



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Atelier régional AFIPLAN dans le domaine des enquêtes sur les accidents
et incidents d'aviation pour les États AFI

*Regional Workshop on Aircraft Accident and Incident Investigation (AIG)
within AFI States*

Convention and Annex 13

Cotonou, Bénin

12-15 November 2019





ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Notification

Annex 13, chap. 4

4.1 The State of Occurrence shall forward a notification of an accident or serious incident, with a minimum of delay and by the most suitable and quickest means available, to:

- a) the State of Registry;
- b) the State of the Operator;
- c) the State of Design;
- d) the State of Manufacture; and
- e) the International Civil Aviation Organization, when the aircraft involved is of a maximum mass of over 2 250 kg or is a turbojet-powered aeroplane.

Annexe 13, chap. 4

4.1 L'État d'occurrence adressera une notification d'accident ou d'incident grave dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles:

- a) à l'État d'immatriculation ;
- b) à l'État de l'exploitant ;
- c) à l'État de conception ;
- d) à l'État de construction; and
- e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur..



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Final Report

Draft Final Report sent for comments to:

- State of Registry
- State of Operator
- State of Design
- State of Manufacture

If comments received within 60 days, “Amend or Append”:

- either amend the draft Final Report to include the substance of the comments received
- or if desired by the State that provided comments, append the comments to the Final Report

Rapport Final

Projet de Rapport Final envoyé pour observations à:

- l’État d’immatriculation
- l’État de l’exploitant
- l’État de conception
- l’État de construction

Si des observations sont reçues dans les 60 jours, “Amender ou Annexer”:

- soit amender 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, présenter ces observations en annexe au rapport



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Final Report

The State conducting the investigation of an accident or incident shall make the Final Report **publicly available** as soon as possible and, if possible, **within twelve months**

If the report cannot be made publicly available within twelve months, the State conducting the investigation shall make an **interim statement** publicly available on **each anniversary** of the occurrence, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised.

Rapport Final

L'État qui mène l'enquête sur un accident ou un incident rendra public le rapport final dans **les plus brefs délais** et, si possible, **dans les 12 mois**

Si le rapport ne peut être rendu public dans les 12 mois, l'État qui a mené l'enquête émettra une **déclaration intérimaire** publique à **chaque date anniversaire** de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Safety Recommendations

At any stage of the investigation of an accident or incident, the accident investigation authority of the State conducting the investigation shall **recommend** in a dated transmittal correspondence to the appropriate authorities, including those in other States, **any preventive action** that it considers necessary to be taken promptly to enhance aviation safety.

A State that receives safety recommendations shall inform the proposing State, within ninety days of the date of the transmittal correspondence, of the **preventive action taken** or under consideration, **or the reasons why no action will be taken**.

Recommandations de sécurité

À n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou un incident, le service d'enquête sur les accidents de l'État qui mène l'enquête **recommandera** aux autorités compétentes, y compris celles d'autres États, dans une correspondance d'accompagnement datée, **toute mesure préventive** qu'il considère nécessaire de prendre promptement afin de renforcer la sécurité de l'aviation.

Un État qui reçoit des recommandations de sécurité informera l'État qui a présenté les propositions **des mesures préventives qu'il a prises** ou qu'il envisage de prendre, ou **des raisons pour lesquelles il n'en prendra pas**.



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



EU SRIS

[European Commission](#) > [EU Science Hub](#) > [ECCAIRS](#) > [Features](#) > [Safety Recommendations](#)[Home](#) [About](#) [Community](#) [News & Events](#) [Support](#) [Features](#)

Browse Safety Recommendations (EU SRIS database)

Below you can access safety recommendations as integrated in the European Central Repository for Safety Recommendations (EU SRIS database).

Note: the amount of information made available via this site is limited to what the general public should be able to see following decisions of the involved authorities.

Filter

From country: Status: Date after: Relevance: Headline: Date before: Page size: [Apply](#)A total of **430** records have been foundPages: [1](#) [2](#) [3](#) [4](#) ... [21](#) [22](#)

Issued on ▼	Originator	Addressee	Headline		
10-Apr-2018	France - BEA	International Organisations - EASA	Safety promotion to operators for taking into account in their risk mapping their crew competency, during approaches considering aerodromes specificities		
12-Feb-2018	France - BEA	International Organisations - EASA	Part 145 and Part M Modification on Maintenance Data Recording		
12-Feb-2018	France - BEA	International Organisations - ICAO	Annex 6 Modification on Maintenance Data Recording		
09-Nov-2017	France - BEA	France - DGAC	Information to operators on control cable checks		
09-Nov-2017	France - BEA	Belgium - Other - Production organisation	Aligning maintenance documentation to the manufacturer recommendations		
09-Nov-2017	France - BEA	France - Other - Aircraft operator	Promotion by the National Microlight Aircraft Federation of technical documentation		
29-Aug-2017	France - BEA	France - Other	Parachutists Awareness of the importance of respecting Integration trajectories at aerodromes / Sensibilisation des parachutistes à l'intérêt de respecter des trajectoires d'intégration sur les aérodrômes		



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



ICAO Safety Recommendation Databases

[About ICAO](#)[Global Priorities](#)[Meetings and Events](#)[Information Resources](#)[Careers](#)[Subscribe](#)

ICAO / Safety / Air Navigation Bureau / Accident Investigation Section (AIG)

[About AIG](#)[Accident Investigation
Authorities Addresses](#)[Accident Reporting](#)[e-Library of Final
Reports](#)[Protection of
Investigation Records](#)[Safety
Recommendations
addressed to ICAO](#)[Safety
Recommendations of
Global Concern \(SRGC\)](#)[Investigative
Technologies and
Techniques](#)[AIG Panel](#)[Flight Recorder Specific
WG](#)[Taxonomy for ADREP
reporting](#)[Documents](#)[Related links](#)[Upcoming AIG Events](#)

Safety recommendations to ICAO

ACAS – Airborne collision avoidance system; ATC – Air traffic control; ATM – Air traffic management; ELT – Emergency locator transmitter; NOTAM – Notice to airmen; SAR – Search and rescue; TCAS – Traffic alert and collision avoidance system; RNAV – Area navigation

Search:

Short Description ▲	Date of Occurrence ▼	Aircraft type ▼	State of Occurrence ▼	Synopsis ▼	Safety Recommendations ▼	Area of Safety Recommendation ▼	ICAO Action ▼	Full Occurrence Report ▼
A sharp turn resulted in a stall	2010-03-24 00:00:00	Jodel D18	Finland	Synopsis	Safety Recommendation	Introduce/change regulatory requirement (standardise the colours of pyrotechnical system parts)	ICAO action	Final Report
A320 overrun during landing	2007-07-17 00:00:00	Airbus 320	Brazil	Synopsis	Safety Recommendation	Aerodrome	ICAO action	Final Report
A320 wingtip contact during crosswind landing	2008-03-01 00:00:00	Airbus A320	Germany	Synopsis	Safety Recommendation	Meteorology	ICAO action	Final report
A330 loss of control	2009-06-01 00:00:00	Airbus A330-203	South Atlantic Ocean	Synopsis	Safety Recommendation 1 Safety Recommendation 2 Safety Recommendation 3	Recovery of flight data Flight Recorders, SAR SAR, ATM	ICAO action 1 ICAO action 2 ICAO action 3	Final Report
A330 missed approach – crashed	2010-05-12 00:00:00	Airbus 330-202	Libya	Synopsis	Safety Recommendation	ELT	ICAO action	Final Report
Abu Dhabi Aviation Bell 212 helicopter rotor strike	2005-05-07 00:00:00	Bell 212	Oman	Synopsis	Safety Recommendation	Flight Operations	ICAO action	Final Report
Accident while conducting go-around	2013-11-17 00:00:00	Boeing 737-500	Russian Federation	Synopsis	Safety Recommendation	English language proficiency requirement	ICAO action	Final Report
Aeroplane state awareness during go-around safety study	2013-07-26 00:00:00		France	Synopsis	Safety Recommendation 1 Safety Recommendation 2 Safety Recommendation 3 Safety Recommendation 4 Safety Recommendation 5	Operations - training Operations Flight recorders Operations ATM	ICAO action 1 ICAO action 2 ICAO action 3 ICAO action 4 ICAO action 5	Final Report



ICAO


SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



ICAO e-Library of Final Reports

- See: <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/E-library-of-Final-Reports.aspx>



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
A United Nations Specialized Agency


















e-Library of Final Reports

ECCAIRS 5

Session ▾Query ▾

Query: Final Report Search

Find all Occurrence where { { { Responsible entity {Occurrence} equal to France - BEA and Report {in any Reporting history} has value } } }

View	Local date	State/area of occ.	Location name	Responsible entity	Occurrence class	UTC date	Manufacturer/model	Aircraft registration	Operator	Injury level	Fatal, passengers	Fatal, crew total	Total fatalities	Aircraft damage	Flight phase	File number
	11/16/2011	France	AD Paris Charles de Gaulle(95)	France - BEA	Serious incident	11/16/2011	BOEING - 777 - 200	F-GSPF	Air France	None					Approach	BEA f-pp111116
	3/10/2011	France	AD Marseille (13)	France - BEA	Serious incident	3/10/2011	AIRBUS - A321	F-GTAE	Air France	None					Approach	BEA f-ae110310
	2/10/2000	France	AP Courchevel (73)	France - BEA	Accident	2/10/2000	DE HAVILLAND - DHC6	F-GUTH	Unknown	None					Take-off	00000590
	5/2/2000	France	AD Lyon Saint-Exupéry (69)	France - BEA	Accident	5/2/2000	LEARJET - 35	G-MURI	Northern Executive Aviation Ltd.	Fatal	2	2			Landing	00000790
	5/25/2000	France	AD Paris CDG (95)	France - BEA	Accident	5/25/2000	MCDONNELL DOUGLAS	F-GHED	Air Liberté	Fatal		1			Take-off	00000971
	7/25/2000	France	Gonesse, lieu Patte d'Oie(95)	France - BEA	Accident	7/25/2000	AEROSPATIALE - CONCORDE	F-BTSC	Air France	Fatal	9	113			Take-off	00002570
	11/5/2000	France	AD Paris Charles de Gaulle(95)	France - BEA	Accident	11/5/2000	BOEING - 747	TJ-CAB	Cameroon Airlines	None					Landing	00004460
	12/23/2000	French Polynesia	AD Tahiti, FAAG (POL)	France - BEA	Accident	12/24/2000	MCDONNELL DOUGLAS - DC10 - 10	N132AA	Hawaiian Airlines	None					Landing	00005790
	11/13/2000	France	AD REIMS PRUNAY (51)	France - BEA	Accident	11/13/2000	BEECH - 90	F-GIML	Unknown	Fatal	2	2			Approach	00006040
	4/5/2000	France	AD Paris Orly (94)	France - BEA	Serious incident	4/5/2000	FOKKER - F27 - 100	F-GNLI	Air Liberté	None					Take-off	00007070
	1/24/2000	France	AD MARSEILLE (13)	France - BEA	Serious incident	1/24/2000	AIRBUS - A320	F-GFKK	Air France	None					Landing	00007560
	1/17/2001	France	Quetigny (21)	France - BEA	Accident	1/17/2001	BEECH - 55	F-BUTZ	Air Bor	Fatal	1	4			Approach	01001250
	11/24/2001	France	CHEZY(03)	France - BEA	Accident	11/24/2001	BEECH - 200	F-GDLE	Unknown	Fatal	2	4			Approach	01005070
	7/22/2001	Tunisia	Monastir	France - BEA	Accident	7/22/2001	BOEING - 737	F-GRNZ	Euralair Horizons	None					Landing	01007860
	12/25/2002	France	AD Lyon Saint-Exupéry (69)	France - BEA	Accident		ATR - ATR72 - 200	F-GKPE	Air Corsica	None					Standing	02006350
	2/19/2002	France	Flaine (74)	France - BEA	Accident	2/19/2002	OTHER	F-GRDM	Unknown	Fatal	2	4			Take-off	02006580
	2/19/2002	France	Artines-de-l'Isar (33)	France - BEA	Accident	2/19/2002	CESSNA - 421	F-GHIV	Unknown	Fatal	2	3			Take-off	02006600



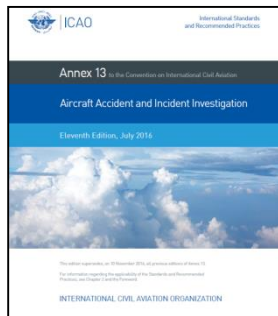
ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Current amendment 16 to Annex 13



Provisions upgraded to Standards :

1. Evidential material during investigations (5.4.3)
2. Monitoring the progress of actions taken in response to safety recommendations (6.11 and 6.12)

Applicable since **8 Nov. 2018**

Amendement 16 en cours de l'Annexe 13



Dispositions portées au rang de normes :

1. accès aux éléments de preuve durant les enquêtes (5.4.3)
2. suivi de l'avancement des recommandations de sécurité (6.11 et 6.12)

Date d'application: **8 Nov. 2018**



ICAO


SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Upcoming amendment 17 to Annex 13

- SL2019/34 of 10 May 2019 Adoption of amendment 17:
 1. Definition for “Accredited representative”
 2. Alignment of provisions on notification, and dissemination of Final Reports
 3. Timely investigations and release of Final Report
 4. Facilitation of the entry of investigators
 5. Rights and entitlement of an expert
 6. Consultation of draft safety recommendations
 7. List of examples of serious incidents
 8. Delegation of investigations
- Became effective on 13 July 2019
- Applicable **5 Nov. 2020**



International Civil Aviation Organization	Organisation de l'aviation civile internationale	Organización de Aviación Civil Internacional	Международная организация гражданской авиации	منظمة الطيران الدولي	国际民用 航空组织
---	--	--	--	-------------------------	--------------

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 8160

Ref.: AN 6/1.1-19/34 10 May 2019

Subject: Adoption of Amendment 17 to Annex 13

Action required: a) Notify any disapproval before 13 July 2019; b) Notify any differences and compliance before 5 October 2020; c) Consider the use of the Electronic Filing of Differences (EFOD) System for notification of differences and compliance

Sir/Madam,

1. I have the honour to inform you that Amendment 17 to the *International Standards and Recommended Practices, Aircraft Accident and Incident Investigation* (Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation) was adopted by the Council at the fifth meeting of its 216th Session on 27 February 2019. Copies of the Amendment and the Resolution of Adoption are available as attachments to the electronic version of this State letter on the ICAO-NET (<http://portal.icao.int>) where you can access all other relevant documentation.

2. When adopting the amendment, the Council prescribed 13 July 2019 as the date on which it will become effective, except for any part concerning which a majority of Contracting States have registered their disapproval before that date. In addition, the Council resolved that Amendment 17, to the extent it becomes effective, will become applicable on 5 November 2020.

3. Amendment 17 was developed by the third meeting of the Accident Investigation Panel (AIGP). The amendment relates to the definition for “Accredited representative”; alignment of provisions on notification to accommodate incidents and dissemination of Final Reports; timely investigation of accidents and serious incidents and release of the Final Reports; facilitation of the entry of investigators; rights and entitlement of an expert; consultation of draft safety recommendations; list of examples of serious incidents and new guidance; and delegation of investigations.

4. The background information concerning the subjects of the amendment is presented in Attachment B.

9900 Robert Bourassa Boulevard Montreal, Quebec Canada H3C 5N7

Tel.: +1 514-954-8219 Fax: +1 514-954-8277

Email: icaoinfo@icao.int www.icao.int



ICAO


SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Prochain amendement 17 de l'Annexe 13

- Lettre aux Etats SL2019/34 du 10 mai 2019 - Adoption de l'amendement n°17:
 1. Définition du terme « représentant accrédité »
 2. Harmonisation des dispositions sur la notification et sur la diffusion du rapport final
 3. Réalisation des enquêtes et diffusion du rapport final en temps opportun
 4. Facilitation de l'admission des enquêteurs
 5. Droits et privilèges des experts
 6. Consultation du projet de recommandations de sécurité
 7. Liste d'exemples d'incidents graves
 8. Délégation d'enquête
- Prise d'effet le 13 juillet 2019
- Date d'application le **5 Nov. 2020**



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
Internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

國際民用
航空組織

Tel. : +1 514-954-8219, poste 8160

Réf. : AN 61.1-19/34

le 10 mai 2019

Objet : Adoption de l'Amendement n° 17 de l'Annexe 13

Suite à donner : a) notifier, avant le 13 juillet 2019, toute désapprobation ; b) notifier, avant le 5 octobre 2020, la conformité et les différences éventuelles, et à cette fin : c) envisager d'utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD)

Madame, Monsieur,

1. J'ai l'honneur de vous informer que, le 27 février 2019, à la cinquième séance de sa 216^e session, le Conseil a adopté l'Amendement n° 17 des *Normes et pratiques recommandées internationales, Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale). L'amendement et la résolution d'adoption sont joints à la version électronique de la présente lettre, sur le site web ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), où vous trouverez toute la documentation pertinente.

2. Le Conseil a fixé au 13 juillet 2019 la date à laquelle ledit amendement prendra effet, à l'exception de toute partie à l'égard de laquelle la majorité des Etats contractants auraient fait connaître leur désapprobation avant cette date. De plus, le Conseil a décidé que, dans la mesure où il aura pris effet, l'Amendement n° 17 sera applicable à partir du 5 novembre 2020.

3. L'Amendement n° 17 a été élaboré par le Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP), à sa troisième réunion. L'amendement porte sur la définition du terme « représentant accrédité » ; l'harmonisation des dispositions sur la notification pour tenir compte des incidents et sur la diffusion du rapport final ; la réalisation des enquêtes sur les accidents et les incidents graves et la diffusion du rapport final en temps opportun ; la facilitation de l'admission des enquêteurs ; les droits et privilèges des experts ; la consultation du projet de recommandations de sécurité ; la liste d'exemples d'incidents graves et de nouvelles orientations ; et la délégation d'enquête.

19-1342

989 Denison/Burnhamthorpe Road
Montreal, Quebec
Canada H3C 5H7

Tel. : +1 514-954-8219
Fax : +1 514-954-8277

Email : ksa@icao.int
www.icao.int



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Amendment 17 of Annex 13

Definition of “Accredited Representative”:

- Standard 3.2 of Annex 13 requires States to establish an independent accident investigation authority.
- Definition amended to be aligned with the principle that the accredited representative would normally be from the State's accident investigation authority

ANNEX 13
TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

CHAPTER 1. DEFINITIONS

...
Accredited representative. A person designated by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in an investigation conducted by another State. ~~Where the State has established an accident investigation authority, the designated accredited representative would normally be from that the State's accident investigation authority.~~

Amendement 17 de l'Annexe 13

Definition du terme «représentant accrédité»:

- La norme 3.2 de l'Annexe 13 exige des États qu'ils établissent un service indépendant d'enquête sur les accidents.
- Alignement de la définition sur le principe que le représentant accrédité proviendra normalement du service national d'enquête sur les accidents

ANNEXE 13
À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

Représentant accrédité. Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. ~~Lorsque l'État a établi un service d'enquête sur les accidents, le Le représentant accrédité désigné proviendra normalement de ce service du service d'enquête sur les accidents de l'État.~~



Upcoming amendment 17 to Annex 13

- Alignment of provisions on notification and dissemination of Final Reports
 - Annex 13, 4.1 requires that when an accident or serious incident occurs, a notification shall be forwarded to the States of Registry, Operator, Design and Manufacturer.
 - States receive in some cases a draft Final Report of an incident for consultation, as required in 6.3, but were unaware that an investigation into the incident had been instituted
 - Standard 4.1 to include the text “or an incident to be investigated within the context of this Annex”

Forwarding

4.1 The State of Occurrence shall forward a notification of an accident, or a serious incident, or an incident to be investigated within the context of this Annex, with a minimum of delay and by the most suitable and quickest means available, to:

...

However, when the State of Occurrence is not aware of a serious incident, or an incident to be investigated, the State of Registry or the State of the Operator, as appropriate, shall forward a notification of such an incident to the State of Design, the State of Manufacture and the State of Occurrence.

...



Format and content

4.2 The notification shall be in plain language and contain as much of the following information as is readily available, but its dispatch shall not be delayed due to the lack of complete information:



- a) for accidents the identifying abbreviation ACCID, for serious incidents **SINCID**, for incidents **INCID**;

...

- e) date and time (local time or UTC) of the accident or ~~serious~~ incident;

...

- i) description of the accident or ~~serious~~ incident and the extent of damage to the aircraft so far as is known;

...

- k) physical characteristics of the accident or ~~serious~~ incident area, as well as an indication of access difficulties or special requirements to reach the site;

...

Note 1.— The 4-letter designator “YLYX” in association with an ICAO 4-letter location indicator forms the 8-letter addressee indicator for messages sent over the AFTN to authorities responsible for aircraft accident and ~~serious~~ incident investigations. For messages sent over the public telecommunication service the addressee indicator cannot be used and a postal or telegraphic address must be substituted.

...



Prochain amendement 17 de l'Annexe 13

- Harmonisation des dispositions sur la notification et sur la diffusion du rapport final
 - La norme 4.1 de l'Annexe 13 prescrit qu'en cas d'accident ou d'incident grave une notification doit être envoyée aux États d'immatriculation, de l'exploitant, de conception et de construction.
 - Des États ont signalé qu'il y a eu des cas où ils ont reçu aux fins de consultation un projet de rapport final d'enquête sur un incident, comme le prescrit la norme 6.3, alors qu'ils n'étaient même pas au courant qu'une enquête sur l'incident avait été ouverte
 - la norme 4.1 a été modifiée en y ajoutant le texte « ou d'incident appelant une enquête dans le contexte de la présente Annexe.

Envoi de la notification

4.1 L'État d'occurrence adressera une notification d'accident, ~~ou~~ d'incident grave ou d'incident appelant une enquête dans le contexte de la présente Annexe, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

(...)

Toutefois, lorsque l'État d'occurrence n'est pas au courant d'un incident grave ou d'un incident appelant une enquête, il appartiendra à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, selon le cas, de notifier cet incident à l'État de conception, à l'État de construction et à l'État d'occurrence.



Forme et contenu

4.2 La notification sera rédigée en langage clair et comprendra tous ceux des renseignements ci-après qui pourront être immédiatement obtenus, mais l'envoi de la notification ne devra pas être retardé du fait que ces renseignements seraient incomplets :



- a) abréviation d'identification ACCID, pour un accident, et SINCID, pour un incident grave et INCID, pour un incident grave ;

(...)

- e) date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou de l'incident grave ;

(...)

- i) description de l'accident ou de l'incident grave et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue ;

(...)

- k) caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou de l'incident grave et indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site ;

(...)

Note 1.— L'abréviation de quatre lettres « YLYX » associée à l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres forme l'indicateur de destinataire de huit lettres pour les messages envoyés sur le RSFTA aux autorités responsables des enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation. Pour les messages envoyés sur le service public de télécommunications, l'indicateur de destinataire ne peut être utilisé et il doit être remplacé par une adresse postale ou télégraphique.



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Amendment 17 of Annex 13

Alignment of provisions on notification and dissemination of Final Reports

- Standard 6.3 does not consider the classification of occurrence for the consultation of draft Final Reports, being applicable to both accidents and incidents
- Standard 6.5 requires that Final Reports of accidents and incidents are made publicly available.
- But, Standard 6.4 requires that Final Reports of accidents only be sent out.
- The proposal aims to align 6.4 with other provisions by deleting “of an accident”.

Recipient States

6.4 The Final Report of the investigation of an accident shall be sent with a minimum of delay by the State conducting the investigation to:

Amendement 17 de l'Annexe 13

Harmonisation des dispositions sur la notification et sur la diffusion du rapport final

- La norme 6.3 ne précise pas de classe d'événement pour ce qui est de la consultation du projet de rapport final, celle-ci étant applicable tant aux accidents qu'aux incidents
- La norme 6.5 exige que soit rendu public le rapport final d'enquête sur un accident ou un incident.
- Par contre, la norme 6.4 prescrit uniquement l'envoi de rapport final d'enquête sur un accident.
- L'amendement harmonise la norme 6.4 avec les autres dispositions en supprimant les mots «sur un accident»

États auxquels le rapport sera envoyé

6.4 L'État qui a mené l'enquête enverra sans retard le rapport final d'enquête sur un accident aux États suivants :



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Upcoming amendment 17 to Annex 13

- Timely investigation of accidents and serious incidents and release of the Final Reports
 - Recommendations are proposed to ensure that investigations called for in Annex 13 are duly instituted and conducted and that the safety information generated during investigations is made available for safety actions.
 - Such provisions would be applicable only when the State of Occurrence does not conduct an investigation, nor agrees with its delegation, as set forth in Annex 13

5.1.3 Recommendation.— *If the State of Occurrence does not institute and conduct an investigation, and does not delegate the investigation to another State or a regional accident and incident investigation organization, as set out in 5.1 and 5.1.2, the State of Registry or, in the following order, the State of the Operator, the State of Design or the State of Manufacture is entitled to request in writing the State of Occurrence to delegate the conducting of such investigation. If the State of Occurrence gives express consent or does not reply to such a request within 30 days, the State making the request should institute and conduct the investigation with such information as is available.*

...

Note 6.— *The delegation of an investigation does not absolve the State of Occurrence from its obligation under this Annex.*

Note 7.— *Paragraph 5.1.3 does not necessarily give the State making the request the right to access the accident site, wreckage or any other evidence or information situated within the territory of the State of Occurrence.*

...



Prochain amendement 17 de l'Annexe 13

- Réalisation des enquêtes et diffusion du rapport final en temps opportun
 - Des recommandations visent à assurer que les enquêtes prescrites par l'Annexe 13 sont dûment ouvertes et conduites, et que les informations sur la sécurité découlant des enquêtes sont disponibles aux fins de mesures à prendre en matière de sécurité.
 - Ces dispositions seront applicables uniquement quand l'État d'occurrence ne mène pas d'enquête ni n'accepte de déléguer l'enquête, comme le prescrit l'Annexe 13

5.1.3 Recommandation.— *Lorsque l'État d'occurrence 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 d'occurrence de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l'État d'occurrence donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, il est recommandé que l'État ayant fait la demande ouvre et mène l'enquête sur la base des informations dont il dispose.*

(...)

Note 6.— La délégation d'une enquête ne dispense pas l'État d'occurrence des obligations qui lui incombent en vertu de la présente Annexe.

Note 7.— Le § 5.1.3 ne donne pas nécessairement à l'État qui fait la demande le droit d'accéder au site de l'accident, à l'épave ou à toute autre preuve ou information se trouvant sur le territoire de l'État d'occurrence.



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



- Timely investigation of accidents and serious incidents and release of the Final Reports
 - ...Similar provisions for accidents or incidents outside the territory of any State.

ACCIDENTS OR INCIDENTS
OUTSIDE THE TERRITORY OF ANY STATE

State of Registry

5.3 When the location of the accident or the serious incident cannot definitely be established as being in the territory of any State, the State of Registry shall institute and conduct any necessary investigation of the accident or serious incident. However, it may delegate the whole or any part of the investigation to another State or a regional accident and incident investigation organization by mutual arrangement and consent.

...

5.3.2 Recommendation.— *If the State of Registry does not institute and conduct an investigation, and does not delegate the investigation to another State or a regional accident and incident investigation organization, as set out in 5.3, the State of the Operator or, in the following order, the State of Design, or the State of Manufacture is entitled to request in writing the State of Registry to delegate the conducting of such investigation. If the State of Registry gives express consent or does not reply to such a request within 30 days, the State making the request should institute and conduct the investigation with such information as is available.*

Note.— *Paragraph 5.3.2 does not absolve the State of Occurrence from its obligation under this Annex.*

...



- Réalisation des enquêtes et diffusion du rapport final en temps opportun
 - ...dispositions similaires pour les accidents et incidents en dehors du territoire d'un État quelconque.

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU EN DEHORS
DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT QUELCONQUE

État d'immatriculation

5.3 Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque, l'État d'immatriculation ouvrira et mènera toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, il pourra déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, par accord et consentement mutuels.

(...)

5.3.2 Recommandation.— Lorsque l'État d'immatriculation 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'indique le § 5.3, l'État de l'exploitant ou, dans l'ordre suivant, l'État de conception ou l'État de construction a la faculté de demander par écrit à l'État d'immatriculation de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l'État d'immatriculation donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, il est recommandé que l'État ayant fait la demande ouvre et mène l'enquête sur la base des informations dont il dispose.

Note.— Le § 5.3.2 ne dispense pas l'État d'immatriculation des obligations qui lui incombent en vertu de la présente Annexe.



- Timely investigation of accidents and serious incidents and release of the Final Reports
 - Another provision entitles States participating in the investigation to request consent to **release a statement containing safety issues**, if the State conducting the investigation does not publish the Final Report or an interim statement **within a reasonable timeframe**.

Release of the Final Report

...

6.6 If the report cannot be made publicly available within twelve months, the State conducting the investigation shall make an interim statement publicly available on each anniversary of the occurrence, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised.

6.6.1 Recommendation.— *If the State conducting the investigation does not make the Final Report or an interim statement publicly available within a reasonable timeframe, other States participating in the investigation are entitled to request in writing from the State conducting the investigation express consent to release a statement containing safety issues raised with such information as is available. If the State conducting the investigation gives express consent or does not reply to such a request within 30 days, the State making the request should release such a statement after coordinating with participating States.*

Note.— *Guidance on what may constitute a “reasonable timeframe” for a State to make a Final Report and/or an interim statement publicly available is contained in the Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756), Part IV — Reporting.*

...



- Réalisation des enquêtes et diffusion du rapport final en temps opportun
 - Disposition pour le défaut de publication des rapports finaux et des déclarations intérimaires. L'amendement donne aux États participant à l'enquête le droit de demander à l'État qui mène l'enquête de consentir à **publier une déclaration indiquant les problèmes de sécurité, si ce dernier ne rend pas public dans un délai raisonnable le rapport final ou une déclaration intérimaire.**

Diffusion du rapport final

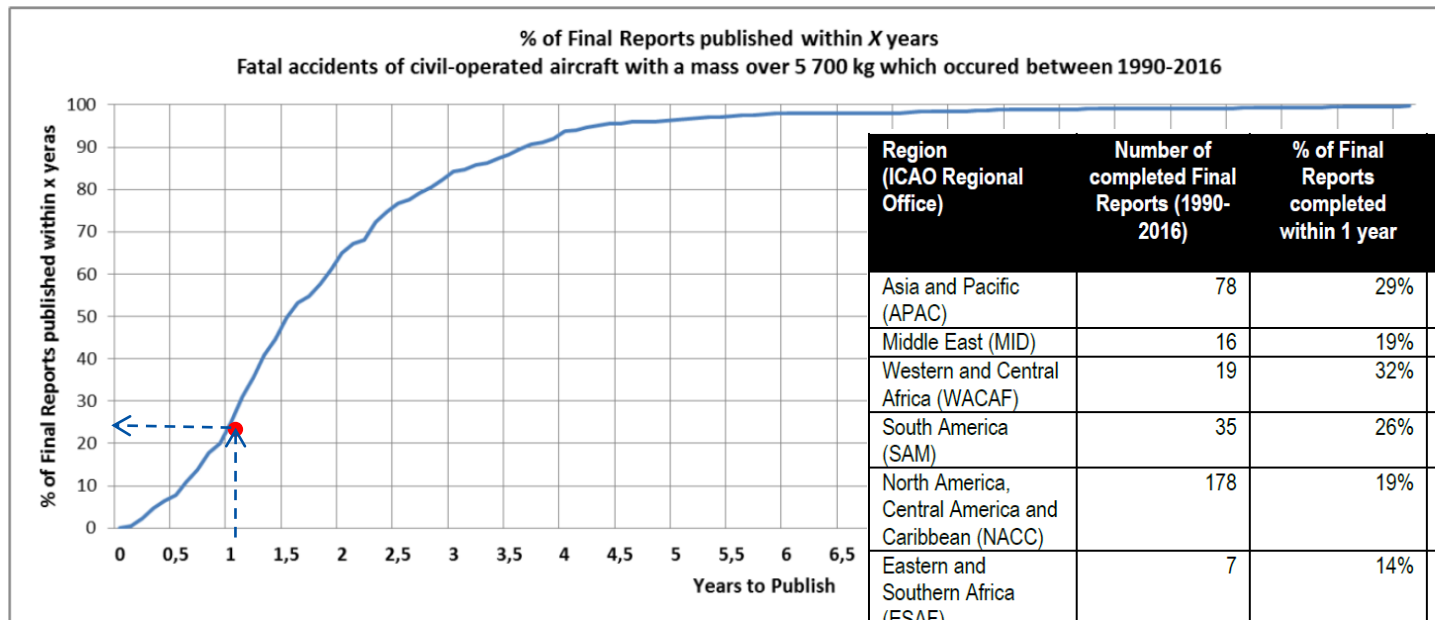
(...)

6.6 Si le rapport ne peut être rendu public dans les douze mois, l'État qui a mené l'enquête émettra une déclaration intérimaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.

6.6.1 Recommandation.— *Lorsque l'État qui mène l'enquête ne rend pas public le rapport final ou n'émet pas une déclaration intérimaire publique dans un délai raisonnable, les autres États participant à l'enquête ont la faculté de demander par écrit à l'État qui mène l'enquête de consentir expressément à publier une déclaration indiquant les problèmes de sécurité soulevés par les informations disponibles. Lorsque l'État qui mène l'enquête donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, il est recommandé que l'État ayant fait la demande publie une telle déclaration après coordination avec les États participants.*



“Reasonable timeframe” to publish a Final Report Délai raisonnable pour rendre public le Rapport Final



Region (ICAO Regional Office)	Number of completed Final Reports (1990- 2016)	% of Final Reports completed within 1 year	% of Final Reports completed within 2 years	% of Final Reports completed within 4 years
Asia and Pacific (APAC)	78	29%	62%	90%
Middle East (MID)	16	19%	69%	100%
Western and Central Africa (WACAF)	19	32%	58%	95%
South America (SAM)	35	26%	57%	91%
North America, Central America and Caribbean (NACC)	178	19%	71%	97%
Eastern and Southern Africa (ESAF)	7	14%	57%	100%
Europe and North Atlantic (EUR/NAT)	104	34%	62%	91%
Global	439	25%	65%	94%



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Amendment 17 of Annex 13

Facilitation of the entry of investigators

- When accredited representatives, their advisers and equipment are required to travel to the State of Occurrence for participation in the on-site investigation, it sometimes takes a long time to obtain visas and establish required communications with the related authorities to expedite the process
- Amendment to Note 2 below 5.24 to encourage AIAs to enter into agreements with the appropriate authorities to expedite the entry of investigators into the State of Occurrence.

5.24 A State entitled to appoint an accredited representative shall also be entitled to appoint one or more advisers to assist the accredited representative in the investigation.

...

Note 2.— *Facilitation of the entry of the accredited representatives, their advisers and equipment is covered in Annex 9 — Facilitation. The carriage of an official or service passport may expedite the entry. Entry of investigation personnel and equipment may be expedited by the establishment of prior agreements between the accident investigation authority and immigration and customs authorities within the State.*

...

Amendement 17 de l'Annexe 13

Facilitation de l'admission des enquêteurs

- Quand des représentants accrédités et leurs conseillers doivent se rendre avec leur équipement dans l'État d'occurrence pour participer à l'enquête sur place, il arrive parfois qu'il faille beaucoup de temps pour obtenir des visas et établir les contacts nécessaires avec les autorités compétentes pour accélérer le processus
- La Note 2 suivant le § 5.24 encourage les SEA à conclure des ententes avec les autorités compétentes pour accélérer l'admission des enquêteurs dans l'État d'occurrence

5.24 Un Etat qui a la faculté de désigner un représentant accrédité aura également la faculté de lui adjoindre un ou plusieurs conseillers pour l'aider au cours de l'enquête.

(...)

Note 2.— *La facilitation de l'admission des représentants accrédités, de leurs conseillers et de leur équipement est traitée dans l'Annexe 9 — Facilitation. Le port d'un passeport officiel ou de service peut accélérer les formalités d'admission. L'admission du personnel chargé de l'enquête et de son équipement peut être accélérée par l'établissement d'ententes préalables entre le service d'enquête sur les accidents et les services d'immigration et de douane de l'Etat.*



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Amendment 17 of Annex 13

Rights and entitlements of an expert

- The heading of paragraph 5.27 in Annex 13 relating to the rights and entitlement during investigations of States having suffered fatalities or serious injuries to their citizens is potentially misleading when read together with the heading of 5.18 and 5.23, in which States are entitled to appoint accredited representatives to the investigation;
- Under 5.27 the State shall be entitled to nominate an expert, and not an accredited representative.
- To avoid potential confusion of the rights and entitlements of an expert with those of an accredited representative, it is proposed to delete the word “participation” from the heading of paragraph 5.27.

Amendement 17 de l'Annexe 13

Droits et privilèges des experts

- L'intitulé qui précède le § 5.27 de l'Annexe 13 concernant les droits et privilèges pendant les enquêtes des États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves peut prêter à confusion s'il est lu en conjonction avec l'intitulé des § 5.18 et 5.23, qui donnent aux États la faculté de désigner des représentants accrédités qui participeront à l'enquête
- au titre du § 5.27, l'État est en droit de désigner un expert, et non pas un représentant accrédité
- Pour éviter une éventuelle confusion entre les droits et privilèges d'un expert et ceux d'un représentant accrédité, les mots « participation des » ont été supprimés de l'intitulé du § 5.27



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



PARTICIPATION IN THE INVESTIGATION

Note.— Nothing in this Annex is intended to imply that the accredited representative and advisers of a State have to be always present in the State in which the investigation is conducted.

PARTICIPATION OF THE STATE OF REGISTRY,
THE STATE OF THE OPERATOR, THE STATE OF DESIGN AND
THE STATE OF MANUFACTURE

Rights

5.18 The State of Registry, the State of the Operator, the State of Design and the State of Manufacture shall each be entitled to appoint an accredited representative to participate in the investigation.

Note.— Nothing in this Standard is intended to preclude the State that designed or manufactured the powerplant or major components of the aircraft from requesting participation in the investigation of an accident.

5.19 The State of Registry or the State of the Operator shall appoint one or more advisers, proposed by the operator, to assist its accredited representative.

5.19.1 **Recommendation.**— *When neither the State of Registry, nor the State of the Operator appoint an accredited representative, the State conducting the investigation should invite the operator to participate, subject to the procedures of the State conducting the investigation.*

5.20 The State of Design and the State of Manufacture shall be entitled to appoint one or more advisers, proposed by the organizations responsible for the type design and the final assembly of the aircraft, to assist their accredited representatives.

5.21 **Recommendation.**— *When neither the State of Design nor the State of Manufacture appoint an accredited representative, the State conducting the investigation should invite the organizations responsible for the type design and the final assembly of the aircraft to participate, subject to the procedures of the State conducting the investigation.*

Obligations

5.22 When the State conducting an investigation of an accident to an aircraft of a maximum mass of over 2 250 kg specifically requests participation by the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design or the State of Manufacture, the State(s) concerned shall each appoint an accredited representative.

Note 1.— Nothing in 5.22 is intended to preclude the State conducting an investigation from requesting the State that designed or manufactured the powerplant or major components of the aircraft to appoint an accredited representative whenever the former State believes that a useful contribution can be made to the investigation or when such participation might result in increased safety.

Annex 13 — Aircraft Accident and Incident Investigation

Chapter 5

Note 2.— Nothing in 5.22 is intended to preclude the State conducting an investigation from requesting the State of Design and the State of Manufacture to give assistance in the investigation of accidents other than those in 5.22.

PARTICIPATION OF OTHER STATES

Rights

5.23 Any State which on request provides information, facilities or experts to the State conducting the investigation shall be entitled to appoint an accredited representative to participate in the investigation.

Note.— Any State that provides an operational base for field investigations, or is involved in search and rescue or wreckage recovery operations, or is involved as a State of a code-share or alliance partner of the operator, may also be invited to appoint an accredited representative to participate in the investigation.

ENTITLEMENT OF ACCREDITED REPRESENTATIVES

Advisers

5.24 A State entitled to appoint an accredited representative shall also be entitled to appoint one or more advisers to assist the accredited representative in the investigation.

Note 1.— Nothing in the above provisions is intended to preclude a State participating in an investigation from calling upon the best technical experts from any source and appointing such experts as advisers to its accredited representative.

Note 2.— Facilitation of the entry of the accredited representatives, their advisers and equipment is covered in Annex 9 — Facilitation. The carriage of an official or service passport may expedite the entry.

5.24.1 Advisers assisting accredited representatives shall be permitted, under the accredited representatives' supervision, to participate in the investigation to the extent necessary to enable the accredited representatives to make their participation effective.

Participation

5.25 Participation in the investigation shall confer entitlement to participate in all aspects of the investigation, under the control of the investigator-in-charge, in particular to:

- visit the scene of the accident;
- examine the wreckage;
- obtain witness information and suggest areas of questioning;
- have full access to all relevant evidence as soon as possible;
- receive copies of all pertinent documents;
- participate in read-outs of recorded media;

Chapter 5

Annex 13 — Aircraft Accident and Incident Investigation

- participate in off-scene investigative activities such as component examinations, technical briefings, tests and simulations;
- participate in investigation progress meetings including deliberations related to analysis, findings, causes, contributing factors and safety recommendations; and
- make submissions in respect of the various elements of the investigation.

However, participation of States other than the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design and the State of Manufacture may be limited to those matters which entitled such States to participation under 5.23.

Note 1.— It is recognized that the form of participation would be subject to the procedures of the State in which the investigation, or part thereof, is being conducted.

Note 2.— The collection and recording of information need not be delayed to await the arrival of an accredited representative.

Note 3.— Nothing in this Standard precludes the State conducting the investigation from extending participation beyond the entitlement enumerated.

Note 4.— The pertinent documents referred to in subparagraph e) also include documents such as the reports on examinations of components or studies performed within the framework of the investigation.

Obligations

5.26 Accredited representatives and their advisers:

- shall provide the State conducting the investigation with all relevant information available to them; and
- shall not divulge information on the progress and the findings of the investigation without the express consent of the State conducting the investigation.

Note.— Nothing in this Standard precludes prompt release of facts when authorized by the State conducting the investigation, nor does this Standard preclude accredited representatives from reporting to their respective States in order to facilitate appropriate safety actions.

PARTICIPATION OF STATES HAVING SUFFERED
FATALITIES OR SERIOUS INJURIES TO THEIR CITIZENS

Rights and entitlement

5.27 A State which has a special interest in an accident by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens shall be entitled to appoint an expert who shall be entitled to:

- visit the scene of the accident;
- have access to the relevant factual information which is approved for public release by the State conducting the investigation, and information on the progress of the investigation; and
- receive a copy of the Final Report.



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Amendment 17 of Annex 13

Consultation of draft safety recommendations

- At any stage of the investigation, the accident investigation authority shall recommend actions considered necessary to enhance safety.
- To ensure that the goal of a safety recommendation is achieved, it is important that draft safety recommendations are coordinated with States participating in the investigation.
- A Note to Standard 6.8 encourages States to coordinate draft safety recommendations.

6.8 At any stage of the investigation of an accident or incident, the accident investigation authority of the State conducting the investigation shall recommend in a dated transmittal correspondence to the appropriate authorities, including those in other States, any preventive action that it considers necessary to be taken promptly to enhance aviation safety.

Note.— Nothing in this Standard is intended to preclude the State conducting the investigation from consulting States participating in the investigation on its draft safety recommendations, inviting their comments on the appropriateness and effectiveness of these recommendations.

Amendement 17 de l'Annexe 13

Consultation du projet de recommandations de sécurité

- À tout moment de l'enquête, le service d'enquête sur les accidents peut recommander des mesures estimées nécessaires pour renforcer la sécurité
- Pour garantir que l'objectif des recommandations de sécurité est atteint, il est important que le projet de recommandations de sécurité soit coordonné avec les États qui participent à l'enquête
- Une note à la norme 6.8 encourage les États à assurer la coordination du projet de recos de sécurité

6.8 A n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou un incident, le service d'enquête sur les accidents de l'État qui mène l'enquête recommandera aux autorités compétentes, y compris celles d'autres États, dans une correspondance d'accompagnement datée, toute mesure préventive qu'il considère nécessaire de prendre promptement afin de renforcer la sécurité de l'aviation.

Note.— Aucune des dispositions de la présente norme ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de consulter au sujet de son projet de recommandations de sécurité des États participant à l'enquête, en les invitant à présenter leurs observations sur le bien-fondé et l'efficacité de ces recommandations.



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Amendment 17 of Annex 13

List of examples of serious incidents (Att C)

- Updated list of typical examples likely to be serious incidents
- Guidance for States to apply an event risk-based analysis when determining if an incident was a serious incident

		b) Remaining defences between the incident and the potential accident	
		Effective	Limited
a) Most credible scenario	Accident	Incident	Serious Incident
	No accident	Incident	

Amendement 17 de l'Annexe 13

Liste d'exemples d'incidents graves (Supp. C)

- Mise à jour de la liste des incidents susceptibles d'être graves
- Orientations sur la réalisation d'une analyse des événements basée sur les risques pour établir si un incident est grave

		b) Défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel	
		Efficaces	Limitées
a) Scénario le plus crédible	Accident	Incident	Incident grave
	Pas d'accident	Incident	



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



23. The incidents listed are typical examples of incidents that are likely to be may be serious incidents. However, the list is not exhaustive and only serves as guidance to the definition of and, depending on the context, items on the list may not be classified as serious incidents if effective defences remained between the incident and the credible scenario.

Near collisions requiring an avoidance manoeuvre to avoid a collision or an unsafe situation or when an avoidance action would have been appropriate.

Collisions not classified as accidents.

Controlled flight into terrain only marginally avoided.

Aborted take-offs on a closed or engaged runway, on a taxiway¹ or unassigned runway.

Take-offs from a closed or engaged runway, from a taxiway¹ or unassigned runway.

Landings or attempted landings on a closed or engaged runway, on a taxiway¹ or unassigned runway or unintended landing locations such as roadways.

Retraction of a landing gear leg or wheels-up landing not classified as an accident.

Dragging during landing of a wing tip, an engine pod or any other part of the aircraft, when not classified as an accident.

Gross failures to achieve predicted performance during take-off or initial climb.

Fires and/or smoke in the cockpit, in the passenger compartment, in cargo compartments or engine fires, even though such fires were extinguished by the use of extinguishing agents.

Events requiring the emergency use of oxygen by the flight crew.

Aircraft structural failures or engine disintegrations, including uncontained turbine engine failures, not classified as an accident.

Multiple malfunctions of one or more aircraft systems seriously affecting the operation of the aircraft.

Flight crew incapacitation in flight:

a) for single pilot operations (including remote pilot);

b) for multi-pilot operations for which flight safety was compromised because of a significant increase in workload for the remaining crew.

Fuel quantity level or distribution situations requiring the declaration of an emergency by the pilot, such as insufficient fuel, fuel exhaustion, fuel starvation, or inability to use all usable fuel on board.

Runway incursions classified with severity A. The *Manual on the Prevention of Runway Incursions* (Doc 9870) contains information on the severity classifications.

Take-off or landing incidents. Incidents such as under-shooting, overrunning or running off the side of runways.

System failures (including loss of power or thrust), weather phenomena, operations outside the approved flight envelope or other occurrences which caused or could have caused difficulties controlling the aircraft.

Failures of more than one system in a redundancy system mandatory for flight guidance and navigation.

The unintentional or, as an emergency measure, the intentional release of a slung load or any other load carried external to the aircraft.



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



23. Les incidents énumérés sont des exemples typiques d'incidents susceptibles d'être des incidents qui peuvent être graves. Cette liste n'est cependant pas exhaustive et, selon le contexte, ses divers points peuvent ne pas être classés comme n'est donnée qu'à titre indicatif en rapport avec la définition de l'expression incidents graves s'il restait des défenses efficaces entre l'incident et le scénario crédible.

Quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée.

Collisions non classées comme accidents.

Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.

Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation¹ ou une piste non assignée.

Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation¹ ou d'une piste non assignée.

Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation¹, sur ou une piste non assignée ou à des endroits non prévus pour l'atterrissage, comme des routes.

Retrait d'une jambe d'atterrisseur, ou atterrissage sur le ventre, non classé comme accident.

Trainage à l'atterrissage d'une extrémité d'aile, d'un fuseau-moteur ou de toute autre partie de l'aéronef, lorsqu'il n'est pas classé comme accident.

Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.

Incendies et/ou fumée dans le poste de pilotage, la cabine des passagers ou les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même s'ils ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.

Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.

Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteur, y compris les pannes de turbomachine non contenues, non classées comme accident.

Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.

Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol :

a) pour les vols à un seul pilote (télépilote compris) :

b) pour les vols à plusieurs pilotes lors desquels la sécurité du vol a été compromise par une augmentation importante de la charge de travail des autres membres de l'équipage.

Situations liées à la quantité ou à la distribution du carburant qui exigent du pilote qu'il déclare une urgence, p. ex. : quantité de carburant insuffisante, épuisement du carburant, panne d'alimentation en carburant ou impossibilité d'utiliser tout le carburant utilisable à bord.

Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le *Manuel sur la prévention des incursions sur piste* (Doc 9870).

Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.

Pannes de systèmes (perte de puissance ou de poussée comprise), phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui ont ou qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.

Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.

Largage non intentionnel, ou intentionnel à titre de mesure d'urgence, d'une charge sous élingue ou de toute autre charge externe transportée par l'aéronef.



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Upcoming amendment 17 to Annex 13

- Delegation of investigations
 - It was identified that high-level guidance in Annex 13 was needed for the various concepts of delegation, which should be flexible so as to enable States to enter into agreements.
 - The scope of an investigation delegation agreement is at the discretion of the parties concerned and may be categorized as whole or partial delegation of the investigation.
 - To this effect, a new attachment to Annex 13 is proposed as guidance for MOUs and delegation agreements..



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Amendment 17 of Annex 13

Delegation of investigations

- It was identified that high-level guidance in Annex 13 was needed for the various concepts of delegation, which should be flexible so as to enable States to enter into agreements.
- The scope of an investigation delegation agreement is at the discretion of the parties concerned and may be categorized as whole or partial delegation of the investigation.
- New Attachment F to Annex 13 provides guidance for MOUs and delegation agreements.

Amendement 17 de l'Annexe 13

Délégation d'enquête

- Il a été constaté que des orientations de haut niveau de l'Annexe 13 s'avéraient nécessaires relativement aux divers concepts de délégation et qu'elles devraient être suffisamment souples pour permettre aux États de conclure des ententes.
- La portée d'une entente de délégation d'enquête est laissée à la discrétion des parties concernées et la délégation peut être en totalité ou en partie
- Le nouveau Supplément F à l'Annexe 13 contient des orientations sur les protocoles d'accord et les ententes de délégation d'enquête



ATTACHMENT F. INVESTIGATION DELEGATION AGREEMENTS

In accordance with paragraph 5.1, the State of Occurrence is responsible for instituting and conducting an investigation, but it may delegate the whole or any part of the conducting of such investigation to another State or a regional accident and incident investigation organization (RAIO) by mutual arrangement and consent. Similarly, delegation of the conducting of an investigation can take place when a State is required to institute an investigation of accidents or serious incidents occurring in the territory of a non-Contracting State that does not intend to conduct an investigation in accordance with Annex 13, or when the location of the accident or serious incident cannot definitely be established as being in the territory of any State.

Entering into an investigation delegation agreement normally begins with a decision made by the State responsible for instituting and conducting the investigation. In general, such a State may consider delegating the conducting of the investigation to another State or RAIO, in particular for those situations when it might be beneficial or more practical for the selected State or RAIO to conduct the investigation,

or when the State responsible for instituting the investigation lacks the resources or capability to investigate the occurrence in accordance with Annex 13.

Depending on the parties involved in the investigation, the scope of the investigation to be conducted by another State or RAIO would determine whether a formal investigation delegation agreement is required, or if a mutual understanding would suffice. In general, delegation of the whole investigation requires a formal investigation delegation agreement. In the case of delegation of part of the investigation, a formal delegation agreement would be at the discretion of the two parties.

When the whole investigation is delegated to another State or an RAIO, such State or RAIO is expected to be responsible for the conduct of the investigation, including the issuance of the Final Report and the ADREP reporting. When a part of the investigation is delegated, the delegating State usually retains the responsibility for the conduct of the investigation, including the issuance of the Final Report and the ADREP reporting. In any event, the delegating State shall use every means to facilitate the investigation.

It is important to differentiate between the institution and the conduct of an investigation in terms of the triggering and terminating events of each function. *Instituting* the investigation begins from the time the accident investigation authority is informed about the accident or incident, and forwards the official notification of the occurrence to concerned States and to ICAO as required in paragraph 4.1. *Conducting* the investigation is the function of performing an investigation in accordance with Annex 13, and issuing reports including the Final Report.

It is important that the investigation delegation agreement achieves the purpose of the investigation and maintains conformity with the requirements of Annex 13. Therefore, the parties to the agreement should ensure that the responsibility of each party is clearly defined. The contents and details of the agreement depend on the scope of the delegation.

Note.— The Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part I — Organization and Planning (Doc 9756), Chapter 2, contains guidance material on the delegation of investigations and a model delegation agreement.

SUPPLÉMENT F. ENTENTES DE DÉLÉGATION D'ENQUÊTE

Conformément au § 5.1, l'État d'occurrence est chargé d'ouvrir et de mener une enquête, mais il peut déléguer, en totalité ou en partie, la conduite de cette enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) par accord et consentement mutuels. De même, une délégation de la conduite d'une enquête peut avoir lieu quand un État est tenu d'ouvrir une enquête sur des accidents ou des incidents graves survenus sur le territoire d'un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'Annexe 13, ou lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque.

La conclusion d'une entente de délégation d'enquête commence normalement par la décision de l'État qui a la responsabilité d'ouvrir et de mener l'enquête. En général, cet État peut envisager de déléguer la conduite de l'enquête à un autre État ou à un RAIO, en particulier pour les situations dans lesquelles il pourrait être utile ou plus pratique que l'État ou le RAIO choisi mène l'enquête, ou lorsque l'État qui a la responsabilité d'ouvrir l'enquête ne possède pas les ressources ou les moyens nécessaires pour enquêter sur l'événement conformément à l'Annexe 13.

En fonction des parties qui participent à l'enquête, la portée de l'enquête à mener par un autre État ou par un RAIO déterminera si une entente officielle de délégation d'enquête est nécessaire, ou si une entente mutuelle suffirait. En général, la délégation de l'ensemble de l'enquête exige une entente officielle de délégation d'enquête. Dans le cas d'une délégation d'une partie de l'enquête, une entente officielle de délégation d'enquête serait laissée à la discrétion des deux parties.

Lorsque toute l'enquête est déléguée à un autre État ou à un RAIO, il est attendu de cet État ou de ce RAIO qu'il soit responsable de la conduite de l'enquête, y compris la publication du rapport final et du compte rendu ADREP. Lorsqu'une partie de l'enquête est déléguée, l'État délégant conserve normalement la responsabilité de la conduite de l'enquête, y compris la publication du rapport final et du compte rendu ADREP. En tout cas, l'État délégant mettra tout en œuvre pour faciliter l'enquête.

Il importe de faire la différence entre l'ouverture et la conduite d'une enquête pour ce qui est de déclencher et de mettre fin aux événements de chaque fonction. L'*ouverture* de l'enquête commence dès que le service d'enquête sur les accidents est informé de l'accident ou incident, et qu'il en transmet la notification officielle aux États concernés et à l'OACI comme l'exige le § 4.1. La *conduite* de l'enquête est la fonction qui consiste à réaliser une enquête conformément à l'Annexe 13, et à publier les rapports, y compris le rapport final.

Il importe que l'entente de délégation d'enquête permette de réaliser l'objectif de l'enquête et de se conformer aux exigences de l'Annexe 13. Par conséquent, les parties à l'entente devraient veiller à ce que la responsabilité de chacune des parties soit clairement définie. La teneur et les détails de l'entente dépendent de la portée de la délégation.

Note.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, Partie I — Organisation et planification (Doc 9756), Chapitre 2, contient des éléments d'orientation sur la délégation des enquêtes et un modèle d'entente de délégation.