

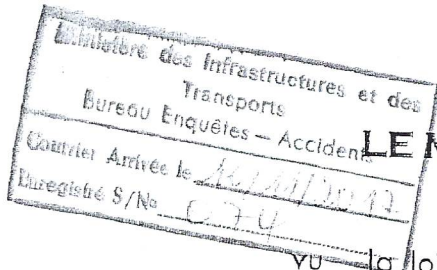


RÉPUBLIQUE DU BÉNIN
MINISTÈRE
DES INFRASTRUCTURES ET DES
TRANSPORTS

ARRÊTÉ

ANNEE 2017 N° 041 /MIT/DC/SEM/CTJ/BEA/SA/ 045SGG17

PORTANT FIXATION DE LA LISTE DES INCIDENTS
D'AVIATION CIVILE CONCERNANT UN AÉRONEF



LE MINISTRE DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS,

- vu la loi n° 90-032 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin,
- vu la décision portant proclamation le 30 mars 2016, par la Cour Constitutionnelle, des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 20 mars 2016,
- vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 07 décembre 1944,
- vu la loi n° 2013-08 du 29 août 2013 portant code de l'aviation civile et commerciale en République du Bénin,
- vu le décret n° 2015-045 du 09 février 2015, portant création, attributions, organisation et fonctionnement du Bureau Enquêtes-Accidents (BEA),
- vu le décret n° 2016-292 du 17 mai 2016, fixant la structure-type des Ministères,
- vu le décret n° 2016-418 du 20 juillet 2016 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Infrastructures et des Transports,
- vu le décret n° 2017-506 du 27 octobre 2017 portant composition du Gouvernement,

considérant les nécessités de service et sur proposition du Coordonnateur du Bureau Enquêtes-Accidents,

ARRÊTÉ

Article 1 : Aux fins du présent arrêté, il faut entendre par :

- **incident** : un évènement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef et qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ;
- **incident grave** : un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

Article 2 : Les incidents d'aviation civile, devant être portés à la connaissance du Bureau Enquêtes-Accidents, sont ceux mentionnés aux annexes 1 et 2 du présent arrêté avec lequel elles font entièrement corps.

Article 3 : Les listes des incidents d'aviation civile, énumérés aux annexes supra indiquées, ne sont pas exhaustives.

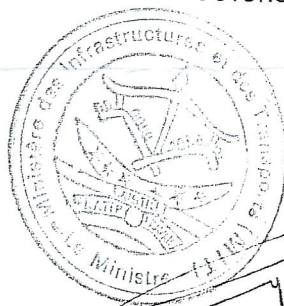
Ces listes comprennent des exemples typiques d'incidents d'aviation civile et ne sont données qu'à titre indicatif.

Article 4 : Sans préjudice des dispositions de l'article 1er ci-dessus, toute personne physique ou morale, qui de par ses fonctions ou activités peut avoir connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, est tenue de porter l'information sans délai au Bureau Enquêtes-Accidents si elle le juge utile pour l'amélioration de la sécurité.

Article 5 : Le Coordonnateur du Bureau Enquêtes-Accidents est chargé de l'application du présent arrêté qui abroge toute disposition antérieure contraire.

Article 6 : Le présent arrêté prend effet pour compter de la date de sa signature et sera publié au Journal Officiel.

Cotonou, le 16 NOVEMBRE 2017



Cyr KOTY

AMPLIATIONS : PR (ATCR) 02 - SGG 02 - TOUTES INSTITUTIONS 06 - MIT 02 - MEF 02 - AUTRES MINISTÈRES 19 - SG/MIT 02 - CTJ/MIT 01 - BEA 01 - ANAC 02 - ASECNA 01 - UGAB 01 - ARC 01 - ARCHIVES 01 - JORB 01.

ANNEXE 1

INCIDENTS D'AVIATION CIVILE CONCERNANT UN AÉRONEF À TURBOMOTEUR OU UN AÉRONEF INSCRIT SUR LA LISTE DE FLOTTE D'UN EXPLOITANT TITULAIRE D'UN PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE DE TRANSPORTEUR AÉRIEN.

A. - Opérations en vol

1. Exploitation de l'aéronef :

- a) Collisions, risques de collision :
 - collision non classée comme un accident ou quasi-collision de l'aéronef avec un autre aéronef, le sol, un véhicule ou tout autre obstacle fixe ou mobile ;
 - manœuvre d'évitement urgente nécessaire pour éviter une telle collision.
- b) Incidents au décollage ou à l'atterrissage, notamment :
 - atterrissage forcé ou de précaution, prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.
 - sur une piste fermée, occupée, inadaptée ou sur une aire autre qu'une aire de décollage/atterrissage, décollage interrompu, atterrissage ou tentative d'atterrissage.
 - incursion sur piste.
- c) Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage, de la remise des gaz ou de la montée initiale.
- d) Incapacité à transférer du carburant ou à utiliser la quantité totale de carburant dit utilisable.
- e) Perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause.
- f) Ecart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue quelle qu'en soit la cause.
- g) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef, par exemple alerte de configuration, avertisseur de décrochage (vibrations du manche) ou alerte de survitesse, sauf lorsque ce dispositif a été actionné à des fins de formation ou d'essai ou lorsque l'équipage de conduite a établi avec certitude que l'indication était fautive et que celle-ci n'a pas entraîné de difficulté ou de risque.
- h) Mauvaise interprétation ou incompréhension durables de la configuration, des performances ou de l'état des automatismes de l'aéronef par l'équipage de conduite.

2. Situation d'urgence :

Situation conduisant à l'utilisation de tout équipement d'urgence ou à l'application des procédures prescrites en cas de situation d'urgence, par exemple quantité de carburant dangereusement faible. Déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « Panne »).

3. Autres situations :

Turbulence de sillage ou phénomène météorologique, par exemple foudroiement, cisaillement de vent ou givre, ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou ayant rendu difficile le contrôle de celui-ci.

B. - Éléments techniques de l'aéronef

- 1- Perte en vol d'un élément de structure ou d'un élément du système de propulsion de l'aéronef.
- 2- Anomalie de commandes de vol dégradant de façon importante les qualités de vol de l'aéronef, par exemple asymétrie de volets, de becs, etc.

C. - Entretien et réparations de l'aéronef

Dommages ou détérioration (par exemple : rupture, corrosion, etc.), quelle qu'en soit la cause, constatés au cours d'une opération d'entretien et occasionnés à :

- la structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel de réparation des constructeurs), lorsque ces dommages ou cette détérioration dépassent les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessitent la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;
- la structure secondaire, lorsque ces dommages ou cette détérioration ont mis ou auraient pu mettre en danger l'aéronef.

D. - Services de la navigation aérienne, aérodromes, installations et services au sol

- 1- Transmission, réception ou interprétation incorrectes de messages de radiotéléphonie entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
- 2- 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.
- 3- 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.

- 4- Chargement ou arrimage incorrect des bagages ou de la cargaison susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence.
- 5- Fourniture d'informations largement incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne, des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, manuels, etc.

ANNEXE 2

INCIDENTS GRAVES D'AVIATION CIVILE CONCERNANT UN AÉRONEF

- 1- Une quasi-collision ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse.
- 2- Un impact avec le sol sans perte de contrôle (CFIT) évité de justesse.
- 3- Un décollage interrompu sur une piste fermée ou occupée, ou un décollage à partir d'une telle piste avec une très faible marge par rapport aux obstacles.
- 4- Un atterrissage ou une tentative d'atterrissage sur une piste fermée ou occupée.
- 5- Une forte détérioration par rapport aux performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.
- 6- Tout incendie ou toute fumée dans la cabine de passagers, ou dans les compartiments de fret, ou un incendie de moteur, même si l'incendie est éteint en utilisant des agents extincteurs.
- 7- Tout événement qui a exigé l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.
- 8- Une défaillance structurelle de l'aéronef ou une désintégration de moteur qui n'est pas classée comme un accident.
- 9- Des pannes multiples d'un ou de plusieurs systèmes de bord qui gênent fortement la conduite de l'aéronef.
- 10- Tout cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en vol.
- 11- Toute situation relative au carburant qui exigerait du pilote qu'il déclare une urgence.
- 12- Des incidents au décollage ou à l'atterrissage.
- 13- Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.
- 14- Des pannes de systèmes, des phénomènes météorologiques, une évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou d'autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile le contrôle de l'aéronef.
- 15- Toute perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause.
- 16- Une panne de plus d'un système dans un système de redondance qui est obligatoire pour le guidage des vols et la navigation.