instruction, ont les significations suivantes:

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 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, et
- 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

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

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.

Blessure grave. Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui:

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 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 d'un tendon; ou
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne; ou
- e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du 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. Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident.

Compte rendu préliminaire. Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête.

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

Enquête. Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

Enquêteur désigné. Personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.

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.

État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

État de construction. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

État d'occurrence. État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

Exploitant. Personne, organisme ou 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.

Masse maximale. Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Recommandation de sécurité. Proposition formulée par le service d'enquête sur les accidents de l'État qui a mené l'enquête, sur la base de renseignements résultant de ladite enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents.

Représentant accrédité. Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État.

Article 3 : Champs d'application

1. La présente instruction s'applique aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents graves d'aviation civile:

- a) qui se sont produits sur le territoire du Maroc;
- b) impliquant des aéronefs immatriculés au Maroc ou exploités par une entreprise établie au Maroc, qui se sont produits en dehors du territoire du Maroc, dès lors que les enquêtes techniques ne sont pas conduites par un autre État;
- c) pour lesquelles le Maroc est autorisé, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, à désigner un représentant accrédité pour participer en qualité d'État d'immatriculation, d'État de l'exploitant, d'État de conception, d'État de construction ou d'État fournissant des renseignements, des moyens ou des experts à la demande de l'État procédant à l'enquête;

d) dans lesquels l'État conduisant l'enquête autorise le Maroc, qui s'y intéresse particulièrement parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, à désigner un expert.

2. La présente instruction s'applique également aux questions concernant la disponibilité en temps utile des informations relatives à toutes les personnes et aux marchandises dangereuses à bord d'un aéronef impliqué dans un accident, ainsi que l'aide aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches.

3. La présente instruction ne s'applique pas aux enquêtes techniques relatives à des accidents et des incidents graves impliquant des aéronefs affectés à des opérations militaires, douanières ou policières ou à des opérations analogues, sauf si les entités concernées en décident ainsi.

Chapitre II : Compétence et déroulement

Article 4 : Autorité responsable des enquêtes techniques.

1. le ministre en charge de l'aviation civile veille à ce que les enquêtes techniques soient conduites ou supervisées, dans les conditions offrant toutes les garanties requises par l'annexe 13 à la convention de Chicago, par le Bureau d'Enquête et d'Analyse d'Accidents et incidents d'aviation civile (ci-après dénommée "BEAM") qui est en mesure de conduire l'intégralité d'une enquête technique en toute indépendance, soit de manière autonome, soit par le biais d'accords avec d'autres autorités responsables des enquêtes techniques .

2. Le BEAM est indépendant, des autorités aéronautiques responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne ou de l'exploitation des aérodromes et, en général, de toute autre partie ou entité dont les intérêts ou missions pourraient entrer en conflit avec la mission confiée à l'autorité responsable des enquêtes techniques ou influencer son objectivité.

3. Lorsqu'il réalise une enquête technique, le BEAM ne sollicite ni accepte d'instructions de quiconque, et il exerce un contrôle sans restriction sur la conduite des enquêtes techniques.

Le BEAM peut être assisté, le cas échéant, pour un accident déterminé, par une commission d'enquête technique, instituée par l'autorité administrative compétente.

4. Les activités confiées au BEAM peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse des informations relatives à la sécurité aérienne, notamment à des fins de prévention d'accidents, pour autant que ces activités ne compromettent pas son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou de normalisation.

Article 5 : Obligation d'ouvrir et de rouvrir une enquête

Conformément aux normes et pratiques recommandées internationales figurant à l'annexe 13 de la convention de Chicago :

1. Tout accident ou incident grave survenu sur le territoire marocain à un aéronef civil fait l'objet d'ouverture d'une enquête technique,
3. Lorsqu'un accident ou un incident grave se produit sur le territoire d'un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'Annexe 13, le Maroc en tant qu'État d'immatriculation ou, à défaut, État de l'exploitant, État de conception ou État de construction peut ouvrir et mener une enquête en collaboration avec l'État d'occurrence ou, s'il ne peut s'assurer la collaboration de ce dernier, mène seul l'enquête d'après les renseignements dont il dispose.
3. Le BEAM définit la portée et les modalités à suivre lors de la conduite des enquêtes techniques visées aux paragraphes ci-dessus, en tenant compte des enseignements qu'il entend tirer de ces enquêtes en vue d'améliorer la sécurité aérienne, y compris pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 2250 kg.
4. Le BEAM peut décider d'enquêter sur des incidents autres que ceux visés aux paragraphes ci-dessus, ainsi que sur des accidents ou incidents graves impliquant d'autres types d'aéronefs, dans la limite des législations internationales et nationales en la matière, lorsqu'il entend tirer de ces enquêtes des enseignements en matière de sécurité.
5. au cours de l'enquête technique, le BEAM peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre dans des délais brefs est de nature à prévenir des accidents ou des incidents graves d'aviation.
6. Les enquêtes techniques ne visent nullement la détermination des fautes ou des responsabilités. Elles sont indépendantes, distinctes et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités.

Conformément aux exigences de l'annexe 13 à la convention de Chicago, si des éléments nouveaux importants sont découverts, le BEAM rouvre l'enquête technique.

Article 6 : Coopération entre les autorités responsables des enquêtes techniques

1. le BEAM peut demander l'assistance des autorités responsables des enquêtes techniques d'autres États. Lorsque, à la suite d'une demande, une autorité responsable des enquêtes techniques accepte de fournir une assistance, celle-ci est, dans la mesure du possible, fournie gratuitement.
2. le BEAM peut déléguer la conduite d'une enquête sur un accident ou un incident grave à une autre autorité responsable des enquêtes techniques, sous réserve d'un accord mutuel avec celle-ci. Dans ce cas, elle facilite la procédure d'enquête menée par cette autre autorité.
3. Dans le cadre d'une coopération avec des pays tiers, les états concernés par un accident ou un incident grave d'aviation peuvent être autorisés à participer, en tant qu'observateurs, aux travaux d'enquête, dans le but de réaliser au mieux les objectifs de la présente instruction.
4. Dans ce cadre, l'Etat du Maroc devraient, veiller à ce que les représentants accrédités, et les Enquêteurs responsables des enquêtes techniques puissent accomplir leur mission dans les meilleures conditions possibles, et ce dans l'intérêt de la sécurité aérienne. Par

conséquent, les autorités responsables des enquêtes techniques de pays tiers devraient avoir un accès immédiat et sans restriction selon leurs prorogatifs, au site de l'accident et à tout les éléments nécessaires pour satisfaire aux exigences de l'enquête technique, sans porter atteinte aux objectifs de l'enquête judiciaire.

Les représentants accrédités des États d'immatriculation, de l'exploitant, de conception, de construction et tout autre État qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts sont régis par les dispositions de l'annexe 13 à la convention de Chicago.

5. Lorsque les États correspondants susvisés ne nomment pas de représentant accrédité, le BEAM invite l'exploitant ou les organismes responsables de la conception de type et de l'assemblage final à participer à la conduite d'enquête technique.

7. si le Maroc participe à une enquête sur un accident ou un incident grave qui s'est produit en dehors du Maroc, tous les renseignements et éléments requis dont il dispose sont communiqués à l'État qui mène l'enquête, durant tout le processus d'enquête;

Article 7 : Missions des enquêteurs techniques

1. Nonobstant toute enquête judiciaire, l'enquêteur désigné peut prendre les mesures nécessaires pour satisfaire aux exigences de l'enquête technique.

2. sans préjudice des obligations de confidentialité prévues par la législation du Maroc, l'enquêteur désigné est autorisé notamment:

a) à accéder immédiatement, librement et sans entrave au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'aéronef, à son contenu ou à son épave;

b) à assurer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou de composants aux fins d'examen ou d'analyse des éléments et preuves pertinents auprès des organismes compétents en déterminant les procédures de travail et celles de transport.

c) à avoir un accès immédiat aux enregistreurs de bord, à leur contenu et à tout autre enregistrement pertinent, et en avoir le contrôle;

d) à demander qu'une autopsie complète du corps des personnes mortellement blessées, soit réalisé, si nécessaire, par un médecin, ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, à y contribuer, ainsi qu'à accéder immédiatement aux résultats de ces autopsies ou de l'analyse des prélèvements effectués.,

e) à demander que des examens médicaux soient effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef ou que des prélèvements effectués sur ces personnes fassent l'objet d'analyses, et à accéder immédiatement aux résultats de ces examens et analyses;

f) à convoquer des témoins, à procéder à leur audition et à exiger d'eux qu'ils fournissent ou produisent des informations ou des éléments de preuve utiles au déroulement de l'enquête technique;

g) à accéder librement aux informations pertinentes ou aux enregistrements détenus par le propriétaire, le titulaire du certificat de type de l'aéronef, l'organisme responsable de la maintenance, l'organisme chargé de la formation, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef, les autorités responsables de l'aviation civile et les prestataires de services de navigation aérienne ou les exploitants de l'aérodrome.

3. L'enquêteur désigné étend à ses experts et à ses conseillers ainsi qu'aux représentants accrédités, leurs experts et conseillers, les droits énumérés au paragraphe 2, dans la mesure nécessaire pour leur permettre de participer effectivement à l'enquête technique. Cette mesure est sans préjudice des droits des enquêteurs et experts désignés par l'autorité responsable de l'enquête judiciaire.

4. Toute personne participant à des enquêtes techniques remplit ses fonctions de manière indépendante et ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque en dehors de l'enquêteur désigné ou du représentant accrédité.

Article 8 : Conservation des preuves

Si le Maroc est l'état d'occurrence, le BEA est tenu de garantir le traitement sûr de tous les éléments de preuve et de prendre toutes les mesures raisonnables pour protéger ces éléments de preuve et veiller à la conservation en lieu sûr l'aéronef, son contenu et son épave pendant la période nécessaire aux fins de l'enquête technique. La protection des preuves inclut la conservation, par des moyens photographiques ou autres, de tous les éléments de preuve qui pourraient être retirés, effacés, perdus ou détruits. La conservation en lieu sûr inclut la protection contre le dommage, l'accès par des personnes non autorisées, le vol et la détérioration.

Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs techniques, nul n'est autorisé à modifier l'état du site de l'accident, à y effectuer des prélèvements, à déplacer l'aéronef, son contenu ou son épave, à effectuer des prélèvements sur ceux-ci ou à les retirer, à moins que cela soit nécessaire pour des raisons de sécurité ou pour porter secours à des blessés ou que cela se fasse avec l'autorisation expresse des autorités responsables de la direction du site et de l'autorité judiciaire compétente, lorsque cela est possible, en concertation avec l'autorité responsable des enquêtes techniques .

Par ailleurs, les personnes concernées par l'exploitation de l'aéronef ou impliquées dans l'événement aérien prennent toutes les mesures nécessaires pour conserver les documents, éléments et enregistrements relatifs à cet événement, notamment pour éviter l'effacement des enregistrements de conversations et de messages d'alerte après le vol.

Article 9 : Protection des informations sensibles en matière de sécurité

1. Les éléments suivants ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête technique:

- a) toutes les déclarations recueillies auprès de personnes par l'autorité responsable des enquêtes techniques au cours de l'enquête technique;
- b) les enregistrements révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête technique;

- c) les renseignements recueillis par l'autorité responsable des enquêtes techniques et qui revêtent un caractère sensible et personnel, notamment les informations sur la santé des personnes;
- d) les éléments produits ultérieurement au cours de l'enquête tels que des notes, des projets, des avis écrits par les enquêteurs, des opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord;
- e) les renseignements et les éléments de preuve fournis par des enquêteurs provenant de pays tiers conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, si cette autorité responsable des enquêtes techniques le demande;
- f) les projets de rapports préliminaires ou finals ou de déclarations intermédiaires;
- g) les enregistrements audio et vidéo du poste de pilotage et leurs transcriptions, ainsi que les enregistrements audio réalisés dans les services de contrôle de la circulation aérienne, en veillant à ce que les informations n'ayant pas de rapport direct avec l'enquête technique, et notamment celles relatives à la vie privée, bénéficient d'une protection appropriée, sans préjudice du paragraphe 3.

2. Les enregistrements ci-après ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins qu'une enquête technique ou que l'amélioration de la sécurité aérienne:

- a) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef;
- b) les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques d'enregistrements provenant des services de contrôle de la circulation aérienne, y compris les rapports et les analyses destinés à des fins internes;
- c) les lettres de transmission de recommandations de sécurité provenant de l'autorité responsable des enquêtes techniques au destinataire desdites recommandations, si l'autorité responsable des enquêtes techniques émettant la recommandation le demande;
- d) les comptes rendus d'événements prévus par la réglementation nationale en vigueur.

Il est strictement interdit de divulguer le contenu du CVR. Les enregistrements provenant de l'enregistreur de paramètres de vol ne doivent pas être mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête technique, la navigabilité ou l'entretien, sauf si ces enregistrements sont rendus anonymes et divulgués dans des conditions assorties de garanties.

3. Nonobstant les paragraphes 1 et 2, le ministre en charge de l'aviation civile, peut se prononcer sur la divulgation des enregistrements conformément au droit national, et pourrait décider que la divulgation des éléments visés aux paragraphes 1 et 2, autorisées par la loi, importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, à l'échelle nationale et internationale, sur cette enquête, ou sur toute enquête technique ultérieure.

4. Seules peuvent être divulguées les données strictement nécessaires aux fins visées au paragraphe 3 ci-dessus.

Article 10 : Communication des renseignements

1. Le personnel du BEAM en charge de l'enquête, ou toute personne invitée à participer ou à contribuer à l'enquête technique, est tenu au secret professionnel en vertu de la législation applicable en la matière, y compris pour ce qui est du respect de l'anonymat des personnes impliquées dans un accident ou un incident.
2. Sans préjudice des obligations prévues aux articles ci-dessus, le BEAM communique les renseignements qu'il juge pertinents pour la prévention d'un accident ou d'un incident grave aux personnes responsables de la fabrication ou de l'entretien de l'aéronef ou de ses équipements, et aux personnes physiques ou morales responsables de l'exploitation de l'aéronef ou de la formation du personnel.
3. le BEAM est autorisé à informer les victimes et leurs proches ou leurs associations ou à rendre public toute information sur les observations factuelles, la procédure de l'enquête technique, les éventuels rapports ou conclusions et/ou recommandations de sécurité préliminaires, pour autant que cela ne porte pas atteinte aux objectifs de l'enquête technique et que la législation applicable relative à la protection des données à caractère personnel soit dûment respectée.
4. Avant de rendre publiques les informations visées au paragraphe 3, le BEAM les transmet aux victimes et à leurs proches ou, le cas échéant, à leurs associations, en veillant à ne pas porter atteinte aux objectifs de l'enquête technique.

Article 11 : Rapport d'enquête

1. Chaque enquête technique se conclut par un rapport sous une forme adaptée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident grave. Ce rapport indique que l'unique objectif de l'enquête technique est la prévention des accidents et incidents, sans détermination des fautes ou des responsabilités. Le cas échéant, il contient des recommandations de sécurité.
2. Le rapport protège l'anonymat de tout individu impliqué dans l'accident ou l'incident grave.

Par ailleurs, les rapports préliminaires et comptes rendus de données sont envoyés à tous les États concernés et à l'OACI pour les types d'accidents et incidents graves prévus par l'OACI.

3. Lorsque les enquêtes techniques donnent lieu à des rapports avant la fin de l'enquête, le BEAM peut, avant leur publication, demander aux autorités concernées, et, par leur intermédiaire, au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires. Les intéressés sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation.
4. Avant la publication du rapport final, le BEAM demande aux autorités concernées, et, par leur intermédiaire, au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires, tous les intéressés étant tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation. En demandant ces commentaires, l'autorité responsable des enquêtes techniques respecte les normes et pratiques recommandées internationales.

5. Les informations visées à l'article 09 ne sont consignées dans un rapport que si elles sont utiles à l'analyse de l'accident ou de l'incident grave. Les informations ou les éléments d'informations qui ne présentent aucun intérêt pour l'analyse ne sont pas divulgués.

6. Le BEAM rend public le rapport final dans les délais les plus brefs et, si possible, dans les douze mois qui suivent la date de l'accident ou de l'incident grave, la publication est faite par les moyens les plus efficaces, notamment sur le site du BEAM Maroc.

Si le BEAM mène l'enquête, le rapport final est envoyé à tous les États intéressés, y compris tout État dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves et tout État qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts, ainsi qu'à l'OACI pour les cas prévus par l'Annexe 13.

7. Si le rapport final ne peut pas être publié dans les douze mois, le BEAM fait une déclaration intermédiaire au moins à chaque date anniversaire de l'accident ou de l'incident grave, détaillant les progrès de l'enquête et toutes les questions de sécurité qui auront été soulevées.

8. Le BEAM transmet aussitôt que possible une copie du rapport final et des recommandations de sécurité:

- a) aux autorités responsables des enquêtes techniques et aux autorités chargées de l'aviation civile des États concernés, et à l'OACI, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales;
- b) aux destinataires des recommandations de sécurité figurant dans le rapport.

Article 12 : Recommandations de sécurité

1. À tout moment de l'enquête technique et après consultation appropriée des parties pertinentes, le BEAM recommande, par lettre datée aux autorités concernées, y compris celles situées dans des pays tiers, toute mesure préventive qu'elle juge nécessaire de prendre rapidement en vue de renforcer la sécurité aérienne.

2. Le BEAM peut également formuler des recommandations de sécurité sur la base d'études ou d'analyses d'une série d'enquêtes ou de toute autre activité dans le cadre d'étude de sécurité.

3. Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident, un incident grave ou un incident.

Article 13 : Application et base de données des recommandations de sécurité

1. Dans les 30 jours qui suivent la réception de la lettre de transmission d'une recommandation de sécurité, le destinataire en accuse réception et informe le BEAM des mesures prises ou à l'étude, le cas échéant, du délai nécessaire pour les mettre en œuvre et, si aucune mesure n'est prise, des motifs de cette absence de mesure.

2. Dans les 60 jours qui suivent la date de la réception de la réponse, le BEAM fait savoir au destinataire si elle considère que sa réponse est adéquate et, si elle conteste la décision de ne prendre aucune mesure, elle lui en communique les raisons.
3. le BEAM met en place des procédures permettant d'enregistrer les réponses à ses recommandations de sécurité.
4. Chaque entité destinataire d'une recommandation de sécurité, met en œuvre des procédures qui permettent de contrôler l'état d'avancement des mesures prises en réponse à des recommandations de sécurité.
5. le BEAM consigne dans le registre des recommandations de sécurité les recommandations de sécurité relatives aux événements de l'aviation civile échangées, toutes les recommandations de sécurité émises, ainsi que les réponses reçues. Le BEAM y consigne également les recommandations de sécurité reçues de pays tiers.

Article 14 : Comptes rendus d'événements et ECCAIRS

1. le BEAM, en collaboration avec les entités concernées par les événements aériens (autorité d'aviation civile, exploitants aériens, prestataire du service de la navigation aérienne...) participent de façon régulière à l'échange et à l'analyse des informations stockées dans la base de données ECCAIRS. À cette fin, les personnes désignées disposent d'un accès en ligne à toutes les informations stockées à la base de données ECCAIRS, y compris celles permettant d'identifier directement l'aéronef faisant l'objet d'un compte rendu d'événement comme, lorsqu'ils sont disponibles, ses numéros de série et d'immatriculation. Cet accès ne concerne pas les informations permettant d'identifier l'exploitant faisant l'objet de ce compte rendu d'événement.
2. le BEAM veille à la confidentialité de ces informations, conformément à la législation applicable, et limite leur utilisation à ce qui est strictement nécessaire pour s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité. À cet égard, ces informations ne servent qu'à l'analyse des tendances en matière de sécurité qui peuvent servir de base à des recommandations de sécurité anonymes ou à des consignes de navigabilité sans imputation de fautes ou de responsabilités.

Article 15 : Informations sur les personnes et les marchandises dangereuses à bord

1. Les compagnies aériennes marocaines exploitant des vols à destination ou au départ du Maroc, et les compagnies aériennes de pays tiers exploitant des vols au départ ou à destination d'un aéroport situé sur le territoire marocain doivent mettre en œuvre des procédures permettant de produire:
 - a) le plus rapidement possible, et au plus tard dans les deux heures qui suivent l'annonce d'un accident d'aéronef, une liste validée, basée sur les meilleures informations disponibles, de toutes les personnes à bord; et
 - b) immédiatement après l'annonce d'un accident d'aéronef, la liste des marchandises dangereuses à bord.

2. Les listes visées au paragraphe 1 ci-dessus sont mises à la disposition du BEAM pour prendre contact avec les proches des personnes à bord et, si nécessaire, des équipes médicales qui pourraient avoir besoin de ces renseignements pour le traitement des victimes.

3. Afin de permettre une information rapide des proches des passagers sur la présence de leurs proches à bord de l'aéronef accidenté, les compagnies aériennes proposent aux voyageurs d'indiquer le nom et les coordonnées d'une personne à contacter en cas d'accident. Ces informations ne peuvent être utilisées par les compagnies aériennes que dans le cas d'un accident; elles ne sont pas communiquées à des tiers ou utilisées à des fins commerciales.

4. Le nom d'une personne à bord n'est pas rendu public avant que les proches de cette personne aient été informés par les autorités compétentes. La liste visée au paragraphe 1, point a), reste confidentielle, conformément au droit national, et, sous réserve de ces dispositions, les noms des personnes figurant sur cette liste ne sont rendus publics qu'à la condition que les proches des personnes à bord ne s'y opposent pas.

Article 16 : Assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches

3. quand le Maroc est concerné par un accident d'aviation civile en tant que :

- État d'occurrence ;
- Etat en charge de l'enquête;
- État d'enregistrement de la compagnie aérienne dont l'aéronef est impliqué dans l'accident, ou ;
- État qui comporte un nombre important de ses ressortissants à bord de l'aéronef impliqué dans l'accident,

Une personne de référence est désignée pour être le point de contact et d'information des victimes et de leurs proches.

4. L'État d'un pays tiers qui, du fait qu'il compte des ressortissants parmi les morts ou les blessés graves, s'intéresse particulièrement à un accident qui s'est produit sur le territoire du Maroc, peut désigner un expert qui a le droit:

- a) de visiter le lieu de l'accident;
- b) d'accéder aux informations factuelles pertinentes dont la publication a été approuvée par l'autorité responsable des enquêtes techniques en charge et aux renseignements sur l'évolution de l'enquête;
- c) de recevoir une copie du rapport final.

5. Sous réserve des dispositions légales en vigueur, un expert désigné conformément au paragraphe 4 peut aider à l'identification des victimes et assister aux entretiens avec les survivants qui sont ressortissants de son État.

Article 17 : Respect de la législation en matière de santé et de sécurité

Le BEAM s'assure du respect de la législation en matière de santé et sécurité au travail tout au long du processus d'enquête technique.

Chapitre trois : Notification des événements d'aviation civile**Article 18 : Obligation de notifier les accidents et les incidents**

Tout propriétaire, exploitant ou pilote d'aéronef et prestataire de services de navigation aérienne doit notifier, sans retard, tout incident d'aviation civile cité ci-après au Bureau d'Enquêtes et d'Analyses d'Accidents d'Aviation au moyen de formulaire « avis d'incidents », par les voies les plus rapides, le téléphone, la télécopie, le courrier électronique ou le Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA), notamment :

- E-mail : beamaroc@aviationcivile.gov.ma
- Permanence : +212 660 181 870
- Fax : +212 537 773 015

Article 19 : Événements et incidents d'aviation civile à notifier au BEAM.

A. - Opérations en Vol

i) Exploitation de l'aéronef :

a) Manœuvres d'évitement :

1. Risque de collision avec un autre aéronef, le sol ou tout autre objet ou situation dangereuse où une action d'évitement aurait été appropriée.
2. Manœuvre d'évitement urgente nécessaire pour éviter une collision avec un autre aéronef, le sol ou tout autre objet.
3. Manœuvre d'évitement pour éviter toute autre situation dangereuse.

b) Incidents au décollage ou à l'atterrissement, notamment atterrissages forcés ou de précaution. Incidents tels qu'atterrissement trop court ou anormalement long ou sortie de piste. Décollages, décollages interrompus, atterrissages ou tentatives d'atterrissement sur une piste fermée, occupée, inadaptée ou sur une aire autre qu'une aire de décollage/atterrissement. Incursions sur piste.

c) Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale ou de la remise des gaz.

d) Situation relative au carburant qui exigerait du pilote qu'il déclare une urgence. Incapacité à transférer ou à utiliser la quantité totale de carburant disponible.

e) Perte de contrôle quelle qu'en soit la cause.

f) Événements au décollage à des vitesses proches ou supérieures à la vitesse de décision, résultant d'une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ou conduisant à une telle situation (par exemple, décollage interrompu, touché de queue, perte de puissance de moteur, etc.).

g) Remise de gaz conduisant à une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

h) Ecart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue quelle qu'en soit la cause.

i) Descente au-dessous de la hauteur/altitude de décision ou de la hauteur/altitude minimale de descente sans la référence visuelle nécessaire.

j) Perte de toute référence de position.

- k) Interruption ou absence de communications entre membres du personnel de conduite ou entre le personnel de conduite et d'autres (membre d'équipage de cabine, contrôle aérien, service technique).
 - l) Atterrissage dur ou en surcharge nécessitant un contrôle de la structure.
 - m) Dépassement des limites du déséquilibre carburant.
 - n) Affichage incorrect d'un code SSR ou d'un calage d'altimètre.
 - o) Programmation incorrecte ou insertion erronée des données dans les équipements utilisés pour la navigation ou le calcul des performances, ou utilisation de données inexactes.
 - p) Réception ou interprétation incorrectes de messages radio téléphoniques.
 - q) Mauvais fonctionnement ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.
 - r) Aéronef s'écartant par inadvertance d'une surface revêtue.
 - s) Collision entre un aéronef et tout autre aéronef, le sol, un véhicule ou tout obstacle ou objet au sol.
 - t) Actionnement incorrect et/ou par inadvertance d'une commande.
 - u) Incapacité de configurer correctement l'aéronef en fonction de la phase de vol (par exemple, train d'atterrissage et trappes, volets, stabilisateurs, becs de bord d'attaque, etc.).
 - v) Simulation d'une situation d'urgence lors de formation, de vérification ou d'essai ayant entraîné un risque pour la sécurité.
 - w) Vibrations anormales.
 - x) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef (par exemple, alerte de configuration, avertisseur de décrochage [vibreur de manche], alerte de survitesse, etc.), à moins que :
 - 1. L'équipage ait établi avec certitude que l'indication est fausse et que la fausse alerte n'a pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage, ou
 - 2. Le dispositif d'alerte ait été actionné à des fins de formation ou d'essai.
 - y) « Avertissement » de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque :
 - 1. L'aéronef s'approche à une plus faible distance du sol que prévu, ou
 - 2. L'avertissement se déclenche en IMC ou la nuit et on a établi qu'il est dû à une vitesse de descente élevée (mode 1), ou
 - 3. L'avertissement résulte du fait que le train d'atterrissage ou les volets d'atterrissage n'ont pas été actionnés au point d'approche approprié (mode 4), ou
 - 4. La réaction de l'équipage à l'avertissement a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger.
 - z) Toute « Alerte » de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque la réaction de l'équipage à l'alerte a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger.
 - aa) Tout avis de résolution ACAS.
 - bb) Souffle de réacteur ou d'hélice ou de rotor entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.
 - cc) Mauvaise interprétation ou incompréhension durables de la configuration, des performances ou de l'état des automatismes de l'aéronef par l'équipage de conduite.
- ii) Situations d'urgence :
- a) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives, même si les incendies ont été éteints.

b) Recours à toute procédure non standard adoptée par l'équipage de conduite ou de cabine pour faire face à une situation d'urgence, lorsque :

1. La procédure existe mais n'est pas utilisée ;
 2. Il n'existe pas de procédure ;
 3. La procédure existe mais est incomplète ou inappropriée ;
 4. La procédure est incorrecte ;
 5. Une procédure incorrecte est utilisée.
- c) Inadaptation de toute procédure destinée à être utilisée en cas de situation d'urgence, y compris lorsqu'elle est utilisée à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.
- d) Tout événement entraînant une évacuation d'urgence.
- e) Dépressurisation.
- f) Utilisation de tout équipement d'urgence ou des procédures prescrites en cas de situation d'urgence afin de remédier à une situation donnée.
- g) Tout événement entraînant l'utilisation des messages « MAYDAY » ou « PAN PAN ».
- h) Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, y compris lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.
- i) Evénements nécessitant l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par tout membre d'équipage.

iii) Incapacité de l'équipage :

- a) Incapacité de tout membre de l'équipage de conduite en vol, y compris celle qui survient avant le départ si on estime qu'elle aurait pu entraîner une incapacité après le décollage.
- b) Incapacité de tout membre de l'équipage de cabine qui l'empêche d'exécuter des tâches essentielles en cas de situation d'urgence.

iv) Blessures :

Événements qui ont entraîné ou auraient pu entraîner des blessures importantes des passagers ou de l'équipage mais qui ne sont pas considérés comme un accident à signaler.

v) Météorologie :

Phénomène météorologique ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou ayant rendu difficile le contrôle de celui-ci, comme par exemple :

- a) Foudroiement ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.
- b) Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.
- c) Turbulences graves entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles une inspection de l'aéronef après turbulences est jugée nécessaire.
- d) Cisaillement du vent.
- e) Givre entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.

vi) Sûreté :

- a) Actes de piraterie, notamment alerte à la bombe ou détournement.
- b) Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés.
- c) Découverte d'un passager clandestin.

vii) Autres événements :

- a) Survenue répétée d'un type déterminé d'événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.
- b) Collision aviaire ayant entraîné des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.
- c) Turbulence de sillage.
- d) Ecart significatif entre la masse ou le centrage réel de l'aéronef et les valeurs du devis de masse et centrage fourni à l'équipage ou pris en compte par lui.

B. - Eléments techniques de l'aéronef

i) Structure :

- a) Dommage d'un élément structural principal (PSE) qui n'a pas été qualifié tolérant aux dommages (élément à durée de vie limitée). Les éléments structuraux principaux sont ceux qui contribuent de manière importante à supporter les charges engendrées par le vol, les manœuvres au sol, la pressurisation et dont la défaillance peut entraîner une rupture catastrophique de l'aéronef.
- b) Défaut ou dommage dépassant les dommages admissibles à un élément structural principal qui a été qualifié de tolérant aux dommages.
- c) Dommage ou défaut dépassant les tolérances autorisées d'un élément structural dont la défaillance peut réduire la rigidité structurale dans de telles proportions que les marges requises vis-à-vis de l'inversion de commande, de la divergence ou du flottement ne sont plus atteintes.
- d) Dommage ou défaut d'un élément structural qui peut entraîner la libération d'objets susceptibles de blesser les occupants de l'aéronef.
- e) Dommage ou défaut d'un élément structural susceptible de compromettre le bon fonctionnement des systèmes. Voir point ii) ci-après.
- f) Perte en vol d'un élément de la structure de l'aéronef.

ii) Systèmes :

- a) Perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de tout système, sous-système ou ensemble d'équipements quand des procédures d'exploitation standard, des manœuvres, etc., n'ont pas pu être accomplies de façon satisfaisante.
- b) Incapacité de l'équipage à maîtriser le système, par exemple :

1. Actions non contrôlées ;
2. Réponses incorrectes et/ou incomplètes, notamment limitation de mouvement ou rigidité ;
3. Emballement ;
4. Défaillance ou rupture de liaison mécanique.

- c) Défaillance ou mauvais fonctionnement d'une ou de plusieurs fonctions propres au système (un système peut intégrer plusieurs fonctions).

- d) Interférence au sein des systèmes ou entre eux.
- e) Défaillance ou mauvais fonctionnement du dispositif de protection ou du système de secours associés au système.
- f) Perte de redondance du système.
- g) Tout événement résultant d'un fonctionnement non prévu d'un système.
- h) Pour les systèmes non redondants : perte, mauvais fonctionnement important ou défaut du système.
- i) Pour les systèmes redondants : perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de plus d'un système.
- j) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié aux systèmes ou à l'équipement de l'aéronef à moins que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication est fausse et que la fausse alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage.
- k) Fuite de fluides hydrauliques, de carburant, d'huile ou d'autres liquides, ayant entraîné un risque d'incendie ou de détérioration dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.
- l) Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication ayant pu tromper l'équipage.
- m) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut survenant lors d'une phase critique du vol.
- n) Baisses importantes des performances réelles par rapport à la certification entraînant une situation dangereuse, notamment en ce qui concerne le fonctionnement des freins, la consommation de carburant, etc.
- o) Anomalie de commandes de vols dégradant de façon importante les qualités de vol de l'aéronef, par exemple asymétrie de volets, de becs, de destructeurs de portance, etc.

Les points ci-après donnent des exemples d'événements à signaler en vertu de l'application des critères généraux énumérés ci-dessus :

1. Conditionnement d'air/ventilation :

- a) Perte complète du refroidissement de l'avionique ;
- b) Dépressurisation.

2. Système de navigation automatique de vol :

- a) Incapacité du système automatique à réaliser les opérations voulues lorsqu'il est actionné ;
- b) Importante difficulté de l'équipage à maîtriser l'aéronef liée au fonctionnement du système automatique ;
- c) Panne de tout dispositif de déconnexion du système automatique ;
- d) Changement intempestif de mode du système automatique.

3. Communications :

- a) Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles ;
- b) Communications totalement impossibles en vol.

4. Système électrique :

- a) Perte d'un circuit de distribution du système électrique (alternatif ou continu);
- b) Perte totale ou perte de plus d'un système de génération électrique ;
- c) Panne du système de génération électrique de secours.

5. Poste de pilotage/cabine/soute :

- a) Panne de réglage des commandes du siège du pilote en vol ;
- b) Défaillance de tout système ou équipement de secours, notamment les systèmes de signalisation d'évacuation d'urgence, toutes les issues, l'éclairage de secours, etc.
- c) Défaillance de la capacité de rétention du système de chargement des cargaisons.

6. Système de protection incendie :

- a) Alarmes incendie, à l'exception de celles immédiatement confirmées comme fausses ;
- b) Panne ou défaut non détecté du système de protection/détection d'incendie/fumée, susceptibles d'empêcher ou de limiter la protection/détection d'un incendie ;
- c) Absence d'avertissement en cas d'incendie ou de fumée réels.

7. Commandes de vol :

- a) Asymétrie des volets, des becs, des destructeurs de portance, etc.
- b) Limitation de mouvement, rigidité ou réaction peu efficace ou tardive dans le fonctionnement des commandes de vols primaires ou de leurs systèmes associés ;
- c) Emballement des commandes de vol ;
- d) Vibration des commandes de vol ressentie par l'équipage ;
- e) Défaillance ou rupture de liaison mécanique des commandes de vol ;
- f) Importante perturbation du comportement normal de l'aéronef ou dégradation des qualités de vol.

8. Circuit carburant :

- a) Mauvais fonctionnement du système indiquant la quantité de carburant, entraînant la perte totale d'information ou une indication erronée sur la quantité de carburant à bord ;
- b) Fuite ayant entraîné une perte importante de carburant, un risque d'incendie ou la détérioration importante d'un élément de l'aéronef ;
- c) Mauvais fonctionnement ou défaut du système de largage de carburant, ayant entraîné une perte involontaire d'une quantité importante, un risque d'incendie, une détérioration d'un élément de l'aéronef ou une incapacité de larguer le carburant ;
- d) Mauvais fonctionnement ou défaut du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant ;
- e) Impossibilité de transférer ou d'utiliser la quantité totale de carburant disponible.

9. Hydraulique :

- a) Perte d'un système hydraulique (ETOPS uniquement) ;
- b) Non-fonctionnement du système d'isolement d'un circuit ;
- c) Perte de plus d'un des circuits hydrauliques ;
- d) Défaillance du système hydraulique de secours ;
- e) Déploiement intempestif de la turbine à air dynamique (RAT).

10. Système de protection/détection du givre :

- a) Perte ou réduction non détectées des performances du système de dégivrage ou d'antigivrage ;
- b) Perte de plus d'un des systèmes de réchauffage pitots ;
- c) Impossibilité d'obtenir un dégivrage symétrique des ailes ;
- d) Accumulation anormale de givre entraînant des effets importants sur les performances ou la manœuvrabilité ;
- e) Visibilité de l'équipage affectée de manière importante.

11. Systèmes d'enregistrement/d'alarme/d'information :

- a) Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'information quand des indications trompeuses pourraient entraîner une action inappropriée de l'équipage sur un système essentiel ;
- b) Perte de la fonction d'alarme (rouge) sur un système ;
- c) Pour les postes de pilotage avec écrans : perte ou mauvais fonctionnement de plus d'un calculateur ou d'un écran.

12. Trains/freins/pneus :

- a) Incendie de frein ;
- b) Importante perte de freinage ;
- c) Freinage dissymétrique entraînant une déviation importante de la trajectoire ;
- d) Panne du système de descente du train par gravité (y compris lors d'essais programmés) ;
- e) Sortie/reentrée intempestive du train ou des trappes de train ;
- f) Eclatement de plusieurs pneus.

13. Systèmes de navigation (y compris les systèmes d'approche de précision) et centrales aérodynamiques :

- a) Perte totale ou pannes multiples des équipements de navigation ;
- b) Panne totale ou pannes multiples des équipements de la centrale aérodynamique ;
- c) Indications fortement trompeuses ;
- d) Erreurs de navigation importantes attribuées à des données incorrectes ou à une erreur de codage dans la base de données ;
- e) Déviations non prévues de la trajectoire latérale ou verticale qui ne sont pas dues à une action du pilote ;
- f) Problèmes avec les installations de navigation au sol entraînant des erreurs de navigation importantes.

14. Oxygène (pour un aéronef pressurisé) :

- a) Interruption de l'alimentation d'oxygène dans le poste de pilotage ;
- b) Interruption de l'alimentation en oxygène pour un nombre important de passagers (plus de 10 %), y compris détectée lors d'entretien, de formation ou d'essais.

15. Système de prélèvement d'air :

- a) Fuite d'air chaud entraînant une alarme incendie ou un dommage structural;
- b) Perte de tous les systèmes de prélèvement d'air ;
- c) Panne du système de détection de fuite d'air.

iii) Systèmes de propulsion et systèmes APU :**Moteurs et groupe turbomoteurs :**

- a) Extinction, arrêt ou défaut important de fonctionnement d'un moteur
- b) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de tout élément tournant (par exemple : démarreur pneumatique, turbo-refroidisseur équipé, moteur à turbine à air;
- c) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'un moteur ou groupe turbomoteur résultant d'un ou de plusieurs des cas suivants :
 - 1. Non-confinement de composants ;
 - 2. Incendie intérieur ou extérieur non maîtrisé, ou fuite de gaz chaud ;
 - 3. Poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;
 - 4. Système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas ou fonctionnant par inadvertance ;
 - 5. Impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur ;
 - 6. Défaillance de la structure du moteur ;
 - 7. Perte partielle ou complète d'un élément important du groupe turbomoteur ;
 - 8. Fumées ou concentrations de produits toxiques suffisantes pour entraîner une incapacité de l'équipage ou des passagers ;
 - 9. Impossibilité d'arrêter le moteur par les procédures normales ;
 - 10. Impossibilité de redémarrer un moteur ;

d) Perte ou modification intempestive de puissance/poussée :

- 1. Pour un aéronef à un seul moteur ; ou
- 2. Lorsque l'événement est considéré comme excessif pour l'aéronef concerné ; ou
- 3. Lorsque cela peut affecter plus d'un moteur dans un aéronef multimoteurs, particulièrement dans le cas d'un bimoteur ; ou
- 4. Pour un aéronef multi moteurs lorsqu'un type de moteur identique ou semblable est utilisé sur un aéronef pour lequel l'événement serait considéré dangereux ou critique ;

- e) Tout défaut sur un élément à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie ;
- f) Défauts d'origine commune susceptibles d'entraîner la coupure de plus d'un moteur en vol ;
- g) Dispositif de commande ne fonctionnant pas quand il est actionné ou fonctionnant par inadvertance ;
- h) Dépassement des paramètres moteur ;
- i) Objets et corps étrangers entraînant un dommage (FOD).

Hélices et transmissions :

- j) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'une hélice ou d'un groupe turbomoteur entraînant un ou plusieurs des cas suivants :

1. Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de l'hélice ;
2. Apparition d'une traînée excessive ;
3. Poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;
4. Séparation de l'hélice ou d'une partie importante de l'hélice ;
5. Panne entraînant un déséquilibre excessif ;
6. Passage imprévu des pales d'hélice au-dessous de la position minimale en butée de petit pas en vol ;
7. Impossibilité de mettre l'hélice en drapeau ;
8. Impossibilité de commander un changement de pas de l'hélice ;
9. Changement de pas non maîtrisé ;
10. Variation non maîtrisée du couple ou de la vitesse ;
11. Séparation d'éléments à faible énergie.

Rotors et transmissions :

- k) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse du rotor ;
- l) Dommage ou défaut de la boîte de transmission principale, susceptible d'entraîner la désynchronisation ou le mauvais fonctionnement du rotor en vol et du système de commande ;
- m) Dommage aux systèmes anti-couple, de transmission ou aux systèmes équivalents.

Systèmes APU :

- n) Coupure ou panne lorsque les exigences opérationnelles prévoient que l'APU doit être disponible (par exemple ETOPS, LME) ;
- o) Impossibilité de couper l'APU ;
- p) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de l'APU ;
- q) Impossibilité de démarrer l'APU quand cela est nécessaire pour des raisons opérationnelles.

iv) Facteurs humains :

Tout incident lié aux facteurs humains ayant pu entraîner une situation dangereuse.

v) Autres événements et incidents :

- a) Tout incident lié à la conception de l'aéronef ayant pu entraîner une situation dangereuse ;
- b) Tout événement qui normalement n'est pas considéré comme devant être signalé (par exemple, mobilier et équipement de cabine, circuits d'eau) lorsque les circonstances ont entraîné un danger pour l'aéronef ou ses occupants ;

- c) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives ;
- d) Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles ;
- e) Panne des commandes de réglage du siège du pilote durant le vol.

C. - Entretien et réparation de l'aéronef

- i) Assemblage incorrect de parties ou composants de l'aéronef, détecté lors de procédures d'inspection et d'essai non destinées à ce but précis.
- ii) Fuite d'air chaud entraînant un dommage structural.
- iii) Tout défaut d'un élément à durée de vie limitée causant son retrait avant la fin de sa durée de vie.
- iv) Tout dommage ou toute détérioration, quelle qu'en soit la cause, constaté au cours d'une opération d'entretien et occasionné à :
 - a) La structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel constructeur) lorsque ce dommage ou cette détérioration dépasse les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessite la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;
 - b) La structure secondaire, ce qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef
 - c) Le moteur, l'hélice ou le rotor de giravion.
- v) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut de tout système ou équipement, ou dommage ou détérioration, détectés à la suite de la mise en conformité avec une consigne de navigabilité ou d'autres instructions obligatoires prescrites par une autorité réglementaire, lorsque :
 - a) La détection est effectuée par l'organisme chargé de la mise en conformité pour la première fois ;
 - b) Lors d'une mise en conformité ultérieure, l'événement dépasse les limites admissibles indiquées dans les instructions et/ou les procédures de réparation/rectification publiées ne sont pas disponibles.
- vi) Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien ou d'essai.
- vii) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'entretien requises.
- viii) Produits, pièces, équipements et matériaux d'origine inconnue ou suspecte.
- ix) Données ou procédures d'entretien trompeuses, incorrectes ou insuffisantes susceptibles d'engendrer des erreurs d'entretien.

x) Toute panne, tout mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.

D. - Services de la navigation aérienne

i) Quasi-collision :

Ce sont des situations spécifiques où un aéronef et un autre aéronef/le sol/un véhicule/une personne ou un objet sont perçus comme étant trop proches l'un de l'autre :

- a) Non-respect des minima de séparation ;
- b) Séparation insuffisante ;
- c) Quasi-impact sans perte de contrôle (quasi-CFIT) ;
- d) Incursion sur piste ayant nécessité une manœuvre d'évitement.

ii) Incidents susceptibles de devenir des collisions ou des quasi-collisions :

Ce sont des situations spécifiques susceptibles de conduire à un accident ou à une quasi-collision, si un autre aéronef se trouve à proximité :

- a) Incursion sur piste n'ayant pas nécessité de manœuvre d'évitement ;
- b) Sortie de piste d'un aéronef ;
- c) Non-respect par l'aéronef de la clairance ;
- d) Non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables :
 1. Non-respect des procédures ATM publiées applicables ;
 2. Pénétration non autorisée dans un espace aérien ;
 3. Non-respect des dispositions réglementaires applicables en matière d'emport et d'exploitation des équipements ATM.

iii) Evénements spécifiques liés à l'ATM :

Ce sont des situations, en liaison avec la fourniture des services ATM, compromettant ou qui auraient pu compromettre la sécurité. Il s'agit notamment des événements suivants:

- a) Indisponibilité des services ATM :
 1. Indisponibilité des services de la circulation aérienne ;
 2. Indisponibilité des services de gestion de l'espace aérien ;
 3. Indisponibilité des services de gestion des flux de trafic aérien ;

- b) Défaillance de la fonction de communication ;
- c) Défaillance de la fonction de surveillance ;
- d) Défaillance de la fonction de traitement et de diffusion des données ;
- e) Défaillance de la fonction de navigation ;
- f) Défaillance de la sûreté du système ATM.

Les points ci-après donnent des exemples d'événements ATM à signaler en vertu de l'application des critères généraux énumérés ci-dessus.

1. Fourniture d'informations incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne (ATC), du service automatique d'information de région terminale (ATIS), des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, graphiques, manuels, etc. ;
2. Autorisation de vol à une altitude inférieure aux altitudes de sécurité ;
3. Transmission de calages altimétriques erronés ;
4. Transmission, réception ou interprétations incorrectes de messages de radiotéléphonie entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ;
5. Non-respect des minima de séparation ;
6. Pénétration non autorisée dans un espace aérien ;
7. Interférence illicite dans les communications radiotéléphoniques ;
8. Défaillance des installations de services de navigation aérienne ;
9. Grave défaillance du contrôle aérien/de la gestion du trafic aérien ou détérioration importante des infrastructures de l'aérodrome ;
10. Encombrement de l'aire de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ;
11. Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout obstacle ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse ;
12. Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité du balisage de piste.

E. - Aérodromes et installations d'aérodromes.

Services d'escale et assistance aéroportuaire /

- i) Aérodromes et installations d'aérodromes :
 - a) Collision ou quasi-collision impliquant un aéronef avec un autre aéronef, un véhicule, un piéton, un animal.
 - b) Collision impliquant un aéronef avec un équipement aéroportuaire ou tout autre obstacle ou objet au sol ou à proximité du sol.
 - c) Dysfonctionnement du service SSLIA ou du service péril animalier.
 - d) Encombrement des aires de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux, des piétons ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
 - e) Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout obstacle ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse.
 - f) Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité du balisage de piste.
 - g) Evénements liés aux opérations de dégivrage.
 - h) Erreur de cheminement.



- i) Souffle de réacteur, d'hélice ou de rotor entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.
- j) Sortie de piste ou de voie de circulation d'un aéronef.
- k) Autres événements :

Survenue répétée d'un type déterminé d'événement qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

ii) Services d'escale et assistance aéroportuaire :

- a) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'escale requises entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

b) Evénements liés à l'avitaillement en carburant :

1. Fuite importante ou tout autre événement entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse pendant l'avitaillement en carburant.
2. Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptibles d'avoir un effet important sur l'autonomie, les performances, le centrage de l'aéronef ou la résistance de sa structure.
3. Chargement de carburant contaminé ou de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris l'oxygène et l'eau potable) de type incorrect.

c) Evénements liés aux opérations de dégivrage.

d) Evénements et incidents liés à la prise en charge des bagages, passagers et cargaison :

1. Détérioration importante de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages ou de cargaisons ;
2. Chargement incorrect des passagers, des bagages ou de la cargaison, susceptible d'avoir un effet important sur la masse et/ou le centrage de l'aéronef ;
3. Arrimage incorrect des bagages (y compris les bagages à main) ou de la cargaison, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence ;
4. Mauvais positionnement des conteneurs de fret ou d'autres éléments importants de la cargaison.

e) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des réglementations applicables, notamment avec un étiquetage et un emballage incorrects des marchandises dangereuses.

f) Autres événements :

Survenue répétée d'un type déterminé d'événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

Article 20: Notification d'événements ne figurant pas dans la liste ci-dessous

Lorsqu'il est jugé utile pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile, tout autre événement qui n'est pas mentionné dans la liste ci-dessous, doit également être signalé.

Chapitre quatre : Dispositions diverses**Article 21 : Abrogations**

La circulaire N° 946 DGAC/BEAM du 09 avril 2009 relative à la liste des incidents d'aviation civile devant être notifiés sans retard au Bureau d'enquêtes et d'analyses d'accidents d'aviation est abrogée.

Article 22: Conditions particulières

En application des dispositions de l'annexe 13 à la convention de Chicago, toute procédure visant à attribuer une sanction administrative ou disciplinaire doit être distincte des enquêtes techniques sur les accidents et incidents graves de l'aviation civile.

Article 23 : Exécution

Le Directeur Général de l'Aviation Civile est chargé, de l'exécution de la présente instruction technique qui entre en vigueur trois mois après sa signature.

Rabat, le ... - 3 JUIL 2013

Signé : Le Ministre de l'Equipement et du Transport



Ministre de l'Equipment
et du Transport

AZIZ RABBAH