



RÉPUBLIQUE DU BÉNIN
MINISTÈRE
DES INFRASTRUCTURES ET DES
TRANSPORTS

ARRÊTÉ

ANNÉE 2019 N° 039 /MIT/DC/SSM/CTJ/BEA/SA/037SGG19

FIXANT LES MESURES A PRENDRE EN CAS
D'ACCIDENT ET D'INCIDENT GRAVES
D'AVIATION CIVILE

**LE MINISTRE DES INFRASTRUCTURES ET
DES TRANSPORTS,**

- vu la loi n° 90-32 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin,
- vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 07 décembre 1944 et ses annexes,
- 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° 2018-198 du 05 juin 2018 portant composition du Gouvernement,
- 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 2018-414 du 12 septembre 2018 fixant les conditions d'ouverture et de déroulement des enquêtes techniques sur les accidents, incidents d'aviation civile,
- vu le décret 2019-143 du 22 mai 2019 portant approbation des Statuts du Bureau Enquêtes-Accidents (BEA)

Considérant les nécessités de service et sur proposition du Directeur Général du Bureau Enquêtes-Accidents,

ARRÊTÉ

Article premier : Définitions

Aux termes des dispositions du présent arrêté, les expressions suivantes s'entendent comme il est précisé ci-après :

Accident : Evènement 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) soit une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef ;
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ;
- directement exposer au souffle des réacteurs ;

b) soit l'aéronef a subi des dommages ou une rupture structurelle qui :

- altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol ;
- nécessitent normalement une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé.

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

Incident : Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef qui compromet ou peut compromettre la sécurité de l'exploitation.

Incident grave : Evènement dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

Aéronef : 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.

Enquête technique : 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 l'établissement de recommandations de sécurité.

Cause : Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui ont conduit à l'accident ou à l'incident grave. L'établissement des causes n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

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

Exploitant : Personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

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

Masse maximale : Masse maximale de l'aéronef au décollage consignée au certificat de navigabilité.

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

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 grave.

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

Facteurs contributifs : Actes, omissions, événements, conditions, ou combinaison de ces divers éléments, dont la suppression, l'évitement ou l'absence aurait réduit la probabilité d'un accident ou d'un incident ou la gravité de ses conséquences. L'établissement des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

Recommandation de sécurité : Proposition formulée par un service d'enquête sur les accidents, sur la base de renseignements résultant d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou l'incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les

accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.

Article 2 : Mesures immédiates

Toute autorité locale, civile ou militaire, organisme de la circulation aérienne, informée la première d'un accident d'aviation, doit prendre immédiatement et simultanément les premières mesures suivantes :

- organisation des secours ;
- notification de l'accident ;
- garde de l'aéronef et du lieu de l'accident ;
- identification des témoins.

Article 3 : Organisation des secours

Dès que l'accident est connu avec certitude, les organismes ou les personnes susceptibles de se rendre plus particulièrement utiles, notamment les pompiers, la Police, le médecin et les formations sanitaires, sont alertés sans délai.

Le plan de secours défini pour chaque échelon de responsabilité est instamment mis en marche. Les secours d'urgence commencent immédiatement avec intervention de tous les services et matériels nécessaires. Toutes les mesures sont prises pour que rien ne viennent déranger le bon déroulement des secours.

L'État qui mène l'enquête assure la coordination entre l'enquêteur technique et les autorités judiciaires. Le Bureau Enquêtes-Accidents prête une attention particulière aux indices immédiatement consignés et analysés en vue de la facilitation de l'enquête, notamment l'examen et l'identification des victimes et le dépouillement des enregistrements des enregistreurs de bord.

En cas de présomption d'acte d'intervention illicite, que ce soit avant l'accident ou ultérieurement à l'accident, l'enquêteur désigné prend immédiatement les dispositions nécessaires pour que les services compétents en matière de sûreté de l'aviation civile, relevant du Ministère chargé de l'aviation civile, soient informés.

Les services de la sûreté de l'aviation civile du Ministère chargé de l'aviation civile prennent immédiatement les dispositions nécessaires pour informer les autorités chargées de la sûreté en aviation dans les États concernés.

Article 4 : Notification de l'accident

4.1. Notification aux services nationaux :

Toute personne, qui découvre une épave ou un élément d'aéronef, est tenue d'en faire la déclaration sans délai auprès du Commissariat de Police ou à l'autorité locale.

Le commandant de bord d'un aéronef effectuant un vol dans l'espace aérien Béninois doit déclarer sans retard, aux responsables chargés de la circulation aérienne les plus proches avec lesquels il est en liaison, tout accident ou tout incident grave impliquant son aéronef et constaté par lui. Dans la mesure du possible, la déclaration précise si l'accident ou l'incident grave a causé des dommages aux personnes ou aux biens. Si le commandant de bord est empêché de faire cette déclaration, celle-ci est faite au plus tard dans les 48 heures après l'accident ou l'incident grave au Bureau Enquêtes-Accidents. En cas de défaillance du Commandant de bord, tout autre membre de l'équipage peut effectuer cette déclaration d'accident ou incident grave afin d'éviter tout retard.

Toute autorité locale ou militaire, informée la première d'un accident ou incident grave d'aéronef, doit avertir dans les plus brefs délais et par les moyens les plus rapides :

- le Bureau Enquêtes- Accidents du Ministère chargé de l'aviation civile ;
- la Police dans les agglomérations où il en existe ;
- l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar, en abrégé « ASECNA ».

Chacun de ces organismes, outre le BEA, est tenu de prévenir par message téléphonique, télégraphique ou électronique pour une confirmation :

i) **Pour la Police ou le Commissariat de Police :**

- le Bureau Enquêtes-Accidents ;
- l'ASECNA ;
- l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin ;
- l'Autorité administrative du lieu de l'accident ;
- le Procureur de la République ou le Président de section du lieu de l'accident ;
- le Ministère en charge de la Défense Nationale ;
- le Ministère en charge de l'Intérieur.

ii) **Pour le Service de la circulation aérienne « ASECNA » :**

- le Service de Recherches et de Sauvetage, en abrégé « SAR » ;
- le Bureau Enquêtes-Accidents ;
- le Commandement de la Direction Générale de la Police Républicaine si l'accident se produit à l'intérieur d'une agglomération où il en existe ;
- l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

- le Chef de l'aérodrome le plus proche ou l'Aéroport International Bernardin GANTIN de Cotonou, Cadjèhoun ;
- le Propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ;
- le Centre Directeur des Opérations d'Urgence, en abrégé « CDOU » à chaque aérodrome ;
- le Ministère des Infrastructures et des Transports.

4.2. Notification Internationale

Le Bureau Enquêtes-Accidents adresse 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 à l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception, l'Etat de construction, l'Etat dont des ressortissants ont trouvé la mort dans l'accident, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale s'il s'agit d'un aéronef d'une masse supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

Tous les organismes concernés, notamment l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception, l'Etat de construction, l'Etat non contractant, l'Etat quelconque et l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, doivent accuser la réception de l'envoi.

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

En cas d'accident ou incident grave, survenu sur le territoire de l'Etat d'immatriculation, d'un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque, l'Etat d'immatriculation ouvre une enquête et transmet une notification dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles à :

- l'Etat de l'exploitant ;
- l'Etat de conception ;
- l'Etat de construction ;
- l'Organisation de l'aviation civile internationale si la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou s'il s'agit d'un avion à turboréacteur.

Dès qu'il est en mesure de le faire, l'Etat d'occurrence communique les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

Article 5 : Langue de notification

La notification est rédigée en langage clair, en Français ou en Anglais, et comprend tous les renseignements qui peuvent être immédiatement obtenus. L'envoi de la

notification ne doit pas être retardé à cause du caractère incomplet des renseignements que sont :

- a) abréviation d'identification : « ACCID » pour un accident et « INCID » pour un incident grave ;
- b) constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef ;
- c) nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et de l'affréteur de l'aéronef ;
- d) qualification du pilote commandant de bord et nationalité de l'équipage et des passagers ;
- e) date et heure, heure locale ou UTC de l'accident ou de l'incident grave ;
- f) dernier point de départ de l'aéronef et point d'atterrissage prévu ;
- g) position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, latitude et longitude ;
- h) nombre de membres d'équipage et de passagers à bord, tués et grièvement blessés et autres ;
- 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 ;
- j) indication de la mesure dans laquelle l'État d'occurrence mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête ;
- 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 ;
- l) identification du service émetteur et moyen de contacter l'enquêteur désigné et le service d'enquête sur les accidents de l'État d'occurrence ;
- m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef ;

L'avis d'accident doit, dans tous les cas et autant que possible, contenir les renseignements suivants :

- a. date et heure de l'accident ;
- b. lieu de l'accident ;
- c. immatriculation de l'aéronef ;
- d. type de l'aéronef ;
- e. marque et type des moteurs ;
- f. propriétaire de l'aéronef ;
- g. personne à bord, nom du Commandant de bord, nombre de l'équipage et des passagers ;
- h. conséquences pour les personnes, les tiers et le matériel ;
- i. aérodrome de départ et de destination ou la phase de vol ;
- j. nature et circonstance de l'accident ;

- k. bureau télégraphique ou numéro de téléphone où des ordres peuvent être envoyés soit au Commandant de bord, soit aux autorités locales.

Les obligations du Commandant de bord ainsi que celles de l'exploitant de l'aéronef, concernant la déclaration des accidents d'aviation, sont définies par le règlement de la circulation aérienne.

Article 6 : Garde de l'aéronef et du lieu de l'accident

Aussitôt les secours terminés, le lieu de l'accident doit être dégagé et nul ne doit toucher à l'aéronef, à ses débris, aux documents de bord, sauf les enquêteurs techniques et les autorités de police judiciaire.

L'autorité locale, qui est intervenue la première, doit faire garder le lieu d'accident et l'épave au maximum de ses moyens, en attendant l'arrivée de la Police qui en assure la garde officielle jusqu'à la fin de l'enquête technique.

Le personnel de garde doit interdire l'approche des débris à toute personne, même au propriétaire de l'aéronef et à ses représentants jusqu'à l'arrivée des enquêteurs techniques.

Seuls ont accès au lieu de l'accident, sur justification de leur qualité :

- les représentants du Bureau Enquêtes-Accidents ;
- le Procureur de la République, ses substituts, le Juge d'instruction ou le Président de section ;
- les officiers de police judiciaire ;
- les enquêteurs techniques désignés ;
- les experts commis par le Juge d'instruction ;
- les représentants accrédités.

Article 7 : Interdiction de prélèvement d'élément sur le lieu de l'accident

Pendant tout le cours des investigations sur les lieux de l'accident, les membres de l'équipage ainsi que les représentants de l'exploitant de l'aéronef n'ont accès à l'épave que s'ils y sont invités et accompagnés par les enquêteurs techniques. Il leur est interdit de prélever toutes pièces, débris ou documents provenant de l'aéronef accidenté.

Article 8 : Identification des témoins

L'autorité locale, qui est intervenue la première, doit autant que possible relever dans les plus brefs délais les noms, qualités, adresses et positions des témoins de l'accident.

Elle communique ces renseignements aux enquêteurs techniques et aux autorités de police judiciaire.

En raison des possibilités de disparition rapide d'indices importants, l'enquêteur technique doit se rendre sans délai sur les lieux de l'accident.

L'enquêteur doit être en possession des matériaux ou matériels adéquats de protection contre les divers risques.

L'enquêteur technique, dès son arrivée sur place, doit signaler sa présence aux Autorités locales, de la Police et doit prendre contact avec l'autorité qui est tenue de prendre les premières mesures et s'assurer que celles-ci ont bien été appliquées. Sur justification de sa qualité, il a droit d'accès au lieu de l'accident et à l'examen des débris.

L'enquêteur technique doit pouvoir ainsi accéder librement à l'épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers ATS sur lesquels il exerce un contrôle total afin que le personnel autorisé, qui participe à l'enquête, puisse procéder sans retard à un examen détaillé.

L'enquêteur technique examine et analyse les aspects relatifs aux vols, à la cellule, aux enregistrements de vol, à l'installation motrice et aux servitudes.

Le Bureau Enquêtes-Accidents est tenu de mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions du présent arrêté.

Article 9 : Conduite de l'Enquête

L'enquête comprend :

- a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident grave en question ;
- b) si possible, la détermination des causes et des facteurs contributifs ;
- c) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- d) l'établissement du rapport final.

Lorsque c'est matériellement possible, il est procédé à l'inspection des lieux de l'accident, l'examen de l'épave et à la transcription des déclarations des témoins. L'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour sa réalisation sont déterminées par le Bureau Enquêtes-Accidents en fonction des leçons que celui-ci s'attend à en tirer pour améliorer la sécurité.

Lorsqu'il y a accident mortel, il s'enquiert des dispositions prises quant à l'identification des victimes.

Article 10 : Collaboration entre enquêteurs désignés et magistrats

L'enquêteur doit faciliter la tâche des magistrats et de leurs auxiliaires, en particulier celle de l'expert commis dans certains cas par le Juge d'instruction. Sur présentation de sa commission, il doit l'aider dans ses recherches d'ordre technique et l'orienter. Il est tenu d'informer immédiatement le Bureau Enquêtes-Accidents de la présence sur les lieux d'un représentant de l'Autorité de police judiciaire.

L'enquêteur doit examiner attentivement les débris de l'aéronef, prendre ou fait prendre les photographies utiles et recueillir tous les documents de bord et papiers pouvant contribuer à la manifestation de la vérité.

L'enquêteur doit signaler dans tous les cas, à l'attention des autorités de police judiciaire présentes, les instruments, appareils mécanismes ou pièces qui lui sont utiles de ne pas modifier, déranger ou démonter jusqu'à plus ample examen par les techniciens spécialistes.

Article 11 : Obligation de l'enquêteur

L'Enquêteur de Première Information doit établir un rapport dans la forme prévue en annexe 1. Le rapport doit être adressé dans les 30 jours qui suivent l'accident sous pli confidentiel au Directeur Général du Bureau Enquêtes-Accidents.

L'enquêteur doit mentionner dans ce rapport les causes de l'accident lorsque celles-ci ont pu être déterminées avec certitude. Si ces causes n'ont pas pu être définies, l'enquêteur doit en préciser les raisons.

En aucun cas, l'enquêteur de première information ne doit donner communication des constatations qui peuvent avoir été faites au cours d'une enquête qu'aux autorités judiciaires et au Bureau Enquêtes-Accidents.

Il doit conclure son rapport par une ou plusieurs des hypothèses suivantes :

- 1- l'accident est dû à une défaillance du matériel volant, notamment planeur, moteur, équipement ;
- 2- l'accident est dû aux conditions météorologiques ;
- 3- l'accident est dû à une défaillance du personnel navigant technique, notamment erreur de jugement, faute de pilotage, erreur de navigation, infraction à la discipline de vol, etc. ;
- 4- l'accident est dû à une défaillance du personnel technique au sol, notamment mauvais entretien, incompetence, etc. ;
- 5- l'accident est imputable à une défaillance de l'infrastructure, notamment protection insuffisante, erreur dans l'application des règles de guidage ou

de circulation aérienne, insuffisance des aides à la navigation aérienne, piste en mauvais état, etc. ;

- 6- l'accident est dû à des causes diverses mais nettement déterminées ;
- 7- les causes de l'accident n'ont pas pu être déterminées avec certitude.

Article 12 : Commission d'enquête

Une commission d'enquête technique, dont la composition est fixée par le Ministre chargé de l'Aviation Civile, peut se mettre en place, prendre connaissance des éléments collectés par les premiers enquêteurs et procéder à une nouvelle enquête.

Article 13 : Mesures en cas de détermination de la cause de l'accident

Lorsque la cause de l'accident est déterminée avec certitude, l'enquêteur est tenu d'adresser un rapport au Ministère chargé de l'Aviation Civile ou transmet immédiatement, dès son arrivée, une fiche d'information d'accident résumant succinctement les résultats de son enquête au Bureau Enquêtes-Accidents. Il autorise alors le dépannage ou l'enlèvement de l'aéronef accidenté.

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

Article 14 : Mesures en cas de non-détermination de la cause de l'accident

Dans le cas où les causes de l'accident n'ont pu être déterminées, ou les circonstances de l'accident semblent permettre de dégager des renseignements nouveaux, ou enfin des sanctions importantes sont à envisager, l'enquêteur peut demander l'envoi de spécialistes ou proposer la constitution immédiate d'une commission d'enquête technique.

A cette fin, il doit en informer immédiatement le Bureau Enquêtes-Accidents en précisant éventuellement la spécialisation des techniciens nécessaires à la poursuite de l'enquête. Il précise dans son compte-rendu le nom de la localité la plus proche du lieu de l'accident où il peut être joint le plus rapidement par le Bureau Enquêtes-Accidents.

Il veille à ce que le matériel reste dans l'état où il se trouve immédiatement après l'accident et continue à faire garder l'avion sur place, sauf dans le cas d'impossibilité absolue.

Article 15 : Composition de la Commission d'enquête technique

La commission d'enquête technique comprend :

Président : Le Directeur Général du Bureau Enquêtes-Accidents.

Membres :

- un ou plusieurs représentants de l'Administration de l'Etat, choisis dans les domaines de la Santé, la Défense et l'Intérieur ;
- un représentant des fournisseurs des services de la navigation aérienne ;
- un représentant des services de gestion aéroportuaire ou des sociétés d'assistance en escale ;
- un représentant du personnel navigant de l'aéronautique civile, de la conduite et de l'exploitation des aéronefs ;
- un représentant de l'administration chargée de l'aviation civile ;
- une personne désignée pour ses compétences particulières en rapport avec le type d'aéronef objet de l'enquête.

Dans le cas d'un accident survenu à un aéronef étranger, la commission peut s'adjoindre à titre d'observateur :

- un ou plusieurs représentants accrédités de l'État d'immatriculation de l'aéronef ;
- un ou plusieurs représentants accrédités de l'État constructeur ;
- un ou plusieurs représentants accrédités de l'État dont des ressortissants ont trouvé la mort dans l'accident ;
- un ou plusieurs experts appartenant à la société exploitante.

Article 16 : Fonctionnement de la Commission d'enquête technique

Le Président de la Commission d'enquête technique prend les dispositions nécessaires pour réunir les membres dans les délais les plus brefs.

La Commission d'enquête peut proposer au Ministre chargé de l'Aviation Civile toute modification de la réglementation susceptible d'améliorer son fonctionnement et le déroulement de l'enquête technique, notamment en ce qui concerne la préservation des éléments de cette enquête dans le respect des engagements internationaux pris par le Bénin.

Le mandat de l'Enquêteur de Première Information cesse à partir du jour où la Commission d'enquête technique prend effectivement ses fonctions.

Article 17 : Attributions de la Commission d'enquête technique

Aux fins de l'exécution de sa mission, la Commission d'enquête technique :

- prend contact avec les autorités de la police judiciaire pour avoir tout renseignement utile sur les circonstances de l'accident ;
- se fait mettre au courant des travaux et du résultat de l'enquête de première information ;
- se fait mettre au courant du rapport du médecin légiste ;
- procède à l'examen de l'appareil ;
- interroge les témoins de l'accident ;
- fiche les témoins de l'accident ;
- prélève tous les documents et toutes les pièces et organes qu'elle veut soumettre à des essais ou examens en laboratoire ;
- transmet une expédition de son rapport avec toutes les pièces y annexées au Ministère chargé de la Justice.

Dans le cas où l'aéronef accidenté transporte des marchandises dangereuses, des précautions spéciales doivent être prises par les enquêteurs pour :

- sécuriser la zone dangereuse jusqu'à l'arrivée d'un expert pour évaluer l'importance du danger ;
- communiquer à l'Etat concerné l'existence des marchandises dangereuses dans le plus bref délai.

Dans le cas où l'aéronef accidenté transporte des marchandises dangereuses, l'Etat de l'exploitant communique à l'Etat Béninois, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

Pour l'amélioration de la Sécurité, la Commission d'enquête technique :

- propose au Ministre chargé de l'Aviation Civile, les mesures à prendre d'urgence ;
- établit son rapport en mettant les renseignements en évidence et en formulant ses recommandations.

Article 18 : Participation à l'enquête technique

Le président de la Commission d'enquête organise la participation de l'Etat Béninois aux enquêtes techniques menées par un Etat étranger dans les conditions prévues par les conventions internationales auxquelles l'Etat Béninois est partie.

Le Ministre chargé de l'aviation civile peut :

- accepter la délégation, par un Etat étranger, de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique ;
- déléguer sur proposition du Président de la Commission d'enquête, à un Etat étranger ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents graves, par accord et consentement mutuels la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique ;

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 Etat quelconque, l'Etat d'immatriculation ouvre et mène toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, il peut déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre Etat par accord et consentement mutuels.

Si l'Etat béninois est proche du lieu d'un accident survenu dans les eaux internationales, il prête assistance s'il est en mesure de fournir et répondre de la même façon aux demandes de l'Etat d'immatriculation.

Si l'Etat d'immatriculation est un Etat non contractant, qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'Annexe 13, l'Etat de l'exploitant ou à défaut, l'Etat de conception ou l'Etat de construction, s'efforce d'ouvrir et de mener une enquête. Cependant, l'Etat en question peut déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre Etat par accord et consentement mutuels.

La commission d'enquête est également constituée lorsque les autorités Béninoises acceptent la délégation, par un Etat étranger, de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique et lorsque l'Etat Béninois est appelé à participer aux enquêtes techniques menées par un Etat étranger.

L'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception et l'Etat de construction ont chacun la faculté de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

L'Etat d'immatriculation ou l'Etat de l'exploitant nomme un ou plusieurs conseillers proposés par l'exploitant pour appuyer son représentant accrédité.

Lorsque ni l'Etat d'immatriculation ni l'Etat de l'exploitant ne nomme un représentant accrédité, l'Etat qui mène l'enquête invite l'exploitant à y participer.

L'Etat de conception et l'Etat de construction ont la faculté de désigner un ou plusieurs conseillers proposés par les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef pour assister leurs représentants accrédités.

Lorsque ni l'Etat de conception ni l'Etat de construction ne nomme de représentant accrédité, il est recommandé que l'Etat qui mène l'enquête invite les organismes

responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête, sous réserve des procédures de l'État qui mène l'enquête.

Lorsque l'État qui mène une enquête sur un accident survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg demande expressément la participation de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction, chaque État auquel la demande est adressée nomme un représentant accrédité.

Tout État, qui fournit sur demande des renseignements utiles, des moyens ou des experts à l'État qui mène l'enquête, a la faculté de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête et, le cas échéant, indique son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit se rendre dans l'État d'occurrence, chacun indique aussi la date probable de son arrivée.

Article 19 : Renseignements sur un accident ou un incident

Tout État fournit, à la demande de l'État qui mène l'enquête sur un accident ou sur un incident, tous les renseignements utiles dont il dispose.

Si l'État dont les installations ou services sont utilisés ou ont dû normalement être utilisés par un aéronef avant un accident ou un incident, et qui dispose de renseignements se rapportant à l'enquête, fournit ces renseignements à l'État qui mène l'enquête.

Les renseignements pertinents sur l'avancement de l'enquête sont communiqués en temps utile aux familles et aux survivants.

Article 20 : Représentants accrédités étrangers, experts et conseillers

Les représentants accrédités étrangers et leurs conseillers peuvent participer aux travaux de l'enquête technique.

Les représentants accrédités et les conseillers des États d'immatriculation, de l'exploitant, de construction et de conception sont tenus de :

- fournir à l'État qui mène l'enquête tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;
- s'abstenir de divulguer des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel de l'État qui mène l'enquête.

Article 21 : Droits du représentant accrédité

Lorsqu'un État s'intéresse particulièrement à un accident, parce que certains de ses ressortissants font partie des morts ou des blessés graves, il est en droit de désigner un expert qui a la faculté de :

- a) visiter le lieu de l'accident ;
- b) accéder librement à tous les renseignements utiles ;
- c) participer à l'identification des victimes ;
- d) aider à interroger les passagers survivants qui sont ressortissants de l'Etat de l'expert ;
- e) recevoir une copie du rapport final ;
- f) examiner l'épave ;
- g) recevoir une copie de tous les documents pertinents ;
- h) participer à la lecture des enregistrements ;
- i) participer aux activités d'enquête hors du lieu de l'accident, telles que les examens des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations ;
- j) participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes, les facteurs contributifs et les recommandations de sécurité ;
- k) faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête.

Article 22 : Enregistreurs de bord

La récupération, le gardiennage et la manipulation des enregistreurs de vol et les documents des services de la circulation aérienne concernant le vol doivent être confiés à un personnel qualifié.

La lecture et l'exploitation du contenu des enregistreurs sont effectuées par des enquêteurs spécialisés au sein d'un laboratoire conventionné.

Article 23 : Confidentialité des éléments d'enquête

L'État qui mène l'enquête sur un accident ou un incident grave ne peut communiquer aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident grave, à moins que l'autorité chargée de l'administration de la justice dans ledit État ne juge que leur divulgation importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir au niveau national et international sur l'enquête ou sur toute enquête ultérieure :

- a) toutes les déclarations obtenues de personnes par les services d'enquête au cours de leurs investigations ;
- b) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
- c) les renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident grave ;

- d) les enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et transcriptions de ces enregistrements ;
- e) les enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
- f) les enregistrements d'images du poste de pilotage pendant le vol et toute partie ou transcription de ces enregistrements ;
- g) les opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord.

Ces éléments ne sont inclus dans le rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident grave. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à l'analyse ne sont pas divulguées.

Les services d'enquête sur les accidents ne peuvent divulguer les noms des personnes concernées par un accident ou un incident grave.

Toutefois, une dérogation est accordée aux enquêteurs afin de prévenir un accident ou incident grave.

Article 24 : Rapport préliminaire

Lorsque l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kilogrammes, le Bureau Enquêtes-Accidents envoie le rapport préliminaire à :

- a) l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat d'occurrence, selon le cas ;
- b) l'Etat de l'exploitant ;
- c) l'Etat de conception ;
- d) l'Etat de construction ;
- e) tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts ;
- f) l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 25 : Amendement du projet de rapport

Le Bureau Enquêtes-Accidents envoie, sous couvert de l'Etat de l'exploitant, une copie du projet de rapport final à l'exploitant afin de permettre à celui-ci de présenter des observations.

Le Bureau Enquêtes-Accidents envoie, sous couvert de l'Etat de conception et de l'Etat de construction, une copie du projet de rapport final aux organismes responsables de la conception du type d'aéronef et de l'assemblage final de l'aéronef afin de leur permettre de présenter leurs observations.

Si le Bureau Enquêtes-Accidents reçoit des observations dans les soixante jours, il amende le projet de rapport final de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou, si l'Etat qui a formulé les observations le souhaite, présente ces observations en annexe au rapport.

Si le Bureau Enquêtes-Accidents ne reçoit pas d'observations dans les soixante jours qui suivent la date de la première lettre d'accompagnement, il rend public le rapport final conformément aux dispositions citées ci-dessous sauf si les Etats intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.

Article 26 : Publication du rapport final

Pour contribuer à la prévention des accidents, le Bureau Enquêtes-Accidents rend public le rapport final dans les plus brefs délais et si possible, dans les 12 mois.

Le Bureau Enquêtes-Accidents doit envoyer sans retard le rapport final d'enquête sur un accident aux Etats suivants :

- a) l'Etat qui a ouvert l'enquête ;
- b) l'Etat d'immatriculation ;
- c) l'Etat de l'exploitant ;
- d) l'Etat de conception ;
- e) l'Etat de construction ;
- f) tous les Etats qui ont participé à l'enquête ;
- g) tout Etat dont des ressortissants font partie des morts ou des blessés graves ;
- h) tout Etat qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Si le Bureau Enquêtes-Accidents a mené l'enquête sur un accident ou un incident grave survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kilogrammes, il rend public, suivant les moyens de communication électronique, le rapport final et adresse un exemplaire à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Le rapport final de l'enquête technique, propre de toute identification de l'état civil, doit être publié sur le site web du ministère chargé de l'aviation civile aussitôt que possible.

Si le rapport final n'est pas communiqué dans un délai de 12 mois qui suivent la date d'occurrence, un rapport intérimaire doit être communiqué aux destinataires du rapport final et dans la mesure du possible à chaque date d'anniversaire de l'occurrence détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui ont été soulevées.

Les dispositions ci-dessus sont prises en application des normes de l'annexe 13 à la Convention de Chicago, chapitre 6, paragraphes 6.1, 6.2 et 6.3.

Le rapport final est établi conformément au modèle de présentation prévu à l'appendice de l'annexe 13 à la Convention de Chicago. Toutefois, il peut être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou incident grave.

Article 27 : Notification du Rapport final à l'OACI

Si l'aéronef accidenté a une masse maximale supérieure à 2 250 kilogrammes, le Bureau Enquêtes-Accidents envoie, aussitôt que possible après l'enquête, le rapport final d'accident à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Pour les accidents ou incidents graves survenus à des aéronefs de transport public et supérieurs à 5 700 kilogrammes, le rapport final est envoyé à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Il en est de même pour les accidents survenus à d'autres aéronefs lorsque le rapport d'enquête technique permet de dégager un enseignement utile à l'Aviation Civile Internationale conformément au paragraphe 6.14 de l'annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 28 : Recommandations de sécurité

Le Bureau Enquêtes-Accidents adresse, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes recommandations de sécurité issues de ses enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans les autres Etats intéressés et à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale lorsque les documents de cette dernière sont en cause.

Si le Bureau Enquêtes-Accidents reçoit des recommandations de sécurité de l'autorité d'enquête d'un autre Etat, il informe l'Etat d'où émanent les propositions des mesures préventives qu'il a prises ou qu'il envisage de prendre, ou des raisons pour lesquelles il n'en prend pas dans les quatre-vingt-dix jours de la date de la correspondance d'accompagnement.

Article 29 : Système obligatoire ou volontaire de rapport d'incidents

Le Bureau Enquêtes-Accidents établit :

- un système obligatoire de rapport d'incidents graves pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité ;
- un système volontaire de rapports d'incidents graves pour faciliter la collecte de renseignements, sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité, qui peuvent ne pas être recueillis au moyen d'un système obligatoire ;

Le système volontaire de rapport d'incidents graves est non punitif et assure la protection des sources d'information.

Article 30 : Dépenses exposées pour les enquêtes

Toutes dépenses afférentes à une enquête d'accident ou d'incident grave, sur des aéronefs civils sur le territoire de la République du Bénin, des aéronefs immatriculés au Bénin ou si un nombre important de ressortissants béninois sont impliqués, sont à la charge de l'exploitant de l'aéronef concerné. Ces dépenses sont relatives à :

- les frais d'expertises techniques ;
- les frais de transport du ou des enquêteurs ;
- les frais de mission et d'hébergement du ou des enquêteurs ;
- les frais de gardiennage ;
- les autres frais éventuels.

L'Etat Béninois n'assure pas le déplacement de l'aéronef accidenté ou de son contenu à un endroit où il peut en autoriser l'accès.

Article 31 : Réouverture de l'enquête

Si, après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts, le Ministre chargé de l'Aviation civile peut ordonner la réouverture de l'enquête technique qui a été ouverte par un autre Etat et menée au Bénin et ce, après l'obtention du consentement de l'Etat qui a ouvert l'enquête.

Article 32 : Manuel de procédures

Le Bureau Enquêtes-Accidents établit un manuel des procédures pratiques pour la conduite de l'enquête technique sur les accidents et les incidents graves d'aéronefs.

Le manuel de procédures est approuvé par décision du Directeur Général du Bureau Enquêtes-Accidents et est actualisé en fonction des expériences vécues et des suggestions des différents utilisateurs.

Les détenteurs dudit manuel sont les composantes de la cellule de crise.

Article 33 : Cellule de crise

Lors d'un accident grave, une cellule de crise, en abrégé « CDOU », est créée afin de coordonner et assurer les mesures relatives :

- la Sécurité ;
- l'Investigation et l'enquête technique ;
- les mouvements des vols ;

- la Communication ;
- les Recherches et sauvetages ;
- le Budget.

Article 34 : Composition de la Cellule de crise

La cellule de crise, dirigée par le représentant du ministère en charge de l'aviation civile, est composée de :

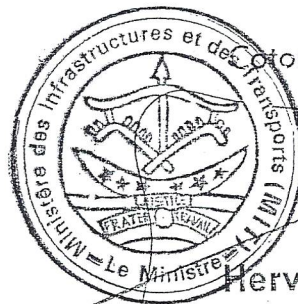
- deux représentants du ministre chargé de l'aviation civile ;
- un représentant du ministre chargé des Affaires Étrangères ;
- un représentant du ministre de l'Intérieur et de la Sécurité Publique ;
- un représentant du ministre de l'Economie et des Finances ;
- un représentant du ministre chargé de la Défense Nationale ;
- un représentant du ministre chargé de la Communication ;
- un représentant de l'ASECNA ;
- un représentant du gestionnaire de l'aéroport ;
- un représentant de la compagnie aérienne concernée ou du propriétaire de l'aéronef ou de son représentant dûment mandaté.

Article 35 : Application

Le Directeur Général du Bureau Enquêtes-Accidents est chargé de l'application du présent arrêté.

Article 36 : Entrée en vigueur

Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, prend effet pour compter de la date de sa signature et sera publié au journal officiel.



Cotonou, le 13 SEPTEMBRE 2019

Hervé HEHOMEY

AMPLIATIONS : PR (ATCR) 02 - SGG 02 – TOUTES INSTITUTIONS 06 - MIT 01 – MJL 01 – MISC 01 - AUTRES MINISTERES 18- SG/MIT 02 – CTJ/MIT 01 – BEA 01- ANAC 01 – SAB 01 – METEO-BENIN 01 - ARCHIVES 01- JORB 01.