

CABINET

SECRETARIAT GENERAL

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DU TOGO

ARRETE N° 010 / MTPT/CAB/SG/ANAC-TOGO

instituant le mécanisme de notification, de traitement et de partage des comptes rendus d'événements d'aviation civile.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

Sur le rapport du directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu la constitution du 14 octobre 1992 ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ainsi que ses annexes ;

Vu la loi n° 2007-007 du 22 janvier 2007 portant code de l'aviation civile ;

Vu le décret 2008-050/PR du 7 mai 2008 relatif aux attributions des ministres d'Etat et ministres ;

Vu le décret 2008-090/PR du 29 juillet 2008 portant organisation des départements ministériels ;

Vu le décret 2008-122/PR du 15 septembre 2008 portant composition du gouvernement, ensemble les textes qui l'ont modifié, notamment le décret n° 2009-040/PR du 23 février 2009 portant nomination du ministre des travaux publics et des transports ;

ARRETE :

Article 1^{er} : Objet

Le présent arrêté fixe le mécanisme de notification, de traitement et de partage des comptes rendus d'événements d'aviation civile en vue d'améliorer la sécurité aérienne.

Article 2 : Définitions

Dans le présent arrêté, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

Accident : événement, 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 subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui devraient normalement 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 pneumatiques, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou

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

Autorité compétente : l'agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC-Togo).

Blessure grave : toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

a)- nécessite l'hospitalisation pendant plus de quarante huit heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies, ou

b)- se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou

c)- se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou

d)- se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou

e)- se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5% de la surface du corps ; ou

f)- résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux

Blessure mortelle : toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident.

Danger : condition, objet ou activité qui a le potentiel de causer des blessures, des dommages à l'équipement ou aux structures, une perte de matériel, ou une réduction de la capacité à exécuter les fonctions assignées.

Dirigant responsable : personne autorisée étant la dernière personne appelée à prendre une décision qui évalue les propositions avancées par l'équipe de gestion des risques et qui accepte ou rejette les recommandations et le ou les plans d'action. Cette dernière personne appelée à prendre une décision est responsable de la gestion des risques.

Evènement : Tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelle, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident.

Incident : événement, 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.

Partie intéressée : Toute personne physique ou morale, qu'elle ait un but lucratif ou non, tout organisme officiel de l'Etat, qu'il ait sa propre personnalité juridique ou non, qui est en mesure de participer à l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile en ayant accès aux informations sur les événements. La liste des parties intéressées se trouve en annexe 3 au présent arrêté.

Prestataire de services : tout organisme fournissant des services d'aviation. Notamment, les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité dans le cadre de la fourniture de leurs services, les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance agréés, les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, les prestataires de services de la circulation aérienne et les aérodromes certifiés.

Article 3 : Délai de notification

Les événements définis dans les annexes au présent arrêté, doivent être rapportés dans un délai de 72h à l'autorité compétente.

Les événements définis dans l'annexe 1 joint au présent arrêté doivent être notifiés à l'agence nationale de l'aviation civile du Togo.

Les événements définis dans l'annexe 2 au présent arrêté doivent être notifiés à la commission permanente indépendante d'enquête accident.

Article 4 : Comptes rendus obligatoires

Toute personne, dans l'exercice de ses fonctions, figurant dans la liste ci après doit rendre compte des événements mentionnés dans les annexes 1 et 2 au présent arrêté, à son dirigeant responsable ou à défaut à l'autorité compétente de l'aviation civile conformément à l'article 3.

Les personnes mentionnées dans l'alinéa ci-dessus sont les suivantes :

- a) l'exploitant ou le commandant de bord ;
- b) tout agent assurant les tâches de conception, de construction, d'entretien ou de modification d'un aéronef ou de tout équipement ou pièces s'y rapportant ;
- c) tout agent qui signe une approbation pour remise en service après des opérations d'entretien d'un aéronef ou de tout équipement ou pièce s'y rapportant ;
- d) tout agent d'un prestataire de services de navigation aérienne rendant des services de la circulation ;
- e) tout agent d'un gestionnaire commerciale d'aéroport ;
- f) les agents des services qui assurent l'installation, la modification, l'entretien, la réparation, la révision, la vérification en vol ou l'inspection des installations de navigation aériennes ;
- g) tout agent d'une entreprise assurant les services d'assistance en escale.

Lorsqu'il s'agit d'événements liés à la gestion du trafic aérien, l'exploitant ou le commandant de bord informe le prestataire de services de la navigation aérienne.

L'employeur ou le prestataire de services de navigation aérienne transmet, suivant l'événement, les informations qui lui ont été communiquées à l'autorité compétente de l'aviation civile.

Article 5 : Comptes rendus volontaires

Tout événement présentant un danger pour la sécurité aérienne, listé ou non dans les annexes 1 et 2 au présent arrêté, peut être notifié à l'autorité compétente par toute personne concernée même si elle n'est pas impliquée dans l'événement.

Article 6 : Comptes rendus non punitifs

Aucune sanction administrative disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne, qui a rendu compte d'un événement au sens du présent arrêté, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet événement sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

Article 7 : Collecte, stockage et analyse des événements

Les dirigeants responsables des organismes dont font parties les personnes physiques mentionnées à l'article 4 du présent arrêté doivent mettre en place dans le cadre de leur exploitation un système garantissant la collecte, l'enregistrement et la transmission à l'autorité compétente des événements ainsi que toutes les informations s'y rapportant.

Ce système doit permettre l'identification, la sécurisation, l'enregistrement et la conservation des événements, d'une manière propre à garantir leur qualité et leur confidentialité tout en permettant leur dépouillement et leur analyse.

Chaque prestataire de services effectuera au moins un examen sommaire de l'événement ou procédera, pour les événements qui le justifient, à une analyse approfondie et en transmet les enseignements et actions correctrices à l'agence nationale de l'aviation civile.

Article 8 : Partage des informations

Les parties intéressées peuvent adresser des demandes d'informations dont elles ont besoin pour améliorer la sécurité aérienne. Elles adressent leur requête à l'agence nationale de l'aviation civile qui évaluera au cas par cas si la demande est justifiée et réalisable. La demande sera adressée en utilisant le formulaire se trouvant en annexe 4 au présent arrêté.

Si la demande est acceptée, les informations qui seront fournies se limiteront à ce qui est strictement nécessaire aux fins du demandeur.

Le demandeur n'utilisera les informations reçues qu'aux fins précisées dans le formulaire de sa demande qui doivent être compatibles avec l'objectif de prévention des accidents et incidents.

Article 9 : Utilisation de la base de données ECCAIRS

L'agence nationale de l'aviation civile et la commission permanente indépendante d'enquête accident stockent les comptes rendus rassemblés dans leurs bases de données respectives.

Le logiciel ECCAIRS sera utilisé par l'agence nationale de l'aviation civile et la commission permanente indépendante d'enquête accident pour la gestion respective de leurs bases de données de comptes rendus.

Ce logiciel peut également être utilisé par les prestataires de services, suivant une procédure particulière fixée entre cet organisme et l'agence nationale de l'aviation civile.

Article 10 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Article 11 : Le présent arrêté prend effet à compter de sa date de signature et sera publié au Journal Officiel de la République Togolaise.

Fait à Lomé, le 04 JUIN 2009

SIGNE

Comla KADJE

Ampliatiions :

Pour ampliation,
Le directeur de cabinet p.i.

PR	2
PM	2
SGG	2
MTPT	2
DGT	1
ANAC-TOGO	6
PCA/ANAC	1
ASECNA	1
SALT	1
BTL	1
Archives	1
J.O.R.T.	1



MINISTRE DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE TOGOLAISE

Travail-Liberté-Patrie

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



ANNEXES

**A L'ARRETE N°010/MTPT/CAB/SG/ANAC-TOGO
du 04 Juin 2009 instituant le mécanisme de notification,
de traitement et de partage des comptes rendus
d'évènements d'aviation civile**

ANNEXE 1

ÉVÉNEMENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE À NOTIFIER

A) OPERATIONS EN VOL ET AU SOL

1- Exploitation de l'aéronef :

a) Manœuvres d'évitement :

- Risque de collision avec un autre aéronef, le sol ou tout autre objet ou situation dangereuse où une action d'évitement aurait été appropriée ;
- Manœuvre d'évitement urgente nécessaire pour éviter une collision avec un autre aéronef, le sol ou tout autre objet ;
- Manœuvre d'évitement pour éviter toute autre situation dangereuse.

b) Incidents au décollage ou à l'atterrissage :

- Atterrissages forcés ou de précaution ;
- Atterrissage trop court ;
- Atterrissage anormalement long ou sortie de piste ;
- Décollages interrompus ;
- Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée, occupée, inadaptée ou sur une aire autre qu'une aire de décollage/atterrissage ;
- Incursions sur piste.

c) Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale ou de la remise des gaz.

d) Situation relative au carburant qui exigerait du pilote qu'il déclare une urgence :

- Incapacité à transférer ou à utiliser la quantité totale de carburant disponible ;
- Quantité de carburant dangereusement faible.

e) Perte de contrôle quelle qu'en soit la cause.

f) Événements au décollage à des vitesses proches ou supérieures à la vitesse de décision (V_1), résultant d'une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ou conduisant à une telle situation (par exemple, décollage interrompu, touché de queue, perte de puissance de moteur, etc.).

g) Remise de gaz conduisant à une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

h) Ecart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue quelle qu'en soit la cause.

i) Descente au-dessous de la hauteur/altitude de décision ou de la hauteur/altitude minimale de descente sans la référence visuelle nécessaire.

j) Perte de toute référence de position notamment perte des repères de position par rapport à la position réelle ou à la position d'un autre aéronef.

k) Interruption ou absence de communications entre membres du personnel

de conduite ou entre le personnel de conduite et d'autres (membre d'équipage de cabine, contrôle aérien, service technique).

- l) Atterrissage dur ou en surcharge nécessitant un contrôle de la structure.
- m) Dépassement des limites du déséquilibre carburant.
- n) Affichage incorrect d'un code SSR ou d'un calage d'altimètre.
- o) Programmation incorrecte ou insertion erronée des données dans les équipements utilisés pour la navigation ou le calcul des performances, ou utilisation de données inexacts.
- p) Réception ou interprétation incorrectes de messages radio téléphoniques.
- q) Mauvais fonctionnement ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.
- r) Aéronef s'écartant par inadvertance d'une surface revêtue.
- s) Collision entre un aéronef et tout autre aéronef, le sol, un véhicule ou tout obstacle ou objet au sol.
- t) Actionnement incorrect et/ou par inadvertance d'une commande.
- u) Incapacité de configurer correctement l'aéronef en fonction de la phase de vol (par exemple, train d'atterrissage et trappes, volets, stabilisateurs, becs de bord d'attaque, etc.).
- v) Simulation d'une situation d'urgence lors de formation, de vérification ou d'essai ayant entraîné un risque pour la sécurité.
- w) Vibrations anormales.
- x) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef (par exemple, alerte de configuration, avertisseur de décrochage [vibreux de manche], alerte de survitesse, etc.), à moins que :
 - L'équipage ait établi avec certitude que l'indication est fausse et que la fausse alerte n'a pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage, ou
 - Le dispositif d'alerte ait été actionné à des fins de formation ou d'essai.
- y) « Avertissement » de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque :
 - L'aéronef s'approche à une plus faible distance du sol que prévu, ou
 - L'avertissement se déclenche en IMC ou la nuit et on a établi qu'il est dû à une vitesse de descente élevée (mode 1), ou
 - L'avertissement résulte du fait que le train d'atterrissage ou les volets d'atterrissage n'ont pas été actionnés au point d'approche approprié (mode 4), ou
 - La réaction de l'équipage à l'avertissement a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger.
- z) Toute « Alerte » de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque la réaction de l'équipage à l'alerte a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger.
- aa) Tout avis de résolution ACAS.
- bb) Souffle de réacteur ou d'hélice ou de rotor entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.
- cc) Mauvaise interprétation ou incompréhension durables de la configuration,

des performances ou de l'état des automatismes de l'aéronef par l'équipage de conduite.

2- Situations d'urgence :

- a) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives, même si les incendies ont été éteints.
- b) Recours à toute procédure non standard adoptée par l'équipage de conduite ou de cabine pour faire face à une situation d'urgence, lorsque :
 - La procédure existe mais n'est pas utilisée ;
 - Il n'existe pas de procédure ;
 - La procédure existe mais est incomplète ou inappropriée ;
 - La procédure est incorrecte ;
 - Une procédure incorrecte est utilisée.
- c) Inadaptation de toute procédure destinée à être utilisée en cas de situation d'urgence, y compris lorsqu'elle est utilisée à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.
- d) Tout événement entraînant une évacuation d'urgence.
- e) Dépressurisation.
- f) Utilisation de tout équipement d'urgence ou des procédures prescrites en cas de situation d'urgence afin de remédier à une situation donnée.
- g) Tout événement entraînant l'utilisation des messages « MAYDAY » ou « PAN PAN ».
- h) Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, y compris lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.
- i) Événements nécessitant l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par tout membre d'équipage.

3- Incapacité de l'équipage :

- a) Incapacité de tout membre de l'équipage de conduite en vol, y compris celle qui survient avant le départ si on estime qu'elle aurait pu entraîner une incapacité après le décollage.
- b) Incapacité de tout membre de l'équipage de cabine qui l'empêche d'exécuter des tâches essentielles en cas de situation d'urgence.

4- Blessures :

Événements qui ont entraîné ou auraient pu entraîner des blessures importantes des passagers ou de l'équipage mais qui ne sont pas considérés comme un accident à signaler.

5- Météorologie :

Phénomène météorologique ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou ayant rendu difficile le contrôle de celui-ci, comme par exemple :

- a) Foudroiement ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.
- b) Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le

mauvais fonctionnement d'un élément important.

- c) Turbulences graves entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles une inspection de l'aéronef après turbulences est jugée nécessaire.
- d) Cisaillement du vent.
- e) Givre entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.

6- Sûreté :

- a) Actes de piraterie, notamment alerte à la bombe ou détournement.
- b) Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés.
- c) Découverte d'un passager clandestin.

7- Autres événements :

- a) Survenue répétée d'un type déterminé d'événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.
- b) Collision aviaire ayant entraîné des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.
- c) Turbulence de sillage.
- d) Ecart significatif entre la masse ou le centrage réel de l'aéronef et les valeurs du devis de masse et centrage fourni à l'équipage ou pris en compte par lui.

B) ELEMENTS TECHNIQUES DE L'AERONEF

1- Structure :

- a) Dommages d'un élément structural principal (PSE) qui n'a pas été qualifié tolérant aux dommages (élément à durée de vie limitée). Les éléments structuraux principaux sont ceux qui contribuent de manière importante à supporter les charges engendrées par le vol, les manœuvres au sol, la pressurisation et dont la défaillance peut entraîner une rupture catastrophique de l'aéronef.
- b) Défaut ou dommage dépassant les dommages admissibles à un élément structural principal qui a été qualifié de tolérant aux dommages.
- c) Dommages ou défaut dépassant les tolérances autorisées d'un élément structural dont la défaillance peut réduire la rigidité structurale dans de telles proportions que les marges requises vis-à-vis de l'inversion de commande, de la divergence ou du flottement ne sont plus atteintes.
- d) Dommages ou défaut d'un élément structural qui peut entraîner la libération d'objets susceptibles de blesser les occupants de l'aéronef.
- e) Dommages ou défaut d'un élément structural susceptible de compromettre le bon fonctionnement des systèmes. Voir point 2- ci-après.
- f) Perte en vol d'un élément de la structure de l'aéronef.

2- Systèmes :

- a) Perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de tout système, sous-système ou ensemble d'équipements quand des procédures d'exploitation standard, des manœuvres, etc., n'ont pas pu être accomplies de façon satisfaisante.
- b) Incapacité de l'équipage à maîtriser le système, par exemple :
 - Actions non contrôlées ;
 - Réponses incorrectes et/ou incomplètes, notamment limitation de mouvement ou rigidité ;
 - Emballement ;
 - Défaillance ou rupture de liaison mécanique.
- c) Défaillance ou mauvais fonctionnement d'une ou de plusieurs fonctions propres au système (un système peut intégrer plusieurs fonctions).
- d) Interférence au sein des systèmes ou entre eux.
- e) Défaillance ou mauvais fonctionnement du dispositif de protection ou du système de secours associés au système.
- f) Perte de redondance du système.
- g) Tout événement résultant d'un fonctionnement non prévu d'un système.
- h) Pour les systèmes non redondants : perte, mauvais fonctionnement important ou défaut du système.
- i) Pour les systèmes redondants : perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de plus d'un système.
- j) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié aux systèmes ou à l'équipement de l'aéronef à moins que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication est fausse et que la fausse alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage.
- k) Fuite de fluides hydrauliques, de carburant, d'huile ou d'autres liquides, ayant entraîné un risque d'incendie ou de détérioration dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.
- l) Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication ayant pu tromper l'équipage.
- m) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut survenant lors d'une phase critique du vol.
- n) Baisses importantes des performances réelles par rapport à celles approuvées lors de la certification, entraînant une situation dangereuse, notamment en ce qui concerne le fonctionnement des freins, la consommation de carburant, etc.
- o) Anomalie de commandes de vols dégradant de façon importante les qualités de vol de l'aéronef, par exemple asymétrie de volets, de becs, de destructeurs de portance, etc. **Les exemples d'événements à signaler en vertu de l'application des critères généraux énumérés ci-dessus sont listés dans l'appendice à la présente annexe.**

3- Systèmes de propulsion et systèmes APU :

Moteurs et groupe turbomoteurs :

- a) Extinction, arrêt ou défaut important de fonctionnement d'un moteur ;
- b) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de tout élément tournant (par exemple : démarreur pneumatique, turbo-refroidisseur équipé, moteur à turbine à air) ;
- c) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'un moteur ou groupe turbomoteur résultant d'un ou de plusieurs des cas suivants ;
 - Non-confinement de composants ;
 - Incendie intérieur ou extérieur non maîtrisé, ou fuite de gaz chaud ;
 - Poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;
 - Système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas ou fonctionnant par inadvertance ;
 - Impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur ;
 - Défaillance de la structure du moteur ;
 - Perte partielle ou complète d'un élément important du groupe turbomoteur ;
 - Fumées ou concentrations de produits toxiques suffisantes pour entraîner une incapacité de l'équipage ou des passagers ;
 - Impossibilité d'arrêter le moteur par les procédures normales ;
 - Impossibilité de redémarrer un moteur ;
- d) Perte ou modification intempestive de puissance/poussée :
 - Pour un aéronef à un seul moteur ; ou
 - Lorsque l'événement est considéré comme excessif pour l'aéronef concerné ; ou
 - Lorsque cela peut affecter plus d'un moteur dans un aéronef multimoteurs, particulièrement dans le cas d'un bimoteur ; ou
 - Pour un aéronef multimoteurs lorsqu'un type de moteur identique ou semblable est utilisé sur un aéronef pour lequel l'événement serait considéré dangereux ou critique ;
- e) Tout défaut sur un élément à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie ;
- f) Défauts d'origine commune susceptibles d'entraîner la coupure de plus d'un moteur en vol ;
- g) Dispositif de commande ne fonctionnant pas quand il est actionné ou fonctionnant par inadvertance ;
- h) Dépassement des paramètres moteur ;
- i) Objets et corps étrangers entraînant un dommage (FOD).

Hélices et transmissions :

- j) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'une hélice ou d'un groupe turbomoteur entraînant un ou plusieurs des cas suivants :
 - Sur vitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de l'hélice ;
 - Apparition d'une traînée excessive ;

- Poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;
- Séparation de l'hélice ou d'une partie importante de l'hélice ;
- Panne entraînant un déséquilibre excessif ;
- Passage imprévu des pales d'hélice au-dessous de la position minimale en butée de petit pas en vol ;
- Impossibilité de mettre l'hélice en drapeau ;
- Impossibilité de commander un changement de pas de l'hélice ;
- Changement de pas non maîtrisé ;
- Variation non maîtrisée du couple ou de la vitesse ;
- Séparation d'éléments à faible énergie.

Rotors et transmissions :

- k) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse du rotor ;
- l) Dommage ou défaut de la boîte de transmission principale, susceptible d'entraîner la désynchronisation ou le mauvais fonctionnement du rotor en vol et du système de commande ;
- m) Dommage aux systèmes anti-couple, de transmission ou aux systèmes équivalents.

Systèmes APU :

- n) Coupure ou panne lorsque les exigences opérationnelles prévoient que l'APU doit être disponible (par exemple ETOPS, LME) ;
- o) Impossibilité de couper l'APU ;
- p) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de l'APU ;
- q) Impossibilité de démarrer l'APU quand cela est nécessaire pour des raisons opérationnelles.

4- Facteurs humains :

Tout incident lié aux facteurs humains ayant pu entraîner une situation dangereuse.

5- Autres événements et incidents :

- a) Tout incident lié à la conception de l'aéronef ayant pu entraîner une situation dangereuse ;
- b) Tout événement qui normalement n'est pas considéré comme devant être signalé (par exemple, mobilier et équipement de cabine, circuits d'eau) lorsque les circonstances ont entraîné un danger pour l'aéronef ou ses occupants ;
- c) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives ;
- d) Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles ;
- e) Panne des commandes de réglage du siège du pilote durant le vol.

C) ENTRETIEN ET REPARATION DE L'AERONEF

- 1- Assemblage incorrect de parties ou composants de l'aéronef, détecté lors de procédures d'inspection et d'essai non destinées à ce but précis.

- 2- Fuite d'air chaud entraînant un dommage structural.
- 3- Tout défaut d'un élément à durée de vie limitée causant son retrait avant la fin de sa durée de vie.
- 4- Tout dommage ou toute détérioration, quelle qu'en soit la cause, constaté au cours d'une opération d'entretien et occasionné à :
 - a) La structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel constructeur) lorsque ce dommage ou cette détérioration dépasse les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessite la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;
 - b) La structure secondaire, ce qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ;
 - c) Le moteur, l'hélice ou le rotor de giravion.
- 5- Panne, mauvais fonctionnement ou défaut de tout système ou équipement, ou dommage ou détérioration, détectés à la suite de la mise en conformité avec une consigne de navigabilité ou d'autres instructions obligatoires prescrites par une autorité réglementaire, lorsque :
 - a) La détection est effectuée par l'organisme chargé de la mise en conformité pour la première fois ;
 - b) Lors d'une mise en conformité ultérieure, l'événement dépasse les limites admissibles indiquées dans les instructions et/ou les procédures de réparation/rectification publiées ne sont pas disponibles.
- 6- Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien ou d'essai.
- 7- Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'entretien requises.
- 8- Produits, pièces, équipements et matériaux d'origine inconnue ou suspecte.
- 9- Données ou procédures d'entretien trompeuses, incorrectes ou insuffisantes susceptibles d'engendrer des erreurs d'entretien.
- 10- Toute panne, tout mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.

D) SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE

1- 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 :

- a) Non-respect des minima de séparation ;

- b) Séparation insuffisante ;
- c) Quasi-impact sans perte de contrôle (quasi-CFIT) ;
- d) Incursion sur piste ayant nécessité une manœuvre d'évitement.

2- 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 :

- a) Incursion sur piste n'ayant pas nécessité de manœuvre d'évitement ;
- b) Sortie de piste d'un aéronef ;
- c) Non-respect par l'aéronef de la clairance ;
- d) Non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables :
 - (1) Non-respect des procédures ATM publiées applicables ;
 - (2) Pénétration non autorisée dans un espace aérien ;
 - (3) Non-respect des dispositions réglementaires applicables en matière d'emport et d'exploitation des équipements ATM.

3- Événements spécifiques liées à l'ATM :

Ce sont des situations, en liaison avec la fourniture des services ATM, compromettant ou qui auraient pu compromettre la sécurité. Il s'agit notamment des événements suivants :

- a) 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 flux de trafic aérien ;
- b) Défaillance de la fonction de communication ;
- c) Défaillance de la fonction de surveillance ;
- d) Défaillance de la fonction de traitement et de diffusion des données ;
- e) Défaillance de la fonction de navigation ;
- f) Défaillance de la sûreté du système ATM.

Les points ci-après donnent des exemples d'événements ATM à signaler en vertu de l'application des critères généraux énumérés ci-dessus.

- Fourniture d'informations incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne (ATC), du service automatique d'information de région terminale (ATIS), des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, graphiques, manuels, etc. ;
- Autorisation de vol à une altitude inférieure aux altitudes de sécurité ;
- Transmission de calages altimétriques erronés ;
- Transmission, réception ou interprétations incorrectes de messages de radiotéléphonie entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ;
- Non-respect des minima de séparation ;
- Pénétration non autorisée dans un espace aérien ;
- Interférence illicite dans les communications radiotéléphoniques ;
- Défaillance des installations de services de navigation aérienne ;
- Grave défaillance du contrôle aérien/de la gestion du trafic aérien ou

- détérioration importante des infrastructures de l'aérodrome ;
- Encombrement de l'aire de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ;
- Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout obstacle ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse ;
- Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité du balisage de piste.

E) AERODROMES ET INSTALLATIONS D'AERODROMES, SERVICES D'ESCALE ET ASSISTANCE AEROPORTUAIRE

1- Aérodromes et installations d'aérodromes :

- a) Collision ou quasi-collision impliquant un aéronef avec un autre aéronef, un véhicule, un piéton, un animal.
- b) Collision impliquant un aéronef avec un équipement aéroportuaire ou tout autre obstacle ou objet au sol ou à proximité du sol.
- c) Dysfonctionnement du service SLI ou du service péril animalier.
- d) Encombrement des aires de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux, des piétons ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
- e) Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout obstacle ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse.
- f) Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité du balisage de piste.
- g) Erreur de cheminement.
- h) Souffle de réacteur, d'hélice ou de rotor entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.
- i) Sortie de piste ou de voie de circulation d'un aéronef.
- j) Autres événements :
Survenue répétée d'un type déterminé d'événement qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

2- Services d'escale et assistance aéroportuaire :

- a) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'escale requises entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
- b) Événements liés à l'avitaillement en carburant :
 - Fuite importante ou tout autre événement entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse pendant l'avitaillement en carburant.
 - Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptibles d'avoir un effet important sur l'autonomie, les performances, le centrage de l'aéronef ou la résistance de sa structure.

- Chargement de carburant contaminé ou de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris l'oxygène et l'eau potable) de type incorrect.
- c) Événements et incidents liés à la prise en charge des bagages, passagers et cargaison :
- Détérioration importante de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages ou de cargaisons ;
 - Chargement incorrect des passagers, des bagages ou de la cargaison, susceptible d'avoir un effet important sur la masse et/ou le centrage de l'aéronef ;
 - Arrimage incorrect des bagages (y compris les bagages à main) ou de la cargaison, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence ;
 - Mauvais positionnement des conteneurs de fret ou d'autres éléments importants de la cargaison.
- d) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des réglementations applicables, notamment avec un étiquetage et un emballage incorrects des marchandises dangereuses.
- e) Autres événements :
- Survenue répétée d'un type déterminé d'événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

APPENDICE A L'ANNEXE 1

Les points ci-après donnent des exemples d'événements à signaler en vertu de l'application des critères généraux énumérés au point B-2-o- de l'annexe 1 :

(1) Conditionnement d'air/ventilation :

- (a) Perte complète du refroidissement de l'avionique ;
- (b) Dépressurisation.

(2) Système de navigation automatique de vol :

- (a) Incapacité du système automatique à réaliser les opérations voulues lorsqu'il est actionné ;
- (b) Importante difficulté de l'équipage à maîtriser l'aéronef liée au fonctionnement du système automatique ;
- (c) Panne de tout dispositif de déconnexion du système automatique ;
- (d) Changement intempestif de mode du système automatique.

(3) Communications :

- (a) Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles ;
- (b) Communications totalement impossibles en vol

(4) Système électrique :

- (a) Perte d'un circuit de distribution du système électrique (alternatif ou continu) ;
- (b) Perte totale ou perte de plus d'un système de génération électrique ;
- (c) Panne du système de génération électrique de secours.

(5) Poste de pilotage/cabine/soute :

- (a) Panne de réglage des commandes du siège du pilote en vol ;
- (b) Défaillance de tout système ou équipement de secours, notamment les systèmes de signalisation d'évacuation d'urgence, toutes les issues, l'éclairage de secours, etc.
- (c) Défaillance de la capacité de rétention du système de chargement des cargaisons.

(6) Système de protection incendie :

- (a) Alarmes incendie, à l'exception de celles immédiatement confirmées comme fausses ;
- (b) Panne ou défaut non détecté du système de protection/détection d'incendie/fumée, susceptibles d'empêcher ou de limiter la protection/détection d'un incendie ;
- (c) Absence d'avertissement en cas d'incendie ou de fumée réels.

(7) Commandes de vol :

- (a) Asymétrie des volets, des becs, des destructeurs de portance, etc.
- (b) Limitation de mouvement, rigidité ou réaction peu efficace ou tardive dans le fonctionnement des commandes de vols primaires ou de leurs systèmes associés ;
- (c) Emballement des commandes de vol ;

- (d) Vibration des commandes de vol ressentie par l'équipage ;
- (e) Défaillance ou rupture de liaison mécanique des commandes de vol ;
- (f) Importante perturbation du comportement normal de l'aéronef ou dégradation des qualités de vol.

(8) Circuit carburant :

- (a) Mauvais fonctionnement du système indiquant la quantité de carburant, entraînant la perte totale d'information ou une indication erronée sur la quantité de carburant à bord ;
- (b) Fuite ayant entraîné une perte importante de carburant, un risque d'incendie ou la détérioration importante d'un élément de l'aéronef ;
- (c) Mauvais fonctionnement ou défaut du système de largage de carburant, ayant entraîné une perte involontaire d'une quantité importante, un risque d'incendie, une détérioration d'un élément de l'aéronef ou une incapacité de larguer le carburant ;
- (d) Mauvais fonctionnement ou défaut du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant ;
- (e) Impossibilité de transférer ou d'utiliser la quantité totale de carburant disponible.

(9) Hydraulique :

- (a) Perte d'un système hydraulique (ETOPS uniquement) ;
- (b) Non-fonctionnement du système d'isolement d'un circuit ;
- (c) Perte de plus d'un des circuits hydrauliques ;
- (d) Défaillance du système hydraulique de secours ;
- (e) Déploiement intempestif de la turbine à air dynamique (RAT).

(10) Système de protection/détection du givre :

- (a) Perte ou réduction non détectées des performances du système de dégivrage ou d'antigivrage ;
- (b) Perte de plus d'un des systèmes de réchauffage pitots ;
- (c) Impossibilité d'obtenir un dégivrage symétrique des ailes ;
- (d) Accumulation anormale de givre entraînant des effets importants sur les performances ou la manœuvrabilité ;
- (e) Visibilité de l'équipage affectée de manière importante.

(11) Systèmes d'enregistrement/d'alarme/d'information :

- (a) Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'information quand des indications trompeuses pourraient entraîner une action inappropriée de l'équipage sur un système essentiel ;
- (b) Perte de la fonction d'alarme (rouge) sur un système ;
- (c) Pour les postes de pilotage avec écrans : perte ou mauvais fonctionnement de plus d'un calculateur ou d'un écran.

(12) Trains/freins/pneus :

- (a) Incendie de frein ;
- (b) Importante perte de freinage ;
- (c) Freinage dissymétrique entraînant une déviation importante de la

- trajectoire ;
- (d) Panne du système de descente du train par gravité (y compris lors d'essais programmés) ;
- (e) Sortie/rentrée intempestive du train ou des trappes de train ;
- (f) Eclatement d'un ou plusieurs pneus.

(13) Systèmes de navigation (y compris les systèmes d'approche de précision) et centrales aérodynamiques :

- (a) Perte totale ou pannes multiples des équipements de navigation ;
- (b) Panne totale ou pannes multiples des équipements de la centrale aérodynamique ;
- (c) Indications fortement trompeuses ;
- (d) Erreurs de navigation importantes attribuées à des données incorrectes ou à une erreur de codage dans la base de données ;
- (e) Déviations non prévues de la trajectoire latérale ou verticale qui ne sont pas dues à une action du pilote ;
- (f) Problèmes avec les installations de navigation au sol entraînant des erreurs de navigation importantes.

(14) Oxygène (pour un aéronef pressurisé) :

- (a) Interruption de l'alimentation d'oxygène dans le poste de pilotage ;
- (b) Interruption de l'alimentation en oxygène pour un nombre important de passagers (plus de 10 %), y compris détectée lors d'entretien, de formation ou d'essais.

(15) Système de prélèvement d'air :

- (a) Fuite d'air chaud entraînant une alarme incendie ou un dommage structural ;
- (b) Perte de tous les systèmes de prélèvement d'air ;
- (c) Panne du système de détection de fuite d'air.

ANNEXE 2

PARTIE I : INCIDENTS D'AVIATION CIVILE CONCERNANT UN AÉRONEF À TURBOMOTEUR OU UN AÉRONEF INSCRIT SUR LA LISTE DE FLOTTE D'UN EXPLOITANT TITULAIRE D'UN PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE

A) OPERATIONS EN VOL

1- Exploitation de l'aéronef :

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

2- Situations d'urgence :

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

3- Météorologie :

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

B) ELEMENTS TECHNIQUES DE L'AERONEF

1- Structure et systèmes :

Perte en vol d'un élément de structure ou d'un élément du système de propulsion de l'aéronef.

2- Autres événements:

Anomalies de commandes de vol dégradant de façon importante les qualités de vol de l'aéronef, par exemple asymétrie de volets, de becs, etc.

C) ENTRETIEN ET REPARATION DE L'AERONEF

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

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

D) SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE, AERODROMES, INSTALLATIONS ET SERVICES AU SOL

1- Communications :

Transmission, réception ou interprétation incorrectes de messages de radiotéléphonie entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

2- Aire de mouvement:

Encombrement de l'aire de mouvement d'un aéroport par un aéronef, un véhicule, des animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

3- Masse et centrage :

Ecart significatif entre la masse ou le centrage réel de l'aéronef et les valeurs du devis de masse et centrage fourni à l'équipage ou pris en compte par lui.

4- Chargement :

Chargement ou arrimage incorrect des bagages ou de la cargaison susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence.

5- Informations incorrectes:

Fourniture d'informations largement incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne, des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, manuels, etc.

PARTIE II : INCIDENTS D'AVIATION CIVILE CONCERNANT UN AÉRONEF QUI N'EST PAS INSCRIT SUR LA LISTE DE FLOTTE D'UN EXPLOITANT TITULAIRE D'UN PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE ET QUI N'EST PAS ÉQUIPÉ D'UN TURBOMOTEUR

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

ANNEXE 3

LISTE DES PARTIES INTÉRESSÉES QUI PEUVENT RECEVOIR DES INFORMATIONS SUR LA BASE D'UNE DÉCISION CAS PAR CAS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 8

- 1- **Fabricants:** concepteurs et fabricants d'aéronefs, de moteurs, d'hélices et de pièces et d'équipements d'aéronefs; les concepteurs et fabricants de systèmes et de composants de gestion du trafic aérien (ATM); les concepteurs et fabricants de systèmes et de composants de services de navigation aérienne (ANS); les concepteurs et fabricants de systèmes et de composants utilisés du côté piste des aéroports
- 2- **Maintenance:** organismes s'occupant de la maintenance ou de la révision des aéronefs, des moteurs, des hélices et des pièces et des équipements des aéronefs; de l'installation, de la modification, de la maintenance, de la réparation, de la révision, de la vérification en vol ou de l'inspection des services à la navigation aérienne; ou de la maintenance ou de la révision des systèmes, des composants et des équipements du côté piste des aéroports
- 3- **Exploitants:** compagnies aériennes et exploitants d'aéronefs et associations de compagnies aériennes et d'exploitants d'aéronefs; exploitants d'aéroports et associations d'exploitants d'aéroports
- 4- **Prestataires de services à la navigation aérienne et prestataires de fonctions spécifiques de gestion du trafic aérien (ATM)**
- 5- **Prestataires de services aéroportuaires:** organismes chargés de l'entretien des aéronefs au sol, y compris le remplissage en carburant, l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement, et le tractage dans un aéroport, ainsi que le sauvetage et la lutte contre l'incendie ou d'autres services d'urgence
- 6- **Organismes de formation des pilotes, de contrôleurs aériens et de mécaniciens d'aviation**
- 7- **Organismes de pays tiers:** autorités de l'aviation civile et organes d'enquête sur les accidents de pays tiers
- 8- **Organisations internationales de l'aviation civile**
- 9- **Recherche:** laboratoires, centres ou entités de recherche publics ou privés; ou universités effectuant des travaux de recherche ou des études sur la sécurité aérienne.
- 10- **Pilotes** (à titre personnel)
- 11- **Contrôleurs du trafic aérien** (à titre personnel) et autre personnel ATM/ANS effectuant des tâches en rapport avec la sécurité
- 12- **Ingénieurs/techniciens/personnel responsable des dispositifs électroniques de sécurité de la circulation aérienne/gestionnaires d'aéroport** (à titre personnel)
- 13- **Organes de représentation professionnelle du personnel effectuant des tâches en rapport avec la sécurité**

ANNEXE 4

DEMANDE DE DONNEES CONTENUES DANS LA BASE DE DONNEES DES EVENEMENTS

1. Nom :
Fonction/poste :
Entreprise :
Adresse :
Tel :
Courriel :
Date :
Type d'activités :

Catégories de partie intéressée dont vous relevez conformément à l'annexe 3 :

2. Données demandées (Veuillez être aussi précis que possible dans votre demande en indiquant la date/période à laquelle vous vous intéressez) :

3. Motif de la demande :

4. Expliquez les fins auxquelles les informations seront utilisées :

5. Date à laquelle les informations sont demandées :

- 6- Le formulaire rempli doit être envoyé par courriel à : dganac@anactogo.fr; pktchara@yahoo.fr;
atchou-kossi.amah@hotmail.fr

- 7- Accès aux données

L'ANAC-TOGO n'est pas tenu e de communiquer les données demandées. Il ne peut le faire que s'il est convaincu que la demande est compatible avec les lois et règlements en vigueur. Le demandeur s'engage et engage son entreprise à limiter l'utilisation des données aux fins qu'il a décrites au point 4. Il convient de rappeler également que les données fournies sur la base de la présente demande ne sont communiquées qu'aux seules fins de la sécurité aérienne, et non dans le but de détermination de la faute ou de la responsabilité ou à des fins commerciales

Le demandeur n'est pas autorisé à divulguer à qui que ce soit des données qui lui ont été fournies sans le consentement écrit de la personne qui les lui a fournies.

Le non-respect des exigences susmentionnées peut entraîner le refus d'accès à d'autres informations contenues dans la Base de données des événements et à une sanction, le cas échéant.

- 8- Date, Lieu et Signature :

