

N° 0 0 0 1 2 3 0
 Décision N° _____ /MINT du 14 SEPT 2006
 relative à la notification et à l'analyse des événements
 liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

Vu la Constitution ;
 Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale ratifiée le 15 janvier 1960 ;
 Vu la Loi n° 98/023 du 24 décembre 1998 portant régime de l'aviation civile ;
 Vu le décret n° 2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement ;
 Vu le décret n° 2004/322 du 08 décembre 2004 portant formation du gouvernement ;
 Vu le décret n° 2005/173 du 26 mai 2005 portant organisation du ministère des Transports ;
 Vu le décret n° 99/198 du 16 septembre 1999 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité Aéronautique ;
 Vu les nécessité de service

DECIDE

Article 1^{er} : (1) La présente décision fixe les conditions de notification et d'analyse des incidents liés à la sécurité de la navigation aérienne dans le domaine de gestion du trafic aérien impliquant :

- un aéronef évoluant en circulation aérienne générale (CAG) ; ou
- un organisme rendant tout ou partie des services de la circulation aérienne à des aéronefs évoluant en CAG

Article 2 : Un événement dans le domaine de la gestion du trafic aérien, dit « événement ATM », est un accident, un incident grave ou un incident entendu au sens de l'annexe 13 de la convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi que tout autre dysfonctionnement d'un aéronef ou d'un équipement de bord de l'aéronef ou d'un système utile pour la fourniture d'un service de gestion du trafic aérien, qui présentent un intérêt spécifique pour la gestion du trafic aérien.

Article 3 : (1) Lorsqu'un pilote commandant de bord ou un agent d'un fournisseur des services de la navigation aérienne relève qu'un incident ATM a compromis ou aurait pu compromettre la sécurité d'un aéronef et, au minimum, ceux figurant dans la liste jointe en annexe II de la présente décision, il le notifie au Ministre chargé de l'Aviation civile :

- pour un pilote selon la procédure définie à l'annexe III de la présente décision et,
- pour un agent d'un fournisseur des services de la navigation aérienne, selon la procédure définie par ledit fournisseur.

(2) La notification doit être également faite à l'Autorité Aéronautique.

Article 4 : Tout fournisseur de services de la navigation aérienne doit mettre en œuvre un dispositif formel de notification et d'analyse des incidents ATM qui constituent une menace réelle ou potentielle pour la sécurité des vols ou des services ATM fournis et, au minimum, des incidents figurant sur la liste jointe à l'annexe II de la présente décision.

Article 5 : Tout fournisseur de service de la navigation aérienne doit identifier, sécuriser, enregistrer et conserver toutes les données utiles pour comprendre les circonstances liées aux incidents ATM, d'une manière qui garantisse leur qualité et leur confidentialité tout en autorisant par la suite leur dépouillement et leur analyse par l'autorité chargée des investigations sur les accidents et les incidents graves ou par l'Autorité Aéronautique dans le cadre des incidents.

Article 6 : (1) Lorsqu'un incident est notifié selon les dispositions de l'article 3 de la présente décision, une équipe spécialisée désignée par le fournisseur des services de la navigation aérienne recueille les données figurant à l'annexe IV de la présente décision.

(2) Cette équipe procède immédiatement à une analyse initiale de cet incident et prend les premières mesures correctives nécessaires.

Article 7 : (1) La notification est faite quarante huit heures (48) au plus après la connaissance de l'événement.

(2) Un dossier complet est transmis à l'Autorité aéronautique dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de connaissance de l'incident.

(3) Si tous les renseignements ne sont pas connus à la date limite d'envoi, les informations alors détenues doivent être transmises et complétées ultérieurement.

(4) La composition d'une fiche de notification initiale et d'un dossier complet est fixée à l'annexe V de la présente décision.

Article 8 : Tout fournisseur de services de la navigation aérienne analyse avec la plus grande objectivité, les causes des incidents ATM, afin de déterminer dans quelle mesure son système a contribué ou aurait pu contribuer à réduire le risque encouru.

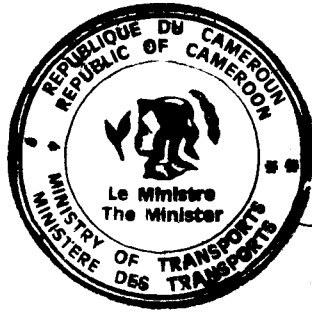
Article 9 : La gravité de chacun des incidents ATM est déterminé et classifiée par l'Autorité Aéronautique sur proposition du fournisseur des services de la navigation aérienne conformément à l'annexe VI de la présente décision et les résultats sont consignés.

Article 10 : Tout fournisseur de services de la navigation aérienne met en œuvre les mesures correctives nécessaires suite aux constatations de l'Autorité aéronautique.

Article 11 : Tout fournisseur de services de la navigation aérienne notifie à l'Autorité d'investigation et à l'Autorité aéronautique au plus tard le 30 mars de chaque année, les données de sécurité de l'année civile antérieure relatives aux incidents, sous forme d'indicateurs de sécurité de haut niveau tels que définis à l'annexe VII de la présente décision.

Article 12 : Le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique est chargé de l'exécution de la présente décision qui sera publié au journal officiel en français et en anglais.

Fait à Yaoundé, le **14 SEPT 2006**
LE MINISTRE DES TRANSPORTS,



[Handwritten signature]
DAKOLE DAÏSSALA

ANNEXE 1

DEFINITIONS

ACAS : Système anticollision embarqué Système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR) et indépendamment des systèmes sol, renseigne le pilote sur les aéronefs dotés d'un transpondeur SSR qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef.

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) 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 subi 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 au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations de revêtement ; ou

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

AIRPROX : Mot code utilisé dans un compte rendu d'incident de la circulation aérienne pour désigner une proximité d'aéronefs.

A-SMGCS : Système avancé de guidage et de contrôle des mouvements en surface : Système fournissant des services d'acheminement, de guidage, de surveillance et de contrôle des aéronefs et des véhicules concernés en vue de maintenir la fréquence des mouvements, quelles que soient les conditions météorologiques locales, au niveau AVOL (Aérodrome visibility operational level) tout en maintenant le niveau de sécurité requis.

APW : Alerte de proximité de zone protégée : l'APW sert à avertir qu'un aéronef admissible (SNET) vole ou volera, selon les prévisions, dans une zone (SNET) d'espace aérien protégé.

Autorité d'investigation : Organisme de l'Etat chargé des enquêtes d'accidents et d'incidents.

Collision en vol : Evènement au cours duquel un aéronef en vol entre en contact direct avec un autre aéronef ou un objet volant. Il est possible que l'un ou les deux aéronefs poursuivent leur vol.

Collision au sol entre aéronefs : Contact direct au sol entre deux aéronefs. Cette catégorie inclut également les collisions où un seul des aéronefs se trouve au sol.

Collision entre un aéronef en vol et un véhicule/un autre aéronef au sol : Contact direct entre un aéronef au sol et un aéronef en vol.

Collision entre un aéronef en vol et un véhicule/un autre aéronef au sol ou un véhicule/une personne/un obstacle : Contact direct entre un aéronef manoeuvrant au sol et un véhicule/une personne/un obstacle.

Contribution du système ATM aux accidents/incidents :

- **Directe** : Lorsqu'un évènement ou élément ATM au moins est considéré comme faisant DIRECTEMENT partie de l'enchaînement de circonstances qui a conduit à un accident ou un incident. Il est considéré que, sans cet évènement ATM, l'évènement n'aurait pas eu lieu.
- **Indirecte** : Lorsqu'un évènement ou élément ATM n'est considéré comme faisant DIRECTEMENT partie de l'enchaînement de circonstances qui a conduit à un accident ou un incident, mais qu'un évènement ATM au moins a pu accroître le niveau de risque ou contribué à la survenue de l'évènement subi par l'aéronef. Il est considéré que, sans cet évènement ATM, l'accident ou l'incident aurait quand même pu se produire.
- **Nulle** : Lorsqu'aucun évènement ATM n'est considéré comme faisant directement ou indirectement partie de l'enchaînement de circonstances qui a conduit à un accident ou un incident. Situations où l'élément au sol du système ATM n'a contribué en rien à l'évènement lié à la sécurité.

Défaillance de la fonction de communication : Situation caractérisée par la défaillance, totale ou partielle, ou la corruption de la fonction de communication du système ATM au sol, de telle sorte que la communication ne peut être assurée en permanence, comme nécessaire. La fonction de communication désigne l'ensemble des organisations, personnes, équipements, infrastructures, procédures, règles et informations utilisées pour fournir des services de communication à l'appui de la sécurité des vols et des systèmes.

Défaillance de la fonction de navigation : Situation caractérisée par la défaillance, totale ou partielle, ou la corruption des aides à la navigation du système ATM au sol, de telle sorte que la fonction de navigation ne peut être assurée en permanence, comme nécessaire.

Défaillance de la fonction de surveillance : Situation caractérisée par la défaillance, totale ou partielle, ou la corruption de la surveillance assurée par le système ATM au sol, de telle sorte que la surveillance ne peut être assurée en permanence par l'ATS, comme nécessaire. La fonction de surveillance désigne l'ensemble des organisations, personnes, équipements, infrastructures, procédures, règles et informations utilisées pour fournir des services de surveillance à l'appui de la sécurité des vols et des systèmes, moyennant la poursuite et la surveillance des mouvements d'aéronefs.

Défaillance de la fonction de traitement et diffusion des données : Situation caractérisée par la défaillance, totale ou partielle, ou la corruption du traitement et de la diffusion des données par le système ATM au sol, de telle sorte que les échanges de données au sein du service de circulation aérienne et/ou entre le service de la circulation aérienne et l'aéronef ne peuvent être assurés en permanence, comme nécessaire.

Défaillance de sûreté du système ATM : Situation caractérisée par la défaillance ou la perturbation des services ATM comme suite à un danger important imprévu.

Evènement : Accidents, incidents graves et incidents ainsi que tout autre défaut ou dysfonctionnements d'un aéronef, de son équipement ou de tout élément du système de navigation aérienne utilisé ou conçu pour être utilisé aux fins ou dans le cadre de l'exploitation d'un aéronef ou de la fourniture d'un service de gestion de la circulation aérienne ou d'une aide de navigation à un aéronef.

†

Exigences liées aux tâches opérationnelles : Exigences directement liées au travail opérationnel « en première ligne ». Il s'agit principalement de causes liées à une charge de travail élevée (demandes inattendues, etc.), à des situations d'urgence ou inhabituelles, ou au travail de nuit.

GPWS : Dispositif avertisseur de proximité du sol : Ce dispositif donne automatiquement et en temps opportun à l'équipage de conduite un avertissement clair lorsque l'avion se trouve dans une situation qui peut être dangereuse du fait de la proximité de la surface terrestre.

Impact sans perte de contrôle (CFIT) : Accident dans lequel l'aéronef, dont l'équipage a la maîtrise est dirigé contre le relief (ou l'eau) sans que cet équipage ait eu au préalable conscience de l'imminence de l'accident.

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

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

Incident majeur : Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu risque de collision entre aéronefs, avec le sol ou un obstacle dans lequel la sécurité a été compromise.

Incident significatif : Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident, un incident grave ou majeur aurait pu se produire si les limites de sécurité n'avaient pas été respectées ou si un aéronef se trouvait dans le voisinage.

Aucune incidence sur la sécurité : Incident n'ayant aucune incidence sur la sécurité du trafic aérien.

Risque non déterminé : Incident pour lequel les renseignements disponibles sont insuffisants, peu concluants ou contradictoires pour déterminer le risque.

Incursion sur piste ayant nécessité d'une manoeuvre d'évitement : Toute présence non autorisée sur la piste d'un aéronef, d'un véhicule, d'une personne ou d'un objet ayant nécessité une manoeuvre d'évitement pour prévenir une collision avec un aéronef.

Incursion sur piste n'ayant pas nécessité de manoeuvre d'évitement : Toute présence non autorisée sur la piste d'un aéronef, d'un véhicule, d'une personne ou d'un objet.

Indisponibilité des services ATM : Evènement au cours duquel des éléments du système ATM au sol sont inutilisables, insuffisants, indisponibles ou corrompus de telle sorte que la sécurité du trafic aérien, assurée grâce à la fourniture de services de navigation aérienne, est partiellement ou totalement compromise.

Indisponibilité des services de la circulation aérienne : Evènement au cours duquel des éléments du système ATS au sol sont inutilisables, insuffisants, indisponibles ou corrompus de telle sorte que la sécurité de la circulation aérienne est partiellement ou intégralement compromise.

Indisponibilité des services de gestion de l'espace aérien : Evènement au cours duquel des éléments du système de gestion de l'espace aérien au sol sont inutilisables, insuffisants, indisponibles ou corrompus de telle sorte que la sécurité de la circulation aérienne est partiellement ou intégralement compromise.

Indisponibilité des services de gestion des courants de trafic aérien : Evènement au cours duquel des éléments du système de gestion des courants de trafic aérien au sol sont inutilisables, insuffisants, indisponibles ou corrompus de telle sorte que la sécurité de la circulation aérienne, est partiellement ou intégralement compromise.

†

MSAW : Avertisseur d'altitude minimale de sécurité : système automatisé servant à avertir le contrôleur qu'un aéronef vole ou va, selon les prévisions, voler à une altitude telle qu'il existe un danger de collision avec le relief/les obstacles.

Non-respect des minima de séparation : Situation dans laquelle les minima de séparation prescrits n'ont pas été maintenus entre aéronefs. Qu'il y ait eu ou non établissement d'un compte-rendu AIRPROX.

Non-respect de la clairance ATC : Evènement dans lequel un aéronef ne se conforme pas aux conditions spécifiées par le centre ATC responsable ou toute autre autorité compétente.

Non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables : Evènement au cours duquel un aéronef n'exécute pas le vol conformément aux réglementations ATM applicables.

Non-respect par l'aéronef des procédures ATM publiées applicables : Evènement au cours duquel un aéronef n'exécute pas le vol conformément aux procédures ATS publiées applicables.

Non-respect par l'aéronef des dispositions réglementaires applicables en matière d'emport et d'exploitation des équipements ATM : Vol effectué par un aéronef qui n'emporte pas l'équipement ATM obligatoire (COM, NAV, SUR) ou emporte des équipements ATM inutilisables, ou dont aucun membre de l'équipage n'est qualifié pour utiliser les équipements de bord, dans les deux cas sans autorisation préalable des autorités compétentes.

Pénétration non autorisées dans un espace aérien : Pénétration d'un aéronef dans une portion d'espace aérien sans clairance préalable des autorités compétentes (dans les cas où une telle clairance est requise).

Proximité d'aéronefs : Situation dans laquelle de l'avis d'un pilote ou du personnel du contrôle de la circulation aérienne, la distance entre des aéronefs ainsi que leurs positions et vitesses relatives ont été telles que la sécurité des aéronefs en cause peut avoir été compromise.

Règles de vol aux instruments (IFR) : Ensemble de règles s'appliquant à l'exécution d'un vol effectué dans des conditions de vol aux instruments.

Règles de vol à vue (VFR) : Règles de vol à vue y compris les vols VFR spéciaux autorisés par le contrôle de la circulation aérienne de l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VNC et les vols VFR contrôlés (vols contrôlés exécutés conformément aux règles de vol à vue).

Séparation insuffisante : En l'absence de minima de séparation prescrits, situation dans laquelle des aéronefs ont été perçus comme trop proches l'un de l'autre pour que les pilotes puissent assurer une séparation de sécurité. Qu'il y ait eu ou non établissement d'un compte rendu AIRPROX.
Exemple : vols VFR et IFR perçus comme trop proches l'un de l'autre.

Sortie de piste d'un aéronef : Aéronef franchissant le bord de la piste ou pénétrant sur le prolongement de la piste.

STCA Filet de sauvegarde : Système automatisé qui avertit des contrôleurs de la circulation aérienne des conflits potentiels entre aéronefs via un affichage de la situation de trafic.

↴

ANNEXE II

LISTE MINIMALE DES INCIDENTS ATM A NOTIFIER ET A ANALYSER

Les présentes dispositions n'excluent pas la notification de tout autre événement ou toute situation qui pourrait compromettre la sécurité des aéronefs, et qui présente un intérêt spécifique pour l'ATM.

Doivent être notifiés dans les catégories suivantes, les types d'incident suivants, qui présentent un intérêt spécifique pour l'ATM :

Quasi-collision : Ce sont des situations spécifiques où un aéronef et un autre aéronef/le sol/un véhicule/une personne ou un objet sont perçus comme étant trop proches l'un de l'autre :

- non-respect des minima de séparation ;
- séparation insuffisante ;
- quasi-impact sans perte de contrôle ;
- incursion sur piste ayant nécessité une manœuvre d'évitement.

Incidents susceptibles de devenir des collisions ou des quasi-collisions : Ce sont des situations spécifiques susceptibles de conduire à un accident ou à une quasi-collision, si un autre aéronef se trouve à proximité :

- incursion sur piste n'ayant pas nécessité de manœuvre d'évitement ;
- sortie de piste d'un aéronef ;
- non-respect par l'aéronef de la clairance ;
- non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables ;
- non-respect des procédures ATM publiées applicables ;
- pénétration non autorisée dans un espace aérien ;
- non-respect des dispositions réglementaires applicables en matière d'emport et d'exploitation des équipements ATM.

Événements spécifiquement liés à l'ATM : Ce sont des situations compromettant la sécurité par l'indisponibilité des services ATM fournis, y compris les situations qui auraient pu compromettre la sécurité des vols :

- indisponibilité des services ATM ;
- indisponibilité des services de la circulation aérienne ;
- indisponibilité des services de gestion de l'espace aérien ;
- indisponibilité des services de gestion des courants de trafic aérien ;
- défaillance de la fonction de communication ;
- défaillance de la fonction de surveillance ;
- défaillance de la fonction de traitement et de diffusion des données ;
- défaillance de la fonction de navigation ;
- défaillance de la sûreté du système ATM.

ANNEXE III

PROCÉDURE DE NOTIFICATION D'UN ÉVÉNEMENT ATM PAR UN PILOTE

1. Notification en vol

Dès constatation d'un événement, le pilote le notifie par radio à l'organisme des services de la circulation aérienne avec lequel il est en contact ou, à défaut, à l'organisme des services de la circulation aérienne chargé d'assurer des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien dans lequel il évolue.

2. Notification à l'issue du vol

Si la notification en vol n'est pas possible, le pilote notifie l'événement par tout moyen disponible (téléphone ou télécopie) dès le premier atterrissage, soit à l'organisme des services de la circulation aérienne ayant autorité sur l'espace dans lequel s'est produit l'événement soit, à défaut, à tout autre organisme des services de la circulation aérienne qui transmet les éléments communiqués à l'organisme concerné.

3. Compte rendu

Le pilote fait parvenir dans les meilleurs délais, et au plus tard dans un délai de d'une semaine à compter de la date de l'événement, un compte rendu à l'Autorité Aéronautique.

Le type d'événement est précisé dans le compte rendu. Il peut s'agir d'un événement relatif à un airprox, une procédure ou des installations.

Un modèle de formulaire de compte rendu d'événement lié à la sécurité dans le domaine de l'ATM en annexe VIII.

7

ANNEXE IV

LISTE MINIMALE DES DONNÉES À RECUEILLIR AUX FINS D'ANALYSE D'UN ÉVÉNEMENT ATM

La présente annexe précise les données factuelles/contextuelles minimales à recueillir pour chaque événement ATM et, pour les événements faisant l'objet d'une analyse détaillée, les principaux résultats de l'analyse ou de l'enquête, tels que les catégories de causes, le degré de gravité et les recommandations/mesures de sécurité.

1. Données contextuelles/factuelles à recueillir

La liste ci-après énumère les données factuelles minimales à recueillir et à consigner aux fins d'analyse de l'événement (qui, quoi, quand, où), en vue de l'établissement de statistiques devant servir à la définition d'indicateurs de sécurité de haut niveau et à la détermination de leur évolution dans le temps.

Remarque : cette liste n'est nullement exhaustive.

- Nombre d'aéronefs concernés.
- Véhicule(s) concerné(s).
- Personne(s) concernée(s).
- Animal(aux) concerné(s).
- Organisme(s) ATS.
- Mois d'occurrence.
- Données relatives à chaque aéronef
- Type d'aéronef.
- Type de vol (pour distinguer les vols de transport commercial ou de ceux de l'aviation générale).
- Type d'exploitation (CAG).
- Phase ATM (de la circulation au sol à l'arrivée).
- Règles de vol (IFR, VFR).
- Type de services ATM fournis.
- Classe d'espace aérien.
- Zone réglementée, zone interdite, zone dangereuse.
- Type de compte rendu (Airprox, ACAS, autres).
- Type d'alerte (STCA, MSAW, GPWS, APW, ACAS, SMGCS, autres).

2. Résultats de l'analyse/éléments d'enquête à consigner

La liste ci-après recense les données minimales à produire et à consigner comme suite à l'analyse d'un événement.

- (1) L'analyse de l'événement doit permettre de déterminer le degré de gravité de l'événement.
- (2) L'analyse de l'événement doit permettre de déterminer le niveau de contribution de l'élément sol du système ATM audit événement et d'établir si cette contribution est :
 - Directe ;
 - Indirecte ;
 - Nulle.

(3) L'analyse de l'événement doit permettre d'établir l'enchaînement des circonstances qui a conduit à l'événement et d'en déterminer les causes, en vue de prendre des mesures correctives.

Les facteurs causaux de l'événement sont classifiés selon les grandes catégories définies ci-dessous.

Remarque : il peut toutefois se révéler nécessaire, pour les besoins de l'analyse de l'événement, de décliner ces catégories afin de mieux déterminer les raisons pour lesquelles l'événement a eu lieu et de prendre les mesures de prévention adéquates.

Personnel des services ATM :

- facteurs physiques/physiologiques/psychosociaux ;
- interface-environnement de travail ;
- exigences liées aux tâches opérationnelles.

Procédures et consignes d'exploitation suivies par le personnel des services ATM :

- procédures d'exploitation ATC ;
- autres procédures d'exploitation ATM ;
- procédures techniques et de maintenance.
- Interface entre les organismes ATM.

Infrastructure, installations et systèmes techniques des services ATM :

- problèmes de matériel ;
- problèmes de logiciel ;
- problèmes d'intégration ;
- organisation et infrastructure de l'aéroport.

Structure de l'espace aérien :

- structure de routes ;
- capacité ;
- sectorisation ;
- espaces aériens ATS.

Structure de l'entreprise et politique de gestion :

- hiérarchie opérationnelle ;
- système de gestion de la sécurité ;
- mesures institutionnelles ;
- politique de gestion/politique du personnel.

Activités de réglementation :

- réglementation ;
- procédures d'approbation.

4

ANNEXE V

COMPOSITION D'UNE FICHE DE NOTIFICATION INITIALE ET D'UN DOSSIER COMPLET

1. Composition de la fiche de notification initiale

Les données suivantes sont à fournir lors de la notification initiale :

- nom de l'organisme qui a notifié l'événement ;
- date de l'événement ;
- type d'événement (Airprox, alerte TCAS, incursion sur piste, procédure, équipement, erreur opérationnelle, déviation pilote, déviation opérationnelle, etc.) ;
- type et identification du ou des aéronefs ou de la formation concernée ;
- localisation de l'événement (coordonnées géographiques, niveau de vol) ;
- classe d'espace aérien ;
- renseignements météorologiques ;
- résumé de l'événement.

2. Composition du dossier complet

Le dossier complet est composé des données suivantes ainsi que toutes autres données jugées utiles pour l'analyse de l'événement :

- nom de l'organisme qui a notifié l'événement ;
- date et heure UTC de l'événement ;
- type d'événement (Airprox, alerte TCAS, alerte filet de sauvegarde, etc.) ;
- type et identification du ou des aéronefs ou de la formation concernée ;
- type (CAG) ou régime de vol (IFR ou VFR) ;
- conditions de vol (IMC/VMC) ;
- localisation de l'événement (coordonnées géographiques) (note : inclut le niveau) ;
- classe d'espace aérien ;
- renseignements météorologiques ;
- résumé de l'événement ;
- description chronologique des faits ;
- déclarations des pilotes et agents des organismes des services de la circulation aérienne directement concernés par l'événement ;
- charge de travail de la position de contrôle au moment de l'événement ;
- mesures éventuellement prises au niveau local ou national ;
- transcription ou enregistrement des communications radio et téléphoniques ;
- trajectographie ou enregistrement radar ;
- tout autre enregistrement disponible ;
- état des moyens techniques ;
- analyse du fournisseur de services de navigation aérienne.

+

ANNEXE VI

SYSTÈME DE CLASSIFICATION DE LA GRAVITÉ DES ÉVÉNEMENTS ATM

Cette annexe définit deux systèmes de classification de la gravité des événements :

- un système de classification des événements selon la gravité de leurs incidences sur la sécurité des vols et celle des occupants des aéronefs;
- un système de classification des événements selon la gravité de leurs incidences sur la capacité à fournir des services de gestion du trafic aérien dans de bonnes conditions de sécurité.

Un événement peut faire l'objet d'une classification selon l'un ou/et l'autre de ces systèmes.

(1) Le système de classification attribue 6 degrés de gravité aux événements spécifiquement liés à l'ATM susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité des vols :

- accident,
- incident grave,
- incident majeur,
- incident significatif,
- aucune incidence immédiate sur la sécurité,
- non déterminé.

Il correspond à la gravité de l'incidence d'un événement donné sur la sécurité des vols et celle des occupants des aéronefs. Il s'applique selon le système défini et illustré ci-après

(2) Le système de classification spécifiquement lié à l'ATM ayant une incidence sur la capacité de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité attribue 6 degrés de gravités aux événements :

- incapacité totale à fournir les services ATM sécurisés,
- incapacité sérieuse à fournir les services ATM sécurisés,
- incapacité partielle à fournir les services ATM sécurisés,
- capacité à fournir les services ATM sécurisés, mais dégradé,
- non déterminé,
- aucun effet sur les services ATM.

ANNEXE VII

INFORMATIONS MINIMALES À FOURNIR À L'AUTORITÉ AERONAUTIQUE DANS LE RAPPORT ANNUEL DE SYNTHÈSE SUR L'ANALYSE DES ÉVÉNEMENTS

Les informations minimales à inclure dans le rapport de synthèse à fournir à l'autorité aéronautique sont les suivantes :

- (1) Le volume annuel de trafic dans l'Etat, exprimé en nombre de mouvements et d'heures de vol.
- (2) Le nombre total d'incidents survenus, classés par degré de gravité, phase de vol, règles de vol, type d'exploitation et classe d'espace aérien, avec, à chaque fois, indication du nombre de cas où l'ATM a contribué directement ou indirectement à l'incident. Les mêmes informations seront fournies pour les catégories d'incident suivantes :
 - Non-respect des minima de séparation ;
 - Séparation insuffisante ;
 - Quasi-impact sans perte de contrôle (quasi-CFIT) ;
 - Incursion sur piste ayant nécessité une manoeuvre d'évitement ;
 - Incursion sur piste n'ayant pas nécessité de manoeuvre d'évitement ;
 - Sortie de piste d'un aéronef ;
 - Non-respect par l'aéronef de la clairance ;
 - Non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables :
 - non-respect des procédures ATM publiées applicables ;
 - pénétration non autorisée dans un espace aérien ;
 - non-respect des dispositions réglementaires applicables en matière d'emport et d'exploitation des équipements ATM.
- (3) Le nombre total d'événements spécifiquement liés à l'ATM survenu dans l'Etat, classés par degré de gravité. Les mêmes informations seront fournies pour les catégories d'événement suivantes, spécifiquement liées à l'ATM ;
 - Indisponibilité des services ATM :
 - indisponibilité des services de la circulation aérienne ;
 - indisponibilité des services de gestion de l'espace aérien ;
 - indisponibilité des services de gestion des courants de trafic aérien ;
 - Défaillance de la fonction de communication ;
 - Défaillance de la fonction de surveillance ;
 - Défaillance de la fonction de traitement et de diffusion des données ;
 - Défaillance de la fonction de navigation ;
 - Défaillance de la sûreté du système ATM.

+

ANNEXE VIII

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'INCIDENT

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'INCIDENT DE CIRCULATION AÉRIENNE		
À utiliser lors de la présentation et de la réception d'un compte rendu d'incident de circulation aérienne. Les cases en grise s'appliquent aux renseignements à inscrire dans un compte rendu initial par radio.		
A — IDENTIFICATION D'AÉRONEF	B — TYPE D'INCIDENT AIRPROX / OBSTRUCTION DE PISTE / INCURSION SUR PISTE / PROCÉDURE / INSTALLATION	
C — L'INCIDENT		
1. Renseignements généraux		
a) Date / lieu de l'incident	UTC	
b) Position		
2. Aéronef de référence		
a) Cap et route		
b) Vitesse vraie () kt () km/h		
c) Niveau ou étage altimétrique		
d) Aéronef en montée ou en descente		
() Pâler	() Montée	() Descente
e) Angle d'inclinaison latérale		
() Ailes horizontales	() Légère inclinaison	() Angle modéré
() Angle marqué	() Position inversée	() Inconnu
f) Direction de l'inclinaison		
() Courbe	() Droite	() Inconnue
g) Obstacles à la visibilité (en indiquer plus d'un s'il y a lieu)		
() Sol ou épaisseur	() Dôme du pare-brise	() Malpropreté du pare-brise
() Autre structure du poste de pilotage	() Aucun	
h) Feux d'aéronef utilisés (en indiquer plusieurs s'il y a lieu)		
() Feux de navigation	() Feux à éclats	() Feux de cabine
() Feux anticollision rouges	() Feux d'atterrissage/circulation au sol	() Feux d'atterrissage
i) Autres		
() Aucun	() Autres	
j) Avis d'évitement de trafic émis par l'ATIS		
() Oui, sur la base de données radar	() Oui, après repérage visuel	() Oui, sur la base d'autres renseignements
() Non		
k) Émission d'information de circulation		
() Oui, sur la base de données radar	() Oui, après repérage visuel	() Oui, sur la base d'autres renseignements
() Non		
l) Système anticollision embarqué — ACAS		
() Non disponible à bord	() Type	() Émission d'un avis de circulation
() Émission d'un avis de résolution		
() Pas d'avis de circulation ni de résolution		
m) Identification radar		
() Radar non disponible	() Identification radar	() Pas d'identification radar
n) Autre aéronef repéré		
() Oui	() Non	
() Erreur de repérage		

- n) Mesure d'évitement
 Oui Non
- o) Type de plan de vol
 IFR / VFR / aucun*

3. Autre aéronef

- a) Type et indicatif d'appel / immatriculation
- b) Si les données demandées en a) sont inconnues, indiquer:
- | | | |
|---------------------------------------|--|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Aile haute | <input type="checkbox"/> Aile moyenne | <input type="checkbox"/> Aile basse |
| <input type="checkbox"/> Giravion | <input type="checkbox"/> Bimoteurs | <input type="checkbox"/> Trimoteur |
| <input type="checkbox"/> Monomoteur | <input type="checkbox"/> Plus de 4 moteurs | |
| <input type="checkbox"/> Quadrimoteur | | |

Marques, couleurs ou autres renseignements

- c) Montée ou descente
 Vol en palier Montée Descente
 Renseignement inconnu
- d) Inclinaison latérale
 Ailes horizontales Légère inclinaison Inclinaison modérée
 Inclinaison marquée Position inversée Renseignement inconnu
- e) Direction de l'inclinaison
 Gauche Droite Renseignement inconnu
- f) Feux allumés
 Feux de navigation Feux à éclats Feux de cabine
 Feux anticollision rouges Feux d'atterrissage / circulation Feux d'empennage
 Autres Aucun Renseignement inconnu
- g) Avis d'évitement de trafic émis par l'ATS
 Oui, sur la base de données radar Oui, après repérage visuel Oui, sur la base d'autres renseignements
 Non
- h) Emission d'information de circulation
 Oui, sur la base de données radar Oui après repérage visuel Oui, sur la base d'autres renseignements
 Non
- i) Exécution de manœuvres d'évitement
 Oui Non Renseignement inconnu

4. Distance
a) Distance horizontale la plus rapprochée _____
b) Distance verticale la plus rapprochée _____
5. Conditions météorologiques de vol
a) IAC / VMC*
b) Au-dessus / Au-dessous* des nuages / brouillard / brume sèche ou entre des couches de nuages*
c) Distance verticale par rapport aux nuages _____ m / ft* au-dessous _____ m / ft* au-dessus
d) Dans les nuages / la pluie / la neige / la neige et la pluie mêlées / la brouillard / la brume sèche*
e) Soleil de face / soleil dans le dos*
f) Visibilité en vol _____ m / km*
6. Tout autre renseignement jugé important par le pilote commandant de bord

D — RENSEIGNEMENTS DIVERS
1. Renseignements relatifs à l'aéronef dont émane le compte rendu
a) immatriculation de l'aéronef _____
b) Type _____
c) Exploitant _____
d) Aérodrome de départ _____
e) Aérodrome de premier atterrissage _____ destination _____
f) Signalé par radio ou d'autres moyens à _____ (nom de l'organisme ATS) à _____ UTC
g) Date / heure / lieu d'établissement du compte rendu _____
2. Fonction, adresse et signature de l'auteur du compte rendu
a) Fonction _____
b) Adresse _____
c) Signature _____
d) Numéro de téléphone _____
3. Fonction et signature de la personne recevant le compte rendu
a) Fonction _____ b) Signature _____

E --- RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES (à l'usage de l'organisme ATS intéressé)

1. Réception du compte rendu

- a) Compte rendu reçu par RSPTA / radio / téléphone / autre (préciser) _____
- b) Compte rendu reçu par _____ (nom de l'organisme ATS)

2. Renseignements détaillés sur les mesures ATS

Autosonnet, incident observé (par radar/visuellement, avertissement, résultat de l'enquête locale, etc.)

DIAGRAMMES D'AIRPROX

Marquez le passage d'autres aéronefs par rapport à vous-même, à l'horizontale à gauche et à la verticale à droite, en prenant comme hypothèse que vous vous trouvez au centre de chaque diagramme. Insérez la distance de passage relevée la première fois que vous voyez un aéronef.

