



BPEA/INCID 02/2016

**RAPPORT FINAL D'ENQUETE TECHNIQUE SUR LA COLLISION SURVENUE
LE 21 JUIN 2016 ENTRE LE CHARIOT TRACTE PAR UNE CAMIONNETE DE
MARQUE TATA IMMATICULE CH059 DE CONGO HANDLING SERVICES
(CHS) ET L'AERONEF DE TYPE DHC-8-400,
IMMATICULE 9Q-DKV DE CONGO AIRWAYS A L'AEROPORT
INTERNATIONAL DE KINSHASA / N'DJILI**

L'enquête technique a pour objectif de prévenir les accidents et les incidents d'aviation conformément aux dispositions de l'Annexe 13 à la Convention relative à l'Aviation civile (OACI). L'enquête ne vise aucunement à attribuer des fautes ni établir des responsabilités.

2017



TABLE DES MATIERES

GLOSSAIRES.....	3
Introduction.....	4
Synopsis.....	5
Résumé.....	6
1. Renseignements de base.....	7
1.1 Déroulement des faits.....	7
1.2 Tués et blessés.....	8
1.3 Dommages à l'aéronef.....	8
1.4 Autres dommages.....	11
1.5 Renseignements sur les personnels.....	11
1.5.1 Conducteur de la fourgonnette.....	11
1.6 Renseignements sur l'aéronef et sur le tracteur.....	12
1.6.1 Renseignements sur l'aéronef.....	12
1.6.2 Renseignements sur la fourgonnette.....	12
1.7 Conditions météorologiques.....	13
1.8 Aides à la navigation.....	13
1.9 Communications.....	13
1.10 Renseignements sur l'aérodrome.....	13
1.11 Enregistreurs de bord.....	13
1.12 Renseignements sur l'épave et sur l'impact.....	13
1.13 Renseignements médicaux et pathologiques.....	14
1.14 Incendie.....	14
1.15 Questions relatives à la survie des occupants.....	14
1.16 Essais et recherches.....	15
1.17 Renseignements sur les organismes et la gestion.....	15
1.18 Techniques d'enquête utiles ou efficaces.....	15
1.19 Renseignements supplémentaires.....	15
2. Analyse.....	15
3. Conclusions.....	16
3.1 Faits établis	16
3.2 Causes probables.....	17
4. Recommandations.....	17

ANNEXES

fat

WAG



GLOSSAIRES

- AAC : Autorité de l'Aviation Civile
- AHM : Airport Handling Manual
- ATC : Contrôleur de la Circulation Aérienne
- BPEA : Bureau Permanent d'Enquête d'Accidents/Incidents d'Aviation
- CHS : Congo Handling Service
- FZAA : Indicateur d'emplacement OACI aéroport international de Kinshasa/N'djili
- PNT : Personnel Navigant Technique
- RDC : République Démocratique du Congo
- TSB : Transport Safety Board
- TU : Temps Universel



fat

[Signature]



OBJECTIF DE L'ENQUÊTE

Le Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents/Incidents d'Aviation (BPEA) est l'Autorité congolaise d'enquêtes de sécurité de l'aviation civile. Ses enquêtes ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne.

Les enquêtes du BPEA sont indépendantes, distinctes et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités.

SYNOPSIS

Heure et date d'occurrence : 21h50, le 21/06/2016

Lieu de l'incident : aire de stationnement parking n°1 aéroport international de N'djili

Indicatif d'emplacement : FZAA

Coordonnées géographiques : S04°23'01'' - E015°26'07''

Propriétaire : CONGO AIRWAYS

Type aéronef : DHC-8-400

Immatriculation : 9Q-DKV

Propriétaire : CONGO HANDLING SERVICES

Type véhicule : TATA

Immatriculation : CH 059

Adresse : CONGO AIRWAYS : 130 Boulevard du 30 juin, immeuble ELEMBO C/GOMBE Kinshasa ;

Adresse : CONGO HANDLING SERVICES : Aéroport international de N'djili/Kinshasa

Notification : Gouvernement RDC

TSB

OACI

Etat d'occurrence : R.D.Congo



Etat qui mène l'enquête : R.D.Congo
Autorité d'enquête : BPEA
Représentant accrédité : Non Applicable
Service émetteur du rapport : BPEA
Courriel : bpearadc@gmail.com

Date de publication du rapport final : Janvier 2017

N.B : les heures indiquées dans ce présent rapport sont en T.U. Il suffit d'ajouter 1 heure pour avoir l'heure locale de Kinshasa en R.D.Congo.

Résumé

Le Mardi 21/06/2016 aux environs de 21h50', après avoir fini le déchargement des bagages en provenance d'un avion de Kenya Airways, le conducteur d'une fourgonnette de tractage de marque TATA immatriculé CH059 se trouvant à la livraison bagages, tractait un chariot à destination de l'entrepôt de la compagnie d'assistance au sol CHS afin d'en récupérer deux autres chariots pour attendre l'arrivée d'un avion.

Pendant qu'il tractait son chariot, quelques mètres plus loin, le conducteur entend soudainement un bruit anormal, en regardant dans le rétroviseur, aperçut le chariot détaché de la fourgonnette et se dirigeant vers l'avion de type DHC-8-400 immatriculé 9Q-DKV, appartenant à la compagnie Congo Airways, en stationnement au parking N°1 de l'aéroport international de N'djili.

Figure 1a





Figure 1b



ORGANISATION DE L'ENQUETE

Aux environs de 21h50, la compagnie d'assistance au sol CHS avait informé le Bureau Permanent d'Enquête d'Accidents/Incidents d'Aviation « BPEA », de la survenance de l'incident du 21/06/2016 entre le chariot tracté par une camionnette de marque TATA immatriculé CH059 de Congo Handling Services et l'aéronef de type DHC-8-400, immatriculé 9Q-DKV de la compagnie aérienne nationale Congo Airways.

L'aéronef était en stationnement au sol sur le tarmac au parking N°1 de l'aéroport international de N'djili.

Une commission d'enquête technique avait été instituée par l'ordre de mission n°152/CAB/MIN/TVC/2016 du 23 juin 2016 du Ministre des Transports et Voies de Communication désignant deux (2) enquêteurs du BPEA, en vue de mener les investigations techniques d'usage conformément aux prescrits de l'Annexe 13 de l'OACI.

Un projet de rapport final a été envoyé aux compagnies CAW et CHS pour leurs observations éventuelles.

Ceux-ci ont renvoyé leurs observations qui sont en annexe du présent rapport.



1. RESEIGNEMENTS DE BASE

1.1. Déroulement des faits

Dans la nuit du 21/06/2016 aux environs de 21h50, après avoir assisté la compagnie aérienne Kenya Airways et en attente de l'arrivée de l'avion d'une autre compagnie aérienne, le conducteur de la fourgonnette de tractage de marque TATA immatriculé CH059 de la compagnie CHS se trouvait à la livraison bagages où il devait récupérer un chariot et l'emmener à l'entrepôt de la compagnie afin de tracter deux autres chariots pour le tarmac. Sortie de la livraison bagages, après virage, s'est engagé sur la voie de circulation principale qui longe le tarmac de l'aéroport de N'djili. Sur cette voie se trouve un caniveau couvert des dalles en bétons armés non uniformément posés et dénivelés par rapport à la voie de circulation.

Le conducteur de la fourgonnette de tractage roulait à une vitesse de plus ou moins 45 km/h. la PIN constituée d'un écrou de 32' et un boulon, l'écrou se dévissait progressivement, au passage sur ces dalles ; le boulon céda et laissa le chariot libre. Après avoir fait un bon sur les dalles, il s'est dévissé et l'écrou a cédé du timonier.

Le timon va quitter sa loge et ainsi le chariot va se détourner de sa trajectoire de départ suite à la force centrifuge pour se diriger vers l'avion de type DHC-8-400 immatriculé 9Q-DKV appartenant à la compagnie aérienne national Congo Airways en stationnement au parking n°1 de l'aéroport international de N'djili et ainsi finir sa course.

Le conducteur du véhicule a vu le chariot le dépasser par la droite, se diriger vers l'aéronef et se plaquer sur celui-ci en endommageant la structure.



Figure 2



1.2 Tués et blessés

Blessures	Membres d'équipage	Passagers	Autres personnes
Mortelles	Néant	Néant	Néant
Graves	Néant	Néant	Néant
Légères/Aucune	Néant	Néant	Néant

1.3 Domages

1.3.1. Domages subis par l'aéronef

Légèrement endommagé, l'aéronef est économiquement récupérable, mais a subi les dommages ci-après :

- La sonde de l'angle d'attaque (angle of attack probe) endommagée
- Le revêtement entre des stations X-54000 et X-19850 sévèrement touché d'une surface équivalente à 0,40m x 0,30m



Figure 3



- Le couple X-39000 endommagé
- La lisse STR 16L criquée

Sonde angle
d'attaque



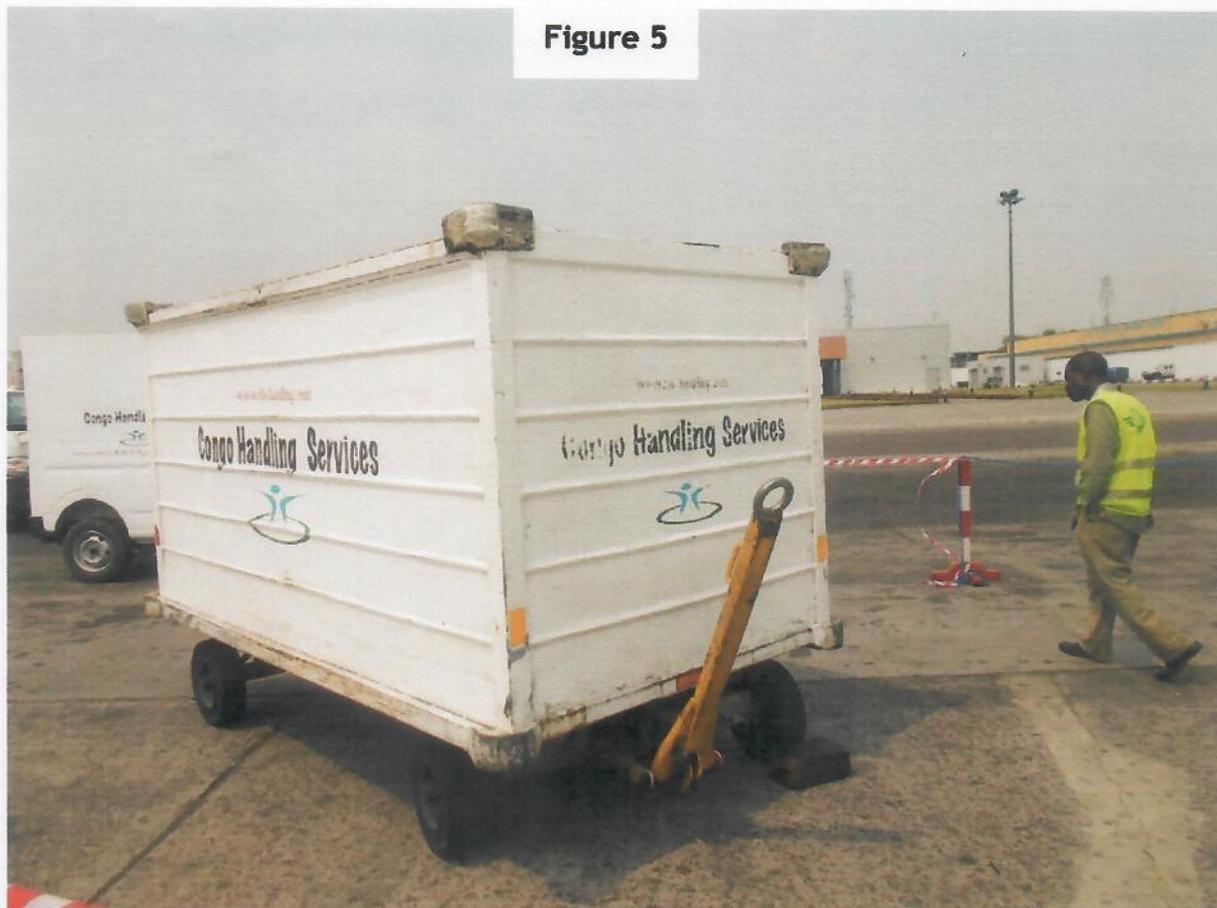
La lisse STR 16L
craquée

1.3.2 Domages subis par le Chariot

- Aucun dommage



Figure 5



1.4 Autres dommages

Il n'y a pas eu d'autres dommages.

1.5 Renseignements sur le personnel

1.5.1 Conducteur de la fourgonnette

Un homme âgé de 26 ans et de nationalité congolaise ;

- Détenteur d'un permis spécial de conducteur d'engins délivré par l'AAC/RDC le 23/08/2014 et valide jusqu'au 22/08/2015 ;
- Il a été formé au centre de formation de la Compagnie Africaine d'Aviation en avril 2015 ;
- Permis de conduire pour véhicule expiré depuis le 12/04/2015



1.6 Renseignements sur l'aéronef et sur la fourgonnette

1.6.1 Renseignements généraux de l'aéronef

a) Aéronef

Constructeur : BOMBARDIER
Type d'aéronef : DHC-8-400
Numéro de série : 4316
Immatriculation : 9Q-DKV
Certificat d'immatriculation : n° 52 du 16/05/2016
Certificat de navigabilité : n° 52 valable du 16/05/2016 au
15/11/2016
Licence Station Radio : n° 52 valable du 16/05/2016 au
15/11/2016
Heures totales de vol depuis construction : 9007 au 21/06/2016
Heures totales de vol depuis dernière révision : N/A ;
Nom et adresse du propriétaire et exploitant : CONGO AIRWAYS, 130
Boulevard du 30 juin immeuble ELEMBO C/Gombe

b) Moteurs

Sans objet

1.6.2 Renseignement sur la fourgonnette de tractage

Constructeur : TATA
Type/marque : TATA 275 IDI
Genre : Diesel à 2 cylindres
Immatriculation : CH 059
Vitesse maximale : 100 km/h
Poids total : Non renseigné
Date dernière inspection programmé : 25/05/2016
Nature de mouvement : circulation sur l'Aire de trafic
Police d'assurance : Arthur J. Gallagher Risk Management Services,
Inc. Valable du 01/03/2016 au 01/03/2017
Propriétaire : Congo Handling Services (CHS)



1.7 Renseignements météorologiques

METAR du 21/06/2016 : SPECI FZAA 212200Z Wind 200/06kt Vis 300m WW BR CLD SKC T 26 DP 21 QNH 1013 QFE 976 TREND NOSIG

Les conditions météorologiques étaient bonnes au moment de l'incident. Le mouvement du chariot n'a été influencé par aucun phénomène atmosphérique.

1.8 Aides à la navigation

Sans objet.

1.9 Communication

Sans objet.

1.10 Renseignements sur l'aérodrome

Aéroport : Aéroport international de N'djili
Indicatif d'emplacement : FZAA
Elévation : 1014' (feet ou pied)
Revêtement : Béton
Voies de circulation : 04°23'01'' S - 015°26'07'' E

1.11 Enregistreurs de bord

Sans objet.

1.12 Renseignements sur l'épave et sur l'impact



Figure 6 (Parking N° 1)



Trajectoire à l'impact

Voir le point 1.3

Séquence à l'impact : l'impact était virulent

Configuration de l'aéronef : l'aéronef était en stationnement après le vol effectué la veille de l'incident.

1.13 Renseignements médicaux et pathologiques

Pas de prise de sang pour un test d'alcool au conducteur pour pouvoir dire plus de son état lors de l'incident.

1.14 Incendie

Il n'y a pas eu d'incendie après l'impact

1.15 Questions relatives à la survie des occupants

Sans objet

fat

KAG



1.16 Essais et recherches

Sans objet.

1.17 Renseignements sur les organismes et la gestion

1.17.1 CONGO AIRWAYS

Est une compagnie nationale d'exploitation de services aériens de transport public régulier en République Démocratique du Congo.

Elle a à son actif 4 avions dont deux de type A320 et deux de type DHC-8-400.

La compagnie est détenteur d'un certificat de transporteur aérien délivré par l'AAC/RDC.

1.17.2. CONGO HANDLING SERVICE SPRL

Est un service d'assistance au sol, côté piste pour les vols nationaux et internationaux sur toute l'étendue du territoire national.

Agréer suivant l'arrêté n° 409/CAB/MIN/TC/0104/2006 du 11 décembre 2006.

A l'heure actuelle la compagnie est en processus de certification auprès de l'AAC/RDC conformément à la réglementation en vigueur.

1.18 Techniques d'enquête utiles ou efficaces

Sans objet.

1.19. Renseignements supplémentaires

Rien à signaler.

2. ANALYSE

Le conducteur du véhicule après avoir attaché le chariot de la fourgonnette de tractage, roulait à une vitesse non réglementaire en sortant de la zone de livraison de bagages pour intercepter la voie de circulation principale longeant le long du tarmac. Après avoir fait son virage et bondir sur les dalles non uniformes couvrant le caniveau qui traverse la voie de circulation la PIN non conforme à l'AHM a cédé ainsi le chariot s'est détaché. Suite à la force centrifuge le chariot est allé finir sa course dans l'avion stationné au parking n°1 sur le tarmac de l'aéroport international de N'djili.



- Le conducteur n'a pas respecté la vitesse maximale de 32km/h exigée pour la circulation au sein de l'aéroport conformément à la réglementation en vigueur et l'AHM;
- La PIN (écrou et boulon) utilisée pour le tractage du chariot n'est pas conforme suivant les dimensions définies dans l'AHM ;
- Les dalles en béton armé posées sur le caniveau qui traverse la voie de circulation principale des véhicules sont dénivelées ;
- Les documents du conducteurs de la fourgonnette de tractage ne sont pas à jour (permis spécial de conduire et permis de conduire);
- Le conducteur de la fourgonnette de tractage est formé pour exercer son métier mais nécessite un recyclage.

3. CONCLUSIONS

3.1 Faits établis par l'enquête

- Les documents de bord du DHC-8-400 sont valides ;
- L'avion était en stationnement après son vol du 20/06/2016 sur le trajet FIH-MJM-FIH;
- Le conducteur de la fourgonnette de tractage possédait un permis de conduire expiré ;
- Le conducteur de la fourgonnette de tractage détenait un permis spécial de conduire sur l'aire de trafic expiré;
- Le conducteur de la fourgonnette de tractage était formé conformément à la réglementation en vigueur ;
- Le conducteur de la fourgonnette de tractage est qualifié sur l'utilisation du matériel de servitude aéroportuaire en qualité de chauffeur mécanicien ;
- Le conducteur de la fourgonnette de tractage était en mission de service ;
- Le conducteur de la fourgonnette de tractage n'a pas respecté la vitesse réglementaire prescrite par le règlement dans l'exercice de son métier.
- La fourgonnette de tractage était bien entretenu ;
- La fourgonnette de tractage roulait à grande vitesse en sortant de la zone de livraison bagages pour intercepter la voie de circulation principale des véhicules;
- La fourgonnette de tractage avait subi le contrôle journalier et de son état de fonctionnement avant d'entreprendre le service ;
- Il n'y a aucune indication de défaillance de la fourgonnette de tractage ni mauvais fonctionnement de celui-ci avant l'incident.



3.2 Causes probables : Facteur humain, matériel et environnemental

Facteurs contributifs :

- L'inattention du conducteur à rouler inconsciemment à vive allure sur la voie de circulation ;
- La PIN (écrou et boulon) non conforme à la réglementation;
- Usure des dalles posées sur le caniveau impliquant une différence de niveau avec la chaussée de la voie de circulation principale des véhicules.

N.B. : L'identification des causes ne veut pas dire détermination de fautes ou de responsabilité administrative, civile ou criminelle.

4. RECOMMANDATIONS

Conformément à la loi N°10/014 du 31/12/2010 relative à l'aviation civile de la République Démocratique du Congo titre X relatif aux enquêtes, le RACD 13 relatif aux enquêtes en R.D.Congo, recommande ce qui suit :

4.1. Autorité de l'Aviation Civile/RDC

- Délivrer le permis spécial de conduire sur l'aire de trafic aux conducteurs d'engin conformément à la réglementation en vigueur;
- Faire respecter la réglementation en matière d'assistance au sol par les exploitants et fournisseurs de service (respect de la vitesse de circulation, agrément d'engins, etc.) par l'assurance de la surveillance continue ;
- Exiger le respect par la compagnie CHS de son programme de formation ;
- Certifier et agréer les Engins et les PIN utilisés par les compagnies d'assistance au sol conformément aux dimensions prescrites dans le «Airport Handling Manual » IATA (AHM);
- Exiger à la RVA d'exécuter les travaux de nivelage des dalles du caniveau.

4.2. Régie des Voies Aériennes

- Nivelier les dalles du caniveau traversant la voie de circulation principale des véhicules.

4.3. Congo Handling Service

- Renouveler les permis de conduire des conducteurs avant leurs échéances ;



- Renouveler les permis spécial de conduire des conducteurs sur l'aire de trafic avant leurs échéances;
- Recycler les conducteurs d'engins pour une exploitation sécuritaire conformément à la réglementation en vigueur ;
- Utiliser des PIN conformes suivant les dimensions définies dans l'AHM ;
- Respecter son programme de formation.

N.B : suite aux observations émises par Congo Airways dont une copie annexée au présent rapport, aucune recommandation ne lui sera adressée.

Fait à Kinshasa, le 03 /01/ 2017

Ir. MBUYI KABEMBELA Patient

Enquêteur membre

Cdt. KAHINDO SENGE Augustin

Enquêteur désigné

B.P.E.A



ANNEXES

1. ORDRE DE MISSION COLLECTIF
2. CERTIFICAT D'IMMATRICULATION DE L'AVION
3. CERTIFICAT DE NAVIGABILITE DE L'AVION
4. LICENCE STATION RADIO DE L'AVION
5. OBSERVATIONS EMISES PAR LA COMPAGNIE CONGO AIRWAYS
6. LICENCE D'EXPLOITATION CONGO HANDLING SERVICES
7. ASSURANCE CONGO HANDLING SERVICES

fat



B.P.E.A

fat



Ministère des Transports et Voies
de Communication

Le Ministre

ORDRE DE MISSION COLLECTIF N°152 /CAB/MIN/TVC/2016

Les personnes dont les prénoms, noms, post-noms et fonctions ci-dessous sont désignées pour effectuer une mission officielle à l'Aéroport International de N'djili, dans la Ville Province de Kinshasa.

Il s'agit de :

1. Mr. Augustin KAHINDO SENGE : Rapporteur du BPEA, Chef de mission ;
2. Mr. Patient MBUYI KABEMBELA : Enquêteur du BPEA, Membre.

OBJET DE LA MISSION : Mener l'enquête technique sur l'accident survenu le 21 juin 2016 à l'Aéroport International de Kinshasa/N'djili entre l'aéronef de type Bombardier Q.400 immatriculé 9Q-DKV de la compagnie Congo Airways et un véhicule de marque Tata de la Compagnie Congo Handling Service, immatriculé CH-059.

DUREE DE LA MISSION : 3 (trois) jours
DATE DE DEPART : Le 23 juin 2016.
DATE DE RETOUR : Le 25 juin 2016.
MOYEN DE TRANSPORT : Véhicule
FRAIS DE MISSION : A Charge du Trésor Public.

Les autorités tant civiles, militaires que celles de la Police Nationale Congolaise sont priées de leur apporter assistance, en cas de nécessité.

Fait à Kinshasa, le 23 JUIN 2016

Me Justin KALUMBA MWANA-NGONGO



RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
DEMOCRATIC REPUBLIC OF CONGO



AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE
CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFICAT DE NAVIGABILITE
(CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS)

TENANT LIEU

N° 52

T/AIR/05/005

<p>1 - Marques de nationalité et d'immatriculation <i>Nationality & registration marks</i></p>	<p>2 - Constructeur et désignation de l'aéronef <i>Manufacturer and designation of aircraft</i></p>	<p>3 - Numéro de série de l'aéronef <i>Aircraft serial number</i></p>
<p>9Q-DKV</p>	<p>BOMBARDIER DASH8-402</p>	<p>4316</p>

4 - Catégorie :
Category : NORMALE/TRANSPORT PUBLIC

5 - La présente validation est délivrée à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944, au règlement de navigabilité RACD 5 en vigueur en République démocratique du Congo. Cet aéronef est réputé apte au vol lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables.
This validation is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944, Democratic Republic of Congo regulation RACD 5. This aircraft is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.

6 - Ce certificat est valide pour la période indiquée au verso
This certificate is valid for the period indicated at back side

Pour l'Autorité
For Authority

Délibéré le : 16 MAI 2016
issued on

Signature/Cachet :
Signature/Stamp

LE DIRECTEUR GENERAL
TSHIMBA MPUNGA Jean



* 1 0 2 5 0 4 5 *



RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
DEMOCRATIC REPUBLIC OF CONGO



AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE
CIVIL AVIATION AUTHORITY

LICENCE DE STATION RADIO D'AERONEF

(AIRCRAFT RADIO STATION LICENSE)

N° 52

T/AIR/07/001

1 - Marques de nationalité et d'immatriculation <i>Nationality & registration marks</i>	2 - Constructeur et désignation de l'aéronef <i>Manufacturer and designation of aircraft</i>	3 - Numéro de série de l'aéronef <i>Aircraft serial number</i>
9Q-DKV	BOMBARDIER DASH8-402	4316
4 - Motif de la communication <i>Purpose of Communication</i>	5 - Propriétaire de l'aéronef <i>Aircraft Owner</i>	6 - Masse de l'aéronef <i>Aircraft Weight</i>
COMMUNICATION RADIO DE L'AERONEF	CONGO AIRWAYS	29.574 KG
<p>7 - La présente Licence station radio est délivrée à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément aux règlements annexés à la convention internationale des télécommunications, à la loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile et au Règlement RACD 7. La présente autorisation est délivrée pour l'installation et pour l'utilisation de l'équipement radioélectrique décrit en annexe.</p> <p><i>This station Radio License is issued pursuant to the regulations annexed to the international convention of telecommunication; law n°10/014 dated 31 December 2010 on Democratic Republic of Congo Civil Aviation and Democratic Republic of Congo regulation RACD 7. The hereby authorization is delivered for the installation and the use of the radio equipment described in attachment.</i></p>		
<p>8 - Ce certificat est valide pour la période indiquée au verso <i>This certificate is valid for the period indicated at back side</i></p>		
<p>Pour l'Autorité <i>For Authority</i></p>		
<p>Delivré le / <i>Issued on</i></p>		
<p>16 MAI 2016</p>		
<p>Signature/Cacher <i>Signature/Stamp</i></p>		
<p>LE DIRECTEUR GENERAL TSHUMBA MPUNGA Jean <i>Tshumba Mpunga</i></p>		



* 1 0 2 6 0 6 6 *



RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
DEMOCRATIC REPUBLIC OF CONGO

AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE
CIVIL AVIATION AUTHORITY



CERTIFICAT D'IMMATRICULATION (REGISTRATION CERTIFICATE)

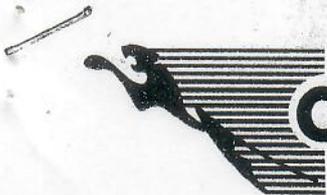
T/DNA/04/005

N° 52

1 - Marques de nationalité et d'immatriculation <i>Nationality and registration marks</i>	2 - Constructeur et désignation de l'aéronef <i>Manufacturer and designation of aircraft</i>	3 - Numéro de série de l'aéronef <i>Aircraft serial number</i>
9Q-DKV	BOMBARDIER DASH8-402	4316
4 - Propriétaire : <i>(Aircraft owner)</i>		
Nom : Name CONGO AIRWAYS	Adresse: 130, BOULEVARD DU 30 JUIN <i>Address</i> IMMEUBLE ELEMBO C/GOMBE-KIN	
5 - Exploitant : Operator		
Nom : Name CONGO AIRWAYS	Adresse: 130, BOULEVARD DU 30 JUIN <i>Address</i> IMMEUBLE ELEMBO C/GOMBE-KIN	
<p>6. Il est certifié par les présentes que l'aéronef désigné a été dûment inscrit dans le registre d'immatriculation de la République Démocratique du Congo conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944, à la loi n° 10/014 du 31 décembre 2010 ainsi qu'au règlement RACD 04.</p> <p><i>This certificate of registration certifies that the aircraft above has Democratic Republic of Congo pursuant to the convention on International Civil Aviation dated of December 7th, the Act n° 10/014 dated 31 December 2010 and Regulation RACD 04.</i></p>		
7. Port d'attache : AEROPORT DE NDJILI/KINSHASA <i>Aircraft base</i>		
<p>Pour l'Autorité For Authority</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: left;"> <p>Déjà délivré le : 15 MAR 2016 <i>Issued on</i></p> </div> <div style="text-align: right;"> <p>Signature/Cachet..... <i>Signature/Stamp</i></p> <p>LE DIRECTEUR GENERAL</p> <p>TSHIUMBA MPUNGA Jean</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div>		

F-Mat des Matriculations

00001811



Congo Airways S.A avec C.A

Le plaisir de voyager...

*Le Directeur Général Adjoint
Dirigeant Responsable*

BUREAU PERMANENT DENQUETES
D'ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION
B P E A
ACCUSE DE RECEPTION
N° Entrée :
Date : 28/10/2016
Par : *Secrétaire*

Commission (N'buys)

pour exploitation

CDJ 20/10/16

Kinshasa, le 19 octobre 2016

N/Réf. : CGA/DR/JM/16/1261

Transmis copie pour information à :

- Monsieur Le Directeur Général de Congo Airways
- Monsieur Le Directeur des Opérations de Congo Airways
- Monsieur le Responsable Qualité et SGS de Congo Airways
(Tous) à KINSHASA/GOMBE

**A Monsieur le Vice-Président du Bureau
Permanent d'Enquêtes d'Accidents / Incidents
d'Aviation
à KINSHASA/GOMBE**

**Concerne : Transmission Projet de rapport final
Incident du 21 juin 2016**

Monsieur le Vice-Président,

J'accuse bonne réception de votre lettre référencée N° 107/BPEA/VP/SEC/2016 en date du 31 août 2016 dont l'objet est repris en concerne, et vous en remercie.

Y faisant suite, et conformément à votre demande, nous vous transmettons, ci-dessous, nos observations :

1. En premier lieu, nous tenons à saluer la qualité et la précision de ce rapport qui permettra sans nul doute de contribuer effectivement à améliorer la sécurité de l'Industrie.
2. En complément d'information, nous souhaiterions que soit mentionné si le véhicule immatriculé CH 059 impliqué dans l'incident (i) possédait une assurance en état de validité et (ii) disposait des autorisations de circuler sur les zones réservées de l'aéroport (titre de circulation délivré par la RVA).

*cf MCI 02/2016
date 2016
JY*

- Suite -

3. Par ailleurs, en page 14, nous proposons pour davantage de clarté que soit mentionnée sur la photo la zone de circulation autorisée ainsi que la trajectoire que le véhicule aurait empruntée s'il n'y avait pas eu perte de contrôle.
4. Enfin, nous prenons bonne note des recommandations formulées à l'endroit de Congo Airways en page 17. Nous voudrions porter à votre connaissance que Congo Airways n'a rien déplacé avant l'arrivée du BPEA. Bien au contraire, ce sont nos agents qui sur place ont bataillé pour préserver la scène de l'incident inchangée alors que CHS souhaitait déplacer véhicule et chariot.

Veillez agréer, Monsieur le Vice-Président,
l'assurance de ma parfaite considération.


Jérôme MAILLET





Ministère des Transports
et Voies de Communication

Le Ministre,

ARRETE MINISTERIEL N°409/CAB/MIN/TVCI/074 /2009
DU 13 AOUT 2009 MODIFIANT ET COMPLETANT L'ARRETE MINISTERIEL
N°409/CAB/MIN/TC/0104/2006 DU 11 DECEMBRE 2006 PORTANT ORGANISATION
DE L'ASSISTANCE AU SOL, COTE PISTE, POUR LES VOLS INTERNATIONAUX ET
NATIONAUX EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

Le Ministre des Transports et Voies de Communication ;

Vu la Constitution de la République Démocratique du Congo, spécialement en son article 93 ;

Vu l'Ordonnance-Loi n°78/009 du 29 mars 1978 portant réglementation des conditions générales d'exploitation des services aériens ;

Vu le Décret n°049-B/2003 du 30 mars 2003 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité de l'Aviation Civile « AAC » ;

Vu l'Ordonnance n°08/067 du 26 octobre 2008 portant nomination des Vice-Premiers Ministres, Ministres et Vice-Ministres du Gouvernement de la République ;

Vu l'Ordonnance n°08/073 du 24 décembre 2008 portant organisation et fonctionnement du Gouvernement, modalités pratiques de collaboration entre spécialement le Président de la République et le Gouvernement ainsi qu'entre les membres du Gouvernement, en son article 19 ;

Vu l'Ordonnance n°08/074 du 24 décembre 2008 fixant les attributions des Ministères, spécialement en son article 1^{er} ;

Revu l'Arrêté Ministériel n°409/CAB/MIN/TC/0140/2006 du 11 décembre 2006 portant organisation de l'assistance au sol, côté piste, pour les vols internationaux et nationaux en République Démocratique du Congo ;

Vu la requête de la société Congo Handling Compagnie déposée par la lettre n°178/CAB/BAG/MB/AGL/09 du 15 juin 2009 ;

Vu la nécessité. *JP*

ARRETE :

Article 1^{er} : L'article 1^{er} de l'Arrêté Ministériel n°406/CAB/MIN/TVC/0104/2006 portant organisation de l'assistance au sol, côté piste, pour les vols internationaux et nationaux en République Démocratique du Congo est complété et modifié comme suit :

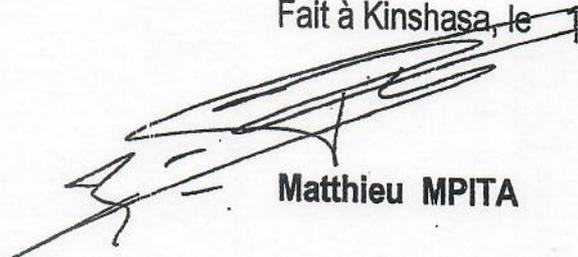
« les services d'assistance au sol, côté piste pour les vols nationaux et internationaux sont désormais assurés sur toute l'étendue du territoire national par les compagnies ci-après :

- Les Lignes Aériennes Congolaises (LAC)
- Cargo et Manutention Sprl (CARGOMAN)
- African Transport Systems Sprl (A.T.S.)
- Global Aviation Services Sprl (G.A.S.)
- Congo Handling Service Sprl (CHS)».

Article 2 : La société CONGO Handling Service Sprl « CHS » nouvellement agréée doit se conformer, pour le besoin de son exploitation, à toutes les prescriptions légales et réglementaires en vigueur en la matière et spécialement à l'Arrêté n°409/CAB/MIN/TC/0104/2006 du 11 décembre 2006 ci-dessus évoqué.

Article 3 : Le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile est chargé de l'exécution du présent Arrêté qui entre en vigueur à la date de sa signature.

Fait à Kinshasa, le 13 AOUT 2009.



Matthieu MPITA



Arthur J. Gallagher Risk Management Services, Inc.

CERTIFICATE OF INSURANCE

In accordance with our client's instructions we are pleased to issue this evidence of insurance. This certificate of insurance confers no rights under the insurance hereunder for the benefit of the certificate holder unless otherwise specifically stated herein. The actual policies of insurance define all terms, conditions and exclusions contained therein are the basis of coverage, and nothing contained herein shall serve to alter, modify or amend the Policies of Insurance.

TYPE: AVIATION LIABILITY, INCLUDING PREMISES, PRODUCTS & HANGARKEEPER'S LEGAL LIABILITY INSURANCE

INSURED: Congo Handling Services and/or Compagnie Africaine d'Aviation (CAA Airlines) and/or
Subsidiary Companies.
Kinshasa
Democratic Republic of the Congo

PERIOD: March 01, 2016 to March 01, 2017 at 12:01 A.M. Local Standard Time.

INTEREST: To indemnify the Insured covering Third Party Legal Liability, including Premises, Products and Hangarkeeper's Legal Liability.

SUM: Liability Insurance
US\$1,000,000 any one occurrence and in the aggregate with respect of Products, with the following sub-limits:

includes Extended Coverage Endorsement (Aviation Liabilities) AVN52E for limit of Third Party Liability of US\$1,000,000 any one occurrence and in the aggregate;

Pilots — Per policy Warranty.

Basis of Insurance coverage is FLY000048 and as endorsed.

SPECIAL

PROVISIONS: No Special Provisions provided or agreed.

SCHEDULE: None

SECURITY: 100% Certain Underwriters at Lloyd's of London and Various Companies through Arthur J Gallagher (UK) Limited.

INSURER'S LIABILITY

(Re)insurer's liability several and not joint:

The liability of a (re)insurer under this contract is several and not joint with other (re)insurers party to this contract. A (re)insurer is liable only for the proportion of the liability it has underwritten. A (re)insurer is not jointly liable for the proportion underwritten by any other (re)insurer. Nor is a (re)insurer otherwise responsible for any liability of any other (re)insurer that may underwrite this contract.

The proportion of liability under this contract underwritten by a (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's Syndicate, the total proportions underwritten by all the members of the Syndicate taken together) is shown next to its stamp (or as listed herein under Security). This is subject always to the provision concerning "signing" below.

In the case of a Lloyd's Syndicate, each member of the Syndicate (rather than the Syndicate itself) is a (re)insurer. Each member has written a proportion of the total shown for the Syndicate (the total itself being the total of the proportions underwritten by all the members of the Syndicate taken together). The liability of each member of the Syndicate is several and not joint with other members. A member is liable only for that member's proportion. A member is not jointly liable for any other member's proportion. Nor is any member otherwise responsible for any liability of any other (re)insurer that may underwrite this contract. The business address of each member is Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA. The identity of each member of a Lloyd's Syndicate and their respective proportion may be obtained by writing to Market Services, Lloyd's at the above address.

Proportion of liability:

Unless there is a "signing" (see below), the proportion of liability under this contract underwritten by each (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's Syndicate, the total proportions underwritten by all the members of the Syndicate taken together) is shown next to its stamp (or as listed herein under Security) and is referred to as "written line".

Where this contract permits, written lines, or certain written lines, may be adjusted ("signed"). In that case a schedule is to be appended to this contract to show the definitive proportion of liability underwritten by each (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's Syndicate, the total proportions underwritten by all the members of the Syndicate taken together). A definitive proportion (or, in the case of a Lloyd's Syndicate, the total proportions underwritten by all the members of the Syndicate taken together) is referred to as a "signed line". The signed lines shown in the schedule will prevail over the written lines unless a proven error in calculation has occurred.

Although reference is made at various points in this clause to "this contract" in the singular, where the circumstances so require this should be read as a reference to contracts in the plural.

LMA3333

The undersigned is not an insurer and has no liability as an insurer as a result of issuing this Certificate. In the event there exists an inconsistency in wording between the Policy and this Certificate, the wording of the Policy will prevail. Please examine this document carefully and return it immediately if incorrect or unacceptable for any reason. Please examine this document carefully and return it immediately if incorrect or unacceptable for any reason.

CERTIFICATE HOLDER

To Whom It May Concern

Dated: 29 February 2016

By: 

AIS Gallagher
CAA Airlines Certificate #16-10

Page 4 of 5

William F. Willer
Executive Advisor.

AIS Gallagher

Arthur J. Gallagher Risk Management Services, Inc.

Suite 115

14221 SW 120 Street

Miami, FL 33186

Tel: 305-385-2345

Fax: 305-385-2369

E-mail: bill_willer@ajg.com