

	BUREAU DES ENQUETES ET DES ACCIDENTS D'AVIATION		
	FORMULAIRE DE CLASSIFICATION DES ÉVÈNEMENTS ET DE PRISE DE DÉCISION D'ENQUÊTER		

A. Enregistrement des amendements

Amdt		Date Effectivité	Objet de la modification	Par
N°	Date			
01	27/08/21	27/08/21	Version 0	IA
02	05/05/25	05/05/25	Modification de la codification	IA

B. Liste de références

N°	Désignation du document
01	Règlement n° 05/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 portant adoption du Code de l'Aviation Civile des États membres de la CEMAC
02	Arrêté n° 10242 du 24 mai 2024 fixant les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile
03	Manuel des politiques et des procédures d'enquêtes (MAN-OPS-01)

C. Liste de diffusion

N°	Destinataire	Type de diffusion
01	Directeur	Papier /Électronique
02	Département des investigations et des analyses	Électronique
03	Département administratif, juridique, financier et logistique	Électronique
04	Département des relations publiques	Électronique
05	Personnel / Enquêteur	Électronique

	BUREAU DES ENQUETES ET DES ACCIDENTS D'AVIATION
	FORMULAIRE DE CLASSIFICATION DES ÉVÈNEMENTS ET DE PRISE DE DÉCISION D'ENQUÊTER

Examen réalisé par (Noms, Prénoms et Visas)	
Département	
Date de l'évaluation	

I. ANALYSE

A. Reference de l'évènement de sécurité		
B. Description de l'évènement		
C. Classification de l'évènement de sécurité		
1	Classification de l'évènement de sécurité ? (Accident ?) (Cf. Annexe 13, Supp E)	
2	Classification de l'évènement de sécurité ? (Incident vs Incident Grave)	
	Évènement listé dans le Supp. C de l'annexe 13	
	Évaluation de la gravité ?	
	Quelle est l'issue probable en termes de blessure et/ou dommages si l'évènement avait évolué de manière défavorable ?	
	Quelle était l'efficacité des barrières restantes entre cet incident et l'accident potentiel ?	
	Résultat (Incident vs Incident Grave)	

D.	Évaluation de la plus-value d'une enquête ? (Pas obligatoire pour ACCID et SINCID)	
1	y a-t-il plusieurs acteurs concernés par l'incident (compagnie, ATC, constructeur, aéroport,...) ?	
2	s'agit-il d'un évènement récurrent ? (l'incident est-il représentatif de problèmes récurrents ? s'agit-il d'une anomalie isolée ou d'un signe d'un problème systémique ?)	
3	l'incident est-il lié à de nouveaux équipements, systèmes ou types d'aéronefs nécessitant une meilleure compréhension ?	
4	existe-t-il des failles dans les facteurs humains, la formation, ou les procédures ?	
5	y a-t-il une plus-value à diffuser un message de sécurité à la communauté ? (existe t il un potentiel significatif pour développer des recommandations de sécurité ? les enseignements tirés pourraient-ils réduire les risques ou améliorer les pratiques existantes ?)	
6	L'apport du BEA est-il jugé important par rapport au traitement opérateur (quelle est la confiance du BEA dans la capacité de l'opérateur à traiter cet incident et en tirer des leçons) ?	
E.	Autres facteurs non liés au risque à considérer ? (Pas obligatoire pour ACCID et SINCID) ▪ L'évènement présente un aspect particulièrement inhabituel/prioritaire pour le BEA. ▪ On peut prévoir un retentissement médiatique ou socio-professionnel de l'évènement ▪ Autres.	
F.	AVIS SUR L'OUVERTURE DE L'ENQUETE	
G.	Reference de l'enquête (le cas échéant)	

II. DECISION D'OUVERTURE DE L'ENQUETE

Lorsque l'examen met en évidence la nécessité d'ouvrir une enquête (Cf. Case F)

Décision du Directeur	Date	Signature

	BUREAU DES ENQUETES ET DES ACCIDENTS D'AVIATION
	FORMULAIRE DE CLASSIFICATION DES ÉVÈNEMENTS ET DE PRISE DE DÉCISION D'ENQUÊTER

III. AVIS ET DECISION DE CONDUITE/DELEGATION DE L'ENQUETE

Sur la base d'une analyse des besoins liés à l'enquête, renseigner le tableau ci-dessous.

- La portée de l'enquête est renseignée dans la case « Catégorie de l'enquête »
- En cas de décision de conduite, cocher la case et intégrer dans la colonne de droite la référence de la note de désignation de l'équipe d'enquête et le cas échéant, les noms des membres de l'équipe
- En cas de besoin d'assistance technique, cocher la case et identifier dans la colonne de droite le type d'assistance, l'entité sollicitée et une description succincte de l'assistance demandée
- En cas de nécessité de délégation, cocher la case et identifier dans la colonne de droite l'entité à contacter, le justificatif et la référence de la correspondance/note

Catégorie de l'enquête		
Décision du Directeur		
	Date	Signature
☐ Conduite		
☐ Besoin d'assistance technique (ressources humaines, matérielles...)		
☐ Délégation		

**ANNEXE 1 - EXTRAIT DE L'ARRETE FIXANT LES RÈGLES RÉGISSANT LES ENQUÊTES TECHNIQUES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS D'AVIATION CIVILE**

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

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

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

Sauf, s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou,

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé.

Sauf, s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti-couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome); ou

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

Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

**Supplément C. Liste d'exemples d'incidents graves (Annexe 13)**

Les incidents énumérés sont des exemples d'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 incidents graves s'il restait des défenses efficaces entre l'incident et le scénario crédible.

1. 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.
2. Collisions non classées comme accidents. Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.
3. 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.
4. Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation¹, sur une piste non assignée ou à des endroits non prévus pour l'atterrissage, comme des routes.
5. Retrait d'une jambe d'atterrisseur, ou atterrissage sur le ventre, non classé comme accident.
6. Traînage 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.
7. Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.
8. 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.
9. Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.

Supplément E. Éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs (Annexe 13)

1. Si un moteur se détache d'un aéronef, l'événement est classé comme un accident, même si les dommages se limitent au moteur.
2. Une perte de capots de moteur (soufflante ou partie chaude) ou d'éléments d'inverseur qui ne cause pas d'autres dommages à l'aéronef n'est pas considérée comme un accident.
3. Les cas d'éjection d'aubes de compresseur ou de turbine ou d'autres éléments internes de moteur par la tuyère du moteur ne sont pas considérés comme des accidents.
4. L'écrasement ou la perte du radome ne sont pas considérés comme des accidents, à moins qu'ils ne causent des dommages importants à d'autres structures ou systèmes.
5. Les cas d'absence de volet, de bec ou d'un autre élément hypersustentateur, d'ailette marginale, etc., dans lesquels l'aéronef est autorisé à voler au titre de la liste d'écarts de configuration (LEC) ne sont pas considérés comme des accidents.
6. Ne seront pas considérés comme des accidents une rentrée de jambe de train d'atterrissage ou un atterrissage sur le ventre se traduisant seulement par des marques d'abrasion sur le revêtement, quand l'appareil peut être sans danger autorisé à effectuer un autre vol après des réparations mineures ou temporaires et que, par la suite, il fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente.



FORMULAIRE DE CLASSIFICATION DES ÉVÈNEMENTS ET DE PRISE DE DÉCISION D'ENQUÊTER

- | | |
|--|---|
| <p>10. Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteur, y compris les pannes de turbomachine non contenues, non classées comme accident.</p> <p>11. 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 :</p> <p>a) pour les vols à un seul pilote (télépilote compris) ; ou</p> <p>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.</p> <p>12. 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.</p> <p>13. Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A.</p> <p>Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le Manuel sur la prévention des incursions sur piste (Doc 9870).</p> <p>14. Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.</p> <p>15. 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.</p> <p>16. Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.</p> <p>17. 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.</p> | <p>7. Si les dommages structurels causent une dépressurisation de l'appareil ou empêchent sa pressurisation, l'événement est classé comme un accident.</p> <p>8. Un événement nécessitant la dépose d'éléments pour inspection, comme la dépose préventive d'une jambe de train d'atterrissage à la suite d'une sortie de piste à basse vitesse, n'est pas considéré comme un accident même s'il entraîne beaucoup de travail, sauf si l'on constate des dommages importants.</p> <p>9. Les événements entraînant une évacuation d'urgence ne sont pas considérés comme des accidents, sauf si une personne est grièvement blessée ou si l'aéronef subit des dommages importants.</p> |
|--|---|

ANNEXE 2 – INFORMATIONS A CONSIDERER POUR LA CATEGORISATION DE L'ENQUETE
(§ 5.2 du MAN-OPS-01)

A. CATEGORIES D'ENQUETE

Catégorie	Type d'enquête	Référence	Événements concernés	Sous-catégories	Format du rapport	Ressources mobilisées
CAT 1	Enquête – Annexe 13	Annexe 13 de l'OACI / Arrêté n° 10242 du 24 mai 2024 § 5.5.1 et 5.5.2 du MAN-OPS-01	- Accidents - Incidents graves - Incidents	CAT 1 Majeure CAT 1 Mineure	Rapport structuré selon l'appendice 1 de l'Arrêté n° 10242 / Annexe 13	CAT 1 Majeure : équipe pluridisciplinaire, coordination renforcée CAT 1 Mineure : équipe restreinte, selon complexité et enjeux
CAT 2	Enquête – Non Annexe 13	§ 5.5.3 du MAN-OPS-01	- Incidents mineurs- Retours d'expérience utiles	Non applicable	Rapport simplifié, à visée préventive	Enquêteur désigné, assisté d'un ou deux enquêteurs si nécessaire

B. METHODE DE CATEGORISATION

La catégorisation d'un événement vise à déterminer le niveau de complexité de l'enquête à conduire, en vue de :

- dimensionner les ressources humaines, matérielles et financières à mobiliser,
- évaluer les compétences techniques requises,
- estimer les délais probables de traitement,
- anticiper les impacts organisationnels, médiatiques ou institutionnels.

Elle permet également de justifier les décisions relatives à :

- la désignation de groupes de travail ou d'experts externes,
- le recours à des laboratoires spécialisés,
- la communication externe, notamment en cas de pression médiatique ou de risque réputationnel élevé.

La catégorisation d'un événement repose sur une analyse qualitative de sa complexité, à travers plusieurs facteurs concrets, chacun évalué selon trois (03) niveaux : faible, modéré, élevé.

Note : L'objectif n'est pas de faire une addition mécanique des niveaux, mais d'identifier les éléments dominants susceptibles d'influencer la portée de l'enquête, sa durée, ses implications techniques ou organisationnelles et les ressources à mobiliser.

1. Grille d'analyse des facteurs de complexité :

Facteur analysé	Définition / Explication	Faible	Modérée	Élevée
Conséquences humaines	Nombre et gravité de blessures ou décès ; nécessité d'évacuation d'urgence.	Aucun blessé	Blessures légères ou évacuation médicale préventive	Décès ou blessés graves
Dommages à l'aéronef / aux biens	Niveau de dégradation de l'aéronef ou de dommages causés à des tiers.	Très légers ou négligeables	Dommages significatifs mais réparables	Destruction totale / dommages critiques
Impact environnemental	Effets sur l'environnement (pollution, incendie, risques écologiques ou atteinte à des zones protégées, etc.).	Aucun impact	Effet contenu (localisé) et maîtrisé	Pollution importante / site sensible
Portée des opérations	Type de vol, nombre de personnes exposées, profil de l'opérateur.	Vol Privé / Aviation générale	Vol commercial domestique (intérieur)	Vol international / opérateur majeur
Visibilité publique / Attention médiatique	Probabilité que l'événement attire l'attention du public, suscite un intérêt médiatique ou politique élevé, ou implique des personnes/lieux sensibles.	Aucun intérêt du public ou des médias	Intérêt localisé ou presse spécialisée	Événement fortement médiatisable (Médiatisation nationale / politique)
Complexité technique ou opérationnelle	Systèmes embarqués, procédures impliquées, présence de facteurs humains ou de technologies avancées.	Situation simple, compréhension immédiate	Analyse technique nécessaire	Analyse complexe, besoin d'expertise spécialisée
Risque de récurrence	Risque que l'événement soit représentatif d'un problème systémique.	Cas isolé	Antécédents connus mais non fréquents	Cas révélateur d'une faille structurelle ou organisationnelle

L'enquêteur évalue si l'événement présente un caractère susceptible d'attirer l'attention du public :

- collision d'un aéronef dans une zone résidentielle densément peuplée ;
- destruction d'un aéronef par une arme (missile, roquette, etc.) ;
- accident impliquant un type d'aéronef ou une compagnie aérienne récemment touché par un autre accident ;
- accident d'un aéronef lourd ayant causé plusieurs décès parmi des personnes de nationalités différentes ;

	BUREAU DES ENQUETES ET DES ACCIDENTS D'AVIATION
	FORMULAIRE DE CLASSIFICATION DES ÉVÈNEMENTS ET DE PRISE DE DÉCISION D'ENQUÊTER

- immobilisation d'une flotte complète d'un certain type d'aéronef à la suite de l'événement ;
- décès ou blessures graves d'une personnalité connue du grand public (chef d'État, artiste, sportif célèbre, etc.) ;
- destruction d'un aéronef lourd par le feu après une évacuation réussie.

2. Synthèse décisionnelle

Ce tableau sert de guide. L'appréciation de l'enquêteur reste essentielle et la catégorisation peut être ajustée si de nouveaux éléments apparaissent en cours d'enquête.

Facteurs dominants	Catégorie d'enquête recommandée
2 facteurs ou plus au niveau élevé	CAT 1 Majeure
1 facteur élevé ou 2-3 modérés	CAT 1 Mineure
Tous facteurs faibles / modérés, sans gravité	CAT 2