**PRIMATURE**

**MINISTERE DES TRANSPORTS ROUTIERS REPUBLIQUE TOGOLAISE**

**AERIENS ET FERROVIAIRES -------------**

**-------------------- Travail-Liberté-Patrie**

**ARRETE N°\_\_\_\_\_\_\_\_ /MTRAF/CAB**

instituant le mécanise de notification et d’analyse d’événements de sécurité de l’aviation civile.

**-----------------------------**

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS ROUTIERS AERIENS ET FERROVIAIRES**

Vu la loi n° 2016-011 du 7 juin 2016 portant code de l’aviation civile ;

Vu la loi N° 2019-014 du 29 octobre 2019 relative à la protection des données à caractère personnel ;

Vu le décret n° 2024-040/PR du 1er aout 2024 portant nomination du Premier ministre ;

Vu le décret n° 2024-041/PR du 20 aout 2024 portant composition du gouvernement ;

Vu le décret n° 2021-081/PR du 11 août 2021 portant établissement du Programme national de sécurité de l’aviation civile (PNS) ;

Vu l’arrêté N°033/MIT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du Règlement aéronautique national togolais relatif à la gestion de la sécurité (RANT 19), l’ensemble les textes qui l’ont modifié

**ARRETE :**

**Article 1er : Objet**

Le présent arrêté institue le mécanisme de notification, de collecte, de stockage, de traitement, d’analyse, de protection et d’échange des données et informations pertinentes de sécurité relatives à l’aviation civile.

Il établit, en outre, les exigences applicables à la gestion des comptes-rendus des évènements de sécurité de l’aviation civile et détermine la liste non exhaustive des évènements de sécurité de l'aviation civile devant faire l'objet de comptes-rendus obligatoires à l’Agence nationale de l’aviation civile (ANAC) et au Bureau togolais d’enquêtes d’accidents d’aviation (BTEA).

**Article 2 :**  **Définitions**

Aux fins du présent arrêté, on entend par :

* **Accident** : un accident au sens du RANT 13 ;
* **Aéronef** : tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la Terre ;
* **Anonymisation**: la suppression, dans les comptes rendus d'événements, de toutes les données personnelles concernant le notifiant et les personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements et de tout renseignement, y compris le nom de l'organisation ou des organisations associées à l'événement, qui pourraient révéler l'identité du notifiant ou d'un tiers ou pourraient permettre de déduire cette information du compte rendu d'événement ;
* **Culture juste**: une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés ;
* **Danger**: Situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d’aviation ou y contribuer ;
* **Données personnelles** : informations relatives aux noms et/ou adresses des personnes physiques.
* **Evénement**: tout événement relatif à la sécurité qui met en danger ou qui, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, et qui comprend en particulier les accidents et les incidents graves ;
* **Incident** : un incident au sens du RANT 13 ;
* **Incident grave** : un incident grave au sens du RANT 13 ;
* **Informations dé-identifiées**: les informations provenant des comptes rendus d'événements dans lesquels toutes les données à caractère personnel, telles que les noms ou adresses des personnes physiques, ont été effacées ;
* **Notifiant** : une personne physique qui notifie un événement ou d'autres informations relatives à la sécurité ;
* **Prestataire de service**: tout organisme fournissant des produits ou services dans le domaine de l'aviation et/ou qui emploie, sous-traite ou utilise les services de personnes qui sont tenues de notifier les événements ;
* **Organisme permanent et indépendant d’enquête technique d’accident d’aviation**: organisme national permanent responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile qui conduit ou supervise les enquêtes de sécurité conformément au code de l’aviation civile ;
* **Partie intéressée** : toute personne physique ou morale ou tout organisme officiel, doté(e) ou non de sa propre personnalité juridique, qui est en mesure de participer à l'amélioration de la sécurité aérienne en ayant accès aux informations sur les événements ;
* **Programme national de sécurité (PNS)**: Ensemble intégré de règlements et d’activités qui visent à améliorer la sécurité ;
* **Système de gestion de la sécurité**: Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l’obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.

**Article 3** : **Champ d'application**

Le présent arrêté établit des exigences relatives à :

* la notification d'événements qui mettent en danger ou qui, s'ils ne sont pas corrigés ou traités, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, le matériel ou une installation ayant une incidence sur l'exploitation de l'aéronef, et à la notification d'autres informations pertinentes relatives à la sécurité dans ce contexte;
* l'analyse des événements et d'autres informations relatives à la sécurité notifiés et aux mesures de suivi associées;
* la protection des professionnels de l'aviation civile ;
* l'usage approprié des informations relatives à la sécurité collectées ;
* la diffusion auprès des parties intéressées d'informations anonymisées, afin de leur fournir les informations dont elles ont besoin pour améliorer la sécurité de l'aviation civile .

Le présent arrêté s'applique aux dangers et aux événements de sécurité survenant dans les activités d'aviation civile relatives :

* à l'exploitation de l'aéronef et des drones;
* aux conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef ;
* aux services et aux installations de navigation aérienne ;
* aux aérodromes et aides au sol y compris les assistances en escale ;
* aux organismes de formation du personnel aéronautique ayant l’obligation de mettre en place un Système de Gestion de la Sécurité (SGS).

Son domaine d’application s’étend également aux comptes rendus volontaires permettant, à toute personne (y compris le grand public) soucieuse de l’amélioration de la sécurité de l’aviation civile, de notifier directement à l’ANAC des dangers ou tout autre évènement de sécurité n’entrant pas dans le cadre d’un compte rendu obligatoire.

**Article 4 : Comptes rendus obligatoires**

Les comptes rendus d'événements ont pour seul objectif la prévention des accidents et incidents, et non l'imputation de fautes ou de responsabilités.

* 1. Les événements susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne et qui relèvent des catégories ci-après sont notifiés par les personnes énumérées au paragraphe 4.3 par le biais des systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires prévus au présent article.

**a)** **les événements relatifs à l'exploitation de l'aéronef, tels que** :

i) les événements liés à des collisions ;

ii) les événements liés au décollage et à l’atterrissage ;

iii) les événements liés au carburant ;

iv) les événements liés au vol ;

v) les événements liés à la communication ;

vi) les événements liés à des blessures, aux situations d'urgence et à d'autres situations critiques ;

vii) les événements liés à l'incapacité de l'équipage ou à d'autres événements concernant l’équipage ;

viii) les événements liés aux conditions météorologiques ou à la sécurité ;

**b)** **les événements relatifs à des conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef, tels que** :

i) des défauts structurels ;

ii) des dysfonctionnements des systèmes avion ;

iii) des problèmes concernant l'entretien et la réparation ;

iv) des problèmes de propulsion (y compris les moteurs, les hélices et les systèmes à rotor) et des problèmes liés aux groupes auxiliaires de puissance ;

**c)** **les événements relatifs aux services et aux installations de navigation aérienne, tels que** :

i) les collisions, les quasi-collisions ou les risques de collisions ;

ii) les événements spécifiques liés aux services de navigation aérienne (ANS) ;

iii) les événements liés à l'exploitation, en rapport avec les ANS ;

**d) les événements relatifs aux aérodromes et aux services au sol, tels que** :

i) les événements liés aux activités des aérodromes et aux installations ;

ii) les événements liés à la gestion des passagers, des bagages, du courrier et du fret ;

iii) les événements liés aux services d'escale et services connexes.

Les détails des événements devant être obligatoirement notifiés, est précisée aux annexes III à VIII du présent arrêté.

* 1. Chaque prestataire de service met en place un système de comptes rendus obligatoires pour faciliter la collecte de renseignements sur les événements visés au paragraphe 4.1.
  2. Les personnes figurant ci-après notifient les événements visés au paragraphe 4.1 dans le cadre du système établi conformément au paragraphe 4.2 par le prestataire de service qui emploie, sous-traite ou utilise les services du notifiant :
  3. le pilote commandant de bord ou, dans le cas où il n'est pas en mesure de notifier l'événement, tout autre membre de l'équipage venant après lui dans la chaîne de commandement d'un aéronef immatriculé au Togo ou d'un aéronef immatriculé à l’étranger mais utilisé par un exploitant pour lequel le Togo assure la surveillance de l'exploitation ou par un exploitant établi au Togo;
  4. tout agent impliqué dans le suivi de navigabilité continue, l'entretien ou la modification d'un aéronef ou de tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous la surveillance du Togo;
  5. tout agent qui signe un certificat d'examen de navigabilité ou une approbation pour remise en service, relatifs à un aéronef ou à tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous la surveillance du Togo ;
  6. un contrôleur de la circulation aérienne, le personnel de gestion de l’information aéronautique et le personnel d’assistance météorologique à la navigation aérienne internationale ;
  7. tout agent qui exerce une fonction liée à la gestion de la sécurité d'un aéroport (personnel des exploitants d’aérodrome, personnel des opérateurs d’assistance en escale) ;
  8. tout agent qui exerce une fonction liée à l'installation, à la modification, à l'entretien, à la réparation, à la révision, à la vérification en vol ou à l'inspection des installations de navigation aérienne dont le Togo assure la surveillance;
  9. tout agent qui exerce une fonction liée à l'entretien des aéronefs au sol, y compris l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement et le tractage dans un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique au Togo.

**Article 5 : Délai de notification**

Tout prestataire de service établi au Togo notifie à l’ANAC et au BTEA, les renseignements sur les événements collectés en application du paragraphe 4.2 dès que possible, et en tout état de cause dans un délai n'excédant pas 72 heures après qu'il a eu connaissance de l'événement.

Les personnes visées au paragraphe 4.3 peuvent aussi notifier directement à l’ANAC et au BTEA, les événements dans les 72 heures suivant le moment où elles en ont eu connaissance, sauf si des circonstances exceptionnelles les en empêchent.

Les accidents et incidents graves survenus au Togo ou à l’étranger impliquant le Togo en tant qu’Etat d’immatriculation ou de l’exploitant de l’aéronef impliqué doivent être immédiatement notifiés par les prestataires de services aériens à l’ANAC et au BTEA.

**Article 6 : Comptes rendus volontaires**

6.1 Chaque prestataire de service établi au Togo met en place un système de comptes rendus volontaires pour faciliter la collecte :

* 1. de renseignements sur les événements qui ne seraient pas collectés dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires ;
  2. d'autres informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne.
  3. Chaque prestataire de service établi au Togo notifie, en temps utile, à l’ANAC les renseignements sur les événements et les autres informations relatives à la sécurité qui ont été collectés en vertu du paragraphe 6.1 et qui sont susceptibles de présenter un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne.
  4. Ces comptes rendus sont envoyés à l’ANAC selon les procédures établies à cet effet.
  5. Les informations transmises par les systèmes de comptes rendus obligatoires et volontaires seront intégrées dans un système unique.

**Article 7 : Collecte et stockage des informations**

7.1 Chaque prestataire de service établi au Togo désigne une ou plusieurs personnes chargées de gérer en toute indépendance la collecte, l'évaluation, le traitement, l'analyse et le stockage des renseignements sur les événements notifiés en vertu des articles 4 et 6.

Il veille à ce que ces personnes disposent d’une formation appropriée et des connaissances aéronautiques nécessaires à l’analyse et au suivi des évènements de sécurité.

Le traitement des comptes rendus est effectué de manière à prévenir une utilisation des informations à d'autres fins que la sécurité, et garantit de manière appropriée la confidentialité de l'identité du notifiant et des personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements, en vue de promouvoir une culture juste.

7.2 Le mécanisme de collecte, d'évaluation, de traitement, d’analyse et de stockage des renseignements sur les évènements de sécurité est adapté à la taille et la complexité de l'activité du prestataire de service.

7.3 L’ANAC dispose d’un mécanisme indépendant de collecte, d'évaluation, de traitement, d'analyse et de stockage des renseignements sur les événements notifiés en vertu des articles 4 et 6.

Le traitement des comptes rendus est effectué de manière à prévenir une utilisation des informations à d'autres fins que la sécurité, et garantit de manière appropriée la confidentialité de l'identité du notifiant et des personnes mentionnées dans le compte rendu d'événement, en vue de promouvoir une culture juste.

7.4 Les prestataires de service stockent dans une ou plusieurs bases de données les comptes rendus d'événements établis à partir des renseignements sur les événements collectés conformément aux articles 4 et 6.

7.5 L’ANAC stock dans la base de données nationale les comptes rendus d'événements établis à partir des renseignements sur les événements collectés conformément aux articles 4 et 6.

7.6 Les informations pertinentes relatives aux accidents et aux incidents graves collectées ou publiées par le BTEA sont également enregistrées dans cette base de données nationale.

7.7 L’ANAC et le BTEA disposent, pour satisfaire aux obligations qui leur incombent d'un accès sans restriction à la base de données nationale visée au paragraphe 7.5.

**Article 8 : Qualité et contenu des comptes rendus d'événements**

8.1 Les comptes rendus d'événements visés aux articles 4 et 6 contiennent au moins les informations énumérées à l'annexe I.

8.2 Les comptes rendus d'événements visés aux articles 4 et 6, incluent un classement de l'événement concerné au regard des risques pour la sécurité.

8.3 L’ANAC et les prestataires de service mettent en place des procédures de contrôle de la qualité des données afin d'améliorer la cohérence des données, notamment entre les informations collectées initialement et le compte rendu stocké dans la base de données.

8.4 Les bases de données visées à l'article 7 utilisent des formats qui sont :

* 1. normalisés afin de faciliter l'échange d’informations ; et
  2. compatibles avec la taxonomie du compte rendu d’accident/incident (ADREP).

8.5 L’ANAC élabore en collaboration avec le BTEA, un mécanisme commun de classification des risques permettant à l’ANAC, au BTEA et aux prestataires de service, de classer les événements selon le risque qu'ils présentent pour la sécurité.

**Article 9 : Partage et échange d'informations**

9.1 Le Togo participe à un échange d'informations en mettant à la disposition des autorités compétentes des autres États toutes les informations relatives à la sécurité stockées dans la base de données contenant les comptes rendus.

Les comptes rendus d'événements sont actualisés tant que de besoin par l'ajout d'informations relatives à la sécurité.

9.2 L’ANAC peut transmettre sur demande toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité aux autorités compétentes de l’aviation civile de l’Etat concerné, dès que possible si, au moment de la collecte de renseignements sur les événements, ou lors du stockage des comptes rendus d'événements ou lors d'une analyse effectuée conformément à l'article 12, paragraphe 6, elle décèle des aspects relatifs à la sécurité qu’elle juge comme :

1. présentant un intérêt pour un autre État; ou
2. nécessitant éventuellement l'adoption de mesures de sécurité par d'autres États

9.3 Les prestataires peuvent établir des réseaux pour l’échange des informations de sécurité.

**Article 10 : Traitement des demandes et décisions**

10.1 Les demandes visant à obtenir des informations figurant dans la base de données sont introduites à l'aide de formulaires. Ces formulaires contiennent au minimum les points figurant à l'annexe VIII.

10.2 Le point de contact de l’ANAC qui reçoit une demande évalue cas par cas si la demande est justifiée et réaliste.

Il peut fournir des informations aux parties intéressées sur papier ou par des moyens de communication électroniques sécurisés.

10.3 Si la demande est acceptée, le point de contact détermine la quantité et le niveau des informations à fournir. Les informations fournies se limitent à ce qui est strictement nécessaire aux fins de la demande.

**Article 11 : Enregistrement des demandes et échange d'informations**

11.1 Le point de contact (ANAC) enregistre chaque demande qu'il a reçue et la suite qui y est donnée en vertu de cette demande.

11.2 Le point de contact établi un registre qui fait état des demandes reçues et des suites qui y ont été données.

**Article 12 : Analyse et suivi des événements au niveau national**

12.1 Chaque prestataire de service d’aviation civile établi au Togo élabore une procédure pour l'analyse des événements collectés en application de l'article 4, paragraphe 4.2, et de l'article 6, paragraphe 6.1, en vue d'identifier les dangers pour la sécurité associés aux événements ou aux groupes d'événements identifiés.

Sur la base de cette analyse, chaque prestataire de service détermine les mesures préventives ou correctives qui doivent, le cas échéant, être adoptées pour améliorer la sécurité aérienne.

12.2 Lorsque, à la suite de l'analyse visée au paragraphe 12.1, un prestataire de service établi au Togo identifie une mesure corrective ou préventive appropriée requise pour remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité aérienne, elle :

1. met en œuvre cette mesure en temps utile ;
2. met en place une procédure de contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité de la mesure.

12.3 Chaque prestataire de service établi au Togo communique régulièrement à son personnel et au personnel sous contrat des informations relatives à l'analyse et au suivi des événements qui font l'objet de mesures préventives ou correctives.

12.4 Lorsqu'un prestataire de service établi au Togo identifie un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne à la suite de son analyse des événements ou du groupe d'événements notifiés en vertu de l'article 4, paragraphe 4.5, et de l'article 6, paragraphe 6.2, elle communique à l’ANAC dans un délai de trente (30) jours suivant la date de notification de l'événement par le notifiant :

1. les premiers résultats de l'analyse effectuée en vertu du paragraphe 12.1, le cas échéant; et
2. les éventuelles mesures à prendre en vertu du paragraphe 12.2 .

Le prestataire de service notifie les résultats finaux de l'analyse, si besoin est, dès qu'ils sont disponibles et, en principe, au plus tard quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de notification de l'événement.

L’ANAC peut demander à des prestataires de service de lui communiquer les premiers résultats ou les résultats finaux de l'analyse d'un événement qui lui a été notifié mais pour lequel elle n'a reçu aucun suivi ou n'a reçu que les premiers résultats.

12.5 L’ANAC élabore une procédure pour l'analyse des informations sur les événements qui lui sont notifiés directement en application de l'article 4, paragraphe 4.4, et de l'article 6, paragraphes 6.3, en vue d'identifier les dangers pour la sécurité associés à ces événements. Sur la base de cette analyse, elle détermine les mesures préventives ou correctives nécessaires pour améliorer la sécurité aérienne.

12.6 Lorsque, à la suite de l'analyse visée au paragraphe 12.5, les mesures correctives ou préventives appropriées requises pour remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité sont identifiés, elle :

1. met en œuvre cette mesure en temps utile si la mesure est applicable au niveau de l’ANAC; et
2. met en place une procédure de contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité de la mesure

**Article 13 : Données des activités de certification ou d’acceptation et de surveillance continue**

L’ANAC met en place un système pour la collecte, le traitement et l’analyse des données issues des activités de certification ou d’acceptation et de surveillance des prestataires de service.

Les prestataires de services mettent en place un système pour la collecte, le traitement et l’analyse des données issues des audits (interne ou externe) et pour la résolution en temps utiles de carences identifiées

**Article 14: Confidentialité et utilisation appropriée des informations**

14.1 Les données à caractère personnel ne sont traitées que dans la mesure nécessaire aux fins du présent arrêté et sans préjudice des actes juridiques nationaux en vigueur.

14.2 Les informations tirées des comptes rendus d'événements ne sont utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été collectées.

L’ANAC, le BTEA et les prestataires de service ne mettent pas à disposition ou n'utilisent pas les informations sur les événements :

1. en vue de l'imputation de fautes ou de responsabilités; ou
2. pour toute autre fin que le maintien ou l'amélioration de la sécurité aérienne

**Article 15: Protection des sources d'informations**

15.1 Chaque prestataire de service d’aviation civile établi veille à ce que l'ensemble des données personnelles ne soit mis à la disposition des membres du personnel de ce prestataire de service autres que les personnes désignées conformément à l'article 7, paragraphe 7.1, que si cela est absolument nécessaire pour enquêter sur des événements en vue d'améliorer la sécurité aérienne.

Des informations désidentifiées sont diffusées au sein du prestataire de service, comme il convient.

15.2 Aucune donnée personnelle ne doit être enregistrée dans la base de données nationale visée à l'article 7, paragraphe 7.5. Ces informations désidentifiées sont mises à la disposition de toutes les parties concernées, par exemple afin de leur permettre de s'acquitter de leurs obligations en matière d'amélioration de la sécurité aérienne.

15.3 En cas d'éventuelle procédure disciplinaire ou administrative instituée en vertu du droit national, les informations contenues dans les comptes rendus d'événements ne sont pas utilisées contre :

1. les notifiants ; ou
2. les personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements.

15.4 La protection prévue au paragraphe 15.3 ne s'applique pas aux situations suivantes :

1. en cas de manquement délibéré aux règles ;
2. en cas de méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident et de manquement très grave à l'obligation professionnelle de prendre des mesures manifestement requises dans ces circonstances, causant un dommage qui était prévisible à une personne ou à un bien ou ayant pour effet de compromettre sérieusement le niveau de la sécurité aérienne.

15.5 Chaque prestataire de service adopte, après consultation des représentants de son personnel, des règles internes décrivant comment les principes de la « culture juste », en particulier le principe visé au paragraphe 15.4, sont garantis et appliqués au sein de ce prestataire de service.

Ces règles internes seront soumises à l’ANAC pour validation avant mise en œuvre.

15.6 L’ANAC veille à la mise en œuvre des paragraphes 15.4 et 15.5.

Les membres du personnel et le personnel sous contrat peuvent notifier à l’ANAC les infractions présumées aux règles définies par le présent article. Les membres du personnel et le personnel sous contrat ne font pas l'objet de sanctions pour cette notification.

Le présent arrêté s'applique sans préjudice à la Loi N° 2019-014 du 29 octobre 2019 relative à la protection des données à caractère personnel.

**Article 16 :** **Dispositions finales**

Sont abrogées toutes les dispositions antérieures contraires notamment celles de l’arrêté N°10/MTPT/CAB/ANAC-TOGO du 04 juin 2009 instituant le mécanisme de notification, de traitement et de partage des compte rendus d’évènements d’aviation civile.

Le directeur général de l’Agence nationale de l’aviation civile (ANAC) et le directeur du Bureau togolais d’enquêtes d’accidents d’aviation (BTEA) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution du présent arrêté.

Le présent arrêté prend effet à compter de sa date de signature et sera publié au Journal officiel de la République togolaise.

Lomé, le ……………………

**Le ministre des transports routiers,**

**aériens et ferroviaires**

**ANNEXES A L’ARRETE XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX**

***ANNEXE I : LISTE DES EXIGENCES APPLICABLES AUX SYSTÈMES DE COMPTES RENDUS D'ÉVÉNEMENTS OBLIGATOIRES ET VOLONTAIRES***

**Note :** *Les informations demandées doivent être consignées dans les champs correspondants. Lorsque les autorités compétentes ne sont pas en mesure de donner ces informations parce qu'elles n'ont pas été fournies par le* prestataire de service *ou le notifiant, la mention « inconnu » peut être inscrite dans le champ correspondant. Toutefois, afin de garantir la transmission des informations appropriées, il convient, dans toute la mesure du possible, d'éviter de recourir à la mention « inconnu » et de compléter le compte rendu ultérieurement, lorsque cela est possible*.

**1.CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES COMMUNS**

Lorsqu'ils enregistrent, dans leurs bases de données respectives, des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, l’ANAC, le BTEA, et les fournisseurs de services doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations suivantes :

**1 Titre**

-titre

**2 références du dossier** :

-entité responsable

-numéro du dossier

-statut de l’événement

**3 Date**

-date de l’occurrence UTC

**4 Lieu**

-Etat de l’événement

-lieu de l’événement

**5 Classification**

-classe d’événement

-catégorie d’événement

**6 Récit**

-langue de l’exposé

-exposé

**7 Evénement**

-type d’événement

**8 Classification des risques**

**9 Lieu:**

-État de l'événement,

-lieu de l’événement ;

**10 classification:**

-classe d'événement,

-catégorie d'événement;

**2. CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES SPECIFIQUES**

**2.1. Champs relatifs à l'aéronef**

Lorsqu'ils enregistrent dans leurs bases de données respectives des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, l’ANAC, le BTEA, et les fournisseurs de services doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations ci-après :

**1) identification de l'aéronef:**

* État d'immatriculation,
* marque/modèle,
* numéro de série de l'aéronef,
* immatriculation de l'aéronef,
* indicatif d'appel;

**2) exploitation de l'aéronef:**

* exploitant,
* type d'exploitation;

**3) description de l'aéronef:**

* catégorie d'appareil,
* type de propulsion,
* groupe de masse;

**4) historique du vol:**

* dernier point de départ,
* destination prévue,
* phase de vol;

**5) météo:**

* contribution MTO.

**2.2. Champs relatifs aux services de navigation aérienne**

Lorsqu'ils enregistrent, dans leurs bases de données respectives, des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, l’ANAC, le BTEA, et les fournisseurs de services doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations ci-après :

**1) lien avec la gestion du trafic aérien (ATM, Air Traffic Management):**

* contribution de l'ATM,
* service concerné (effet sur le service ATM);

**2) nom de l'unité des services de la circulation aérienne (ATS, Air Traffic Services);**

**2.2.1 *Champs relatifs au non-respect des distances minimales de séparation/aux rapprochements dangereux et aux pénétrations non autorisées d'un espace aérien***

Lorsqu'ils enregistrent, dans leurs bases de données respectives, des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, l’ANAC, le BTEA, et les fournisseurs de services doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations ci-après :

**1) Espace aérien :**

* type d'espace aérien,
* classe d'espace,
* dénomination FIR/UIR [région d'information de vol (Flight Information Region)/région supérieure d'information de vol (Upper Flight Information Region)].

**2.3 Champs relatifs à l'aéroport**

Lorsqu'ils enregistrent, dans leurs bases de données respectives, des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, l’ANAC, le BTEA, et les fournisseurs de services doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations ci-après :

**1) indicateur d'emplacement (indicateur OACI de l'aéroport);**

**2) localisation sur l'aéroport**

**2.4. Champs relatifs aux dommages causés à l'aéronef ou relatifs aux blessures corporelles**

Lorsqu'ils enregistrent, dans leurs bases de données respectives, des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, l’ANAC, le BTEA, et les fournisseurs de services doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations ci-après :

**1) gravité :**

* dommages les plus importants,
* niveau de blessure;

**2) blessures corporelles:**

* nombre de blessures corporelles survenues au sol (mortelles, graves, sans gravité),
* nombre de blessures corporelles survenues à bord de l'aéronef (mortelles, graves, sans gravité).

***ANNEXE II : PARTIES INTÉRESSÉES***

Liste des parties intéressées qui peuvent recevoir des informations sur la base d'une décision cas par cas au titre de l'article 10, paragraphe 4,

**1. fabricants** : concepteurs et fabricants d'aéronefs, de moteurs, d'hélices et de pièces et d'équipements d'aéronefs, et leurs associations respectives ; concepteurs et fabricants de systèmes et de composants de gestion du trafic aérien (ATM) ; concepteurs et fabricants de systèmes et de composants de services de navigation aérienne (ANS); concepteurs et fabricants de systèmes et de composants utilisés du côté piste des aéroports;

**2. entretien** : organismes s'occupant de la maintenance ou de la révision des aéronefs, des moteurs, des hélices, 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 équipements liés à la fourniture des services de 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 de navigation aérienne**

**5 prestataires de services aéroportuaires** : organismes chargées de l'entretien des aéronefs au sol, y compris 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** ;

**7 organismes de pays tiers** : autorités de l'aviation civile et autorités responsables des enquêtes de sécurité 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 de transport aérien (ou d'aéroport) (à titre personnel);

13 organes de représentation professionnelle du personnel effectuant des tâches en rapport avec la sécurité

***ANNEXE III : ÉVÉNEMENTS LIÉS À 'EXPLOITATION DE L'AÉRONEF***

**Remarque :** La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

**1. OPÉRATIONS AÉRIENNES**

**1.1.** **Préparation du vol**

1) Utilisation ou insertion de données erronées dans les équipements de navigation ou de calculs de performance mettant ou ayant pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

2) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des législations applicables, y compris étiquetage, emballage et manipulation incorrects de marchandises dangereuses.

**1.2.** **Préparation de l'aéronef**

1) Type de carburant incorrect ou carburant contaminé.

2) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat.

**1.3.** **Décollage et atterrissage**

1) Sortie de voie de circulation ou de piste.

2) Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste.

3) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO).

4) Tout décollage interrompu.

5) Impossibilité d'atteindre les performances requises ou escomptées lors du décollage, de la remise de gaz ou de l'atterrissage.

6) Décollage, approche ou atterrissage effectués ou tentés avec un réglage incorrect de la configuration.

7) Heurt de queue, de pale, d'extrémité d'aile ou de nacelle lors du décollage ou de l'atterrissage.

8) Poursuite d'une approche non conforme aux critères d'approche stabilisée du transporteur aérien.

9) Poursuite d'une approche aux instruments en deçà des minimums publiés avec références visuelles inadéquates.

10) Atterrissage de précaution ou forcé.

11) Atterrissage trop court ou trop long.

12) Atterrissage dur.

13) Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation ou une piste non assignée.

14) Décollages d’une piste fermée ou non libre, d’une voie de circulation ou d’une piste non assignée.

15) Atterrissages ou tentatives d’atterrissage sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation, sur une piste non assignée ou à des endroits non prévus pour l’atterrissage, comme des routes.

16) Retrait d’une jambe d’atterrisseur, ou atterrissage sur le ventre, non classé comme accident.

17) Traînage à l’atterrissage d’une extrémité d’aile, d’un fuseau-moteur ou de toute autre partie de l’aéronef, lorsqu’il n’est pas classé comme accident

**1.4.** **Toute phase de vol**

1) Perte de contrôle.

2) Attitude inusuelle, assiette ou roulis excessifs ou vitesse inadaptée aux conditions.

3) Sortie de niveau de vol.

4) Activation d'une protection de l'enveloppe de vol, y compris avertisseur de décrochage, vibreur du manche, pousseur de manche et protections automatiques.

5) Écart involontaire de la trajectoire prévue ou assignée d'au moins deux fois les performances de navigation requises ou 10 milles nautiques.

6) Dépassement des limites du manuel de vol de l'aéronef.

7) Utilisation d'un réglage incorrect de l'altimètre.

8) Souffle de réacteur, de rotor ou d'hélice, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

9) Mauvaise interprétation d'un mode des automatismes ou de toute information du poste de pilotage fournie à l'équipage de conduite, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

**1.5.** **Autres types d'événements**

1) Largage involontaire de cargaison ou de tout équipement extérieur.

2) Perte de la conscience de la situation (y compris conscience de l'environnement, des modes et des systèmes, désorientation spatiale et perte de la notion de temps).

3) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

**2 ÉVÉNEMENTS TECHNIQUES**

**2.1.** **Structure et systèmes**

1) Perte d'un élément de la structure de l'aéronef en vol.

2) Perte d'un système.

3) Perte de la redondance d'un système.

4) Fuite d’un fluide qui a entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

5) Dysfonctionnement ou défaut du circuit de carburant ayant eu un effet sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.

6) Dysfonctionnement ou défaut d'un système d'indication entraînant des indications trompeuses pour l'équipage.

7) Fonctionnement anormal des commandes de vol tel que commandes asymétriques ou coincées/bloquées [par exemple dispositifs de commande de portance (volets/becs), de traînée (déporteurs), d'attitude (ailerons, gouvernes de profondeur, gouverne de direction)].

**2.2.** **Systèmes de propulsion (y compris moteurs, hélices, systèmes à rotor) et groupes auxiliaires de puissance (APU)**

1) Défaillance ou dysfonctionnement important d'une pièce ou d'une commande d'hélice, de rotor ou de groupe turbomoteur.

2) Dommage causé aux systèmes de rotor principal/de queue ou de transmission et/ou aux systèmes équivalents ou défaillance de ces systèmes.

3) Extinction, arrêt en vol d'un moteur ou de l'APU lorsque celui-ci est requis [par exemple exploitation d'avions bimoteurs en long-courrier (ETOPS), liste minimale d'équipements (LME)].

4) Dépassement des limites d'exploitation du moteur, y compris survitesse ou impossibilité de maîtriser la vitesse d’un élément tournant à grande vitesse (par exemple APU, démarreur pneumatique, conditionnement d’air, moteur à turbine à air, hélice ou rotor).

5) Défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur, d’APU ou de système de transmission entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes :

a) système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas comme demandé ;

b) impossibilité de régler (perte) la puissance, la poussée ou le régime du moteur (tours par minute) ;

c) non-confinement de composants/débris.

**3.** **INTERACTION AVEC LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANS) ET LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (ATM)**

1) Clairance ATC (contrôle de la circulation aérienne) dangereuse.

2) Interruption prolongée des communications avec unité ATS (services de la circulation aérienne) ou ATM.

3) Instructions contradictoires de différentes unités ATS pouvant entraîner une perte de séparation.

4) Mauvaise interprétation d'une communication radio, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

5) Non-respect intentionnel d’une instruction ATC, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l’aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

**4**. **URGENCES ET AUTRES SITUATIONS CRITIQUES**

1) Tout événement entraînant la déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday» ou «PAN PAN»).

2) Toute combustion, fusion, fumée, émanation, formation d'arc électrique, surchauffe, incendie ou explosion.

3) Air contaminé dans le poste de pilotage ou la cabine passagers, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

4) Application incorrecte, par l'équipage technique ou de cabine, d'une procédure anormale ou d'urgence pour faire face à une situation d'urgence.

5) Utilisation d'un équipement d'urgence, ou d'une procédure anormale, inf luant sur les performances en vol ou à l'atterrissage.

6) Défaillance d'un système ou d'un équipement de secours ou de sauvetage, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

7) Pression incontrôlable de la cabine.

8) Quantité de carburant dangereusement faible ou quantité de carburant à destination inférieure à la réserve finale réglementaire.

9) Toute utilisation, par l'équipage, du système d'oxygène de l'équipage.

10) Incapacité d'un membre de l'équipage de conduite ou de cabine entraînant une diminution de l'effectif total de l'équipage en deçà du nombre minimal certifié.

11) Fatigue de l'équipage influant, ou pouvant influer, sur sa capacité à assurer les services de vol en toute sécurité.

**5.** **ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR ET MÉTÉOROLOGIE**

1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle y compris un véhicule

2) Avis de résolution du système anticollision embarqué (ACAS RA).

3) Activation justifiée de l'alarme d'un système anticollision avec le sol tel que GPWS (Ground Proximity Warning System) /TAWS (Terrain Awareness and Warning System).

4) Impact d'animaux y compris collision aviaire.

5) Dommage causé par un corps étranger/débris (FOD).

6) État de contamination de la piste inattendu.

7) Turbulences de sillage.

8) Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.

9) Impact de foudre ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.

10) Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.

11) Fortes turbulences ou toute situation entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles une inspection est jugée nécessaire.

12) Cisaillement de vent ou orage important qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

13) Givrage entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.

14) Cendres volcaniques.

**6. SURETE**

1) Alerte à la bombe ou détournement.

2) Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés.

3) Découverte d'un passager clandestin.

***ANNEXE IV : ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX CONDITIONS TECHNIQUES, À L'ENTRETIEN ET À LA RÉPARATION DE L'AÉRONEF***

**1. PRODUCTION**

Produits, pièces ou équipements sortant de l'organisme de production avec des écarts par rapport aux données de définition applicables, qui pourraient constituer un danger tel que déterminé avec le titulaire du certificat de type ou de l'agrément de conception.

**2. CONCEPTION**

Toute défaillance, tout dysfonctionnement, défaut ou autre événement, liés à un produit, une pièce ou un équipement, qui ont constitué ou peuvent constituer un danger.

**Remarque :**La présente liste s'applique aux événements concernant un produit, une pièce ou un équipement couvert par un certificat de type, un certificat de type restreint, un certificat de type supplémentaire, une autorisation ETSO/TSO, un agrément de conception de réparation majeure

**3. ENTRETIEN ET GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ**

1) Dommage grave causé à la structure (par exemple fissures, déformation permanente, délaminage, décollement, brûlure, usure excessive ou corrosion) constaté lors de l'entretien de l'aéronef ou d'un élément d'aéronef.

2) Fuite ou contamination graves de fluides (par exemple fluides hydrauliques, carburant, huile, gaz ou autres fluides).

3) Défaillance ou dysfonctionnement d’une pièce de moteur, de groupe turbomoteur et/ou de système de transmission entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes :

a) non-confinement de composants/débris ;

b) défaillance de la structure du support moteur.

4) Endommagement, défaillance ou défaut d'une hélice, qui pourrait provoquer la séparation en vol de l'hélice ou d'une partie importante de celle-ci et/ou des dysfonctionnements de la commande de l'hélice.

5) Endommagement, défaillance ou défaut de la boîte de transmission/du dispositif additionnel du rotor principal, qui pourrait provoquer la séparation en vol du rotor et/ou des dysfonctionnements de la commande du rotor.

6) Dysfonctionnement important d'un système ou d'un équipement essentiel à la sécurité, y compris d'un système ou d'un équipement de secours, lors des essais d'entretien ou impossibilité d'activer ces systèmes après l'entretien.

7) Assemblage ou installation incorrects d'éléments de l'aéronef, constatés lors d'une procédure d'inspection ou d'essai non prévue à cet effet.

8) Erreur d'appréciation d'un défaut grave ou non-respect grave de la LME et des procédures liées au compte rendu matériel du livret technique.

9) Dommage grave causé au système d'interconnexion du câblage électrique (EWIS).

10) Tout défaut d'une pièce essentielle à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie.

11) Recours à des produits, éléments ou matériels d'origine inconnue ou suspecte, ou à des éléments critiques inutili­sables.

12) Données ou procédures d'entretien applicables trompeuses, incorrectes ou insuffisantes qui pourraient entraîner des erreurs d'entretien importantes, y compris à cause de problèmes linguistiques.

13) Contrôle ou application incorrects des limites ou de la périodicité de l'entretien de l'aéronef.

14) Remise en service après entretien d'un aéronef qui présente une non-conformité compromettant la sécurité du vol.

15) Dommage grave causé à un aéronef lors des opérations d'entretien, en raison d'un entretien incorrect ou du recours à du matériel de soutien au sol inadapté ou inutilisable, exigeant des mesures d'entretien supplémen­taires.

16) Cas répertoriés de combustion, fusion, fumée, formation d'arc électrique, surchauffe ou incendie.

17) Tout événement au cours duquel les performances humaines, y compris la fatigue du personnel, ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

18) Dysfonctionnement important, problème de fiabilité ou problème récurrent de qualité de l'enregistrement d'un enregistreur de vol (tel qu'un enregistreur des paramètres de vol, des liaisons de données ou des conversations du poste de pilotage) ou absence des informations nécessaires pour garantir l'aptitude au service d'un enregistreur de vol.

***ANNEXE V : ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX SERVICES ET AUX INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE***

**Remarque** : La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents soeint rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

**1. ÉVÉNEMENTS LIÉS A L'AÉRONEF**

1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle[[1]](#footnote-1)), y compris quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-CFIT).

2) Non-respect des minimums de séparation[[2]](#footnote-2).

3) Séparation insuffisante[[3]](#footnote-3).

) Avis de résolution ACAS (ACAS RA).

5) Impact d'animaux y compris collision aviaire.

7) Sortie de voie de circulation ou de piste ou de l’aire de trafic.

8) Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste ou de l’aire de trafic.

9) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO) ou sortie de FATO.

10) Non-respect par l'aéronef d'une clairance ATC.

11) Non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables :

a) non-respect par l'aéronef des procédures ATM publiées applicables ;

b) non-respect des règles d'utilisation de l'espace aérien y compris pénétration non autorisée dans un espace aérien ;

c) non-respect des prescriptions relatives à l’emport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles que prévues par les règlements applicables.

12) Événements liés à une confusion d'indicatifs d'appel.

**2. DÉGRADATION OU INTERRUPTION TOTALE DES SERVICES OU FONCTIONS**

1) Impossibilité d'assurer les services ATM ou de remplir les fonctions ATM :

a) impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne ou de remplir les fonctions correspondantes ;

b) impossibilité d'assurer les services de gestion de l'espace aérien ou de remplir les fonctions correspondantes ;

c) impossibilité d'assurer les services de gestion des courants de trafic aérien et de gestion de la capacité ou de remplir les fonctions correspondantes.

2) Informations manquantes ou largement incorrectes, corrompues, inadéquates ou trompeuses de la part de tout service de soutien[[4]](#footnote-4), y compris contamination de la piste.

3) Défaillance du service de communications.

4) Défaillance du service de surveillance.

5) Défaillance de la fonction ou du service de traitement et de diffusion des données.

6) Défaillance du service de navigation.

7) Défaillance de la sûreté du système ATM, qui a eu ou pourrait avoir une incidence négative directe sur la sécurité du service.

8) Surcharge importante du secteur ou des positions ATS pouvant entraîner une détérioration de la fourniture du service.

9) Réception ou interprétation incorrecte de communications importantes, y compris incompréhension de la langue utilisée, qui a eu ou pourrait avoir une incidence négative directe sur la sécurité du service.

10) Interruption prolongée des communications avec un aéronef ou une autre unité ATS.

**3. AUTRES ÉVÉNEMENTS**

1) Déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « PAN PAN »).

2) Interférence importante avec les services de navigation aérienne causée par une source extérieure [par exemple stations de radiodiffusion transmettant dans la bande FM, interférant avec le système d'atterrissage aux instruments (ILS), le radiophare omnidirectionnel VHF (VOR) et les communications].

3) Interférence avec un aéronef, une unité ATS ou une transmission de communication radio, y compris causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés.

4) Largage de carburant.

5) Alerte à la bombe ou détournement.

6) Fatigue influant, ou pouvant influer, sur la capacité à assurer les services de navigation ou de circulation aérienne en toute sécurité.

7) Absence de notification d'un changement important dans les services ou fonctions de navigation aérienne, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

8) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

***ANNEXE VI : ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRODROMES ET AUX SERVICES AU SOL (SERVICES D’ASSISTANCE EN ESCALE)***

**1. GESTION DE LA SÉCURITÉ D’UN AÉRODROME**

**Remarque :**La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents soient rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

**1.1. Événements liés aux aéronefs et aux obstacles**

1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle, une personne ou un véhicule.

2) Impact d'animaux y compris collision aviaire.

3) Sortie de piste ou de voie de circulation ou de l'aire de trafic.

4) Incursion réelle ou potentielle sur piste ou sur voie de circulation ou de l’aire de trafic.

5) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO) ou sortie de FATO.

6) Non-respect d'une clairance, instruction ou restriction par un aéronef ou un véhicule opérant sur l'aire de mouvement d'un aérodrome (par exemple erreur de piste, de voie de circulation ou de zone réservée d'un aérodrome).

7) Objet intrus (FOD) sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

8) Présence sur l'aérodrome, ou dans ses environs, d'obstacles qui ne sont pas publiés dans l'AIP (publication d'information aéronautique) ou par NOTAM (avis aux navigants) et/ou qui ne sont pas correctement balisés.

9) Interférence d’un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l’aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne.

10) Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic.

11) Dégâts causés par le souffle d'un réacteur, d'un rotor ou d'une hélice.

12) Déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « PAN PAN»).

13) Atterrissage avant la piste

14) Atterrissage ou décollage sur voie de circulation

**1.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions**

1) Interruption ou défaillance des communications entre :

a) l'exploitant de l'aérodrome, un véhicule ou tout autre personnel au sol, et les services de la circulation aérienne ou de gestion des aires de trafic ;

b) les services de gestion des aires de trafic et un aéronef, un véhicule ou les services de la circulation aérienne.

2) Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger un aéronef ou ses occupants.

3) Défaut important dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aérodrome.

4) Défaillance du système d'alerte d'urgence de l'aérodrome.

5) Indisponibilité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie eu égard aux exigences applicables.

**1.3. Autres événements**

1) Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

2) Événements liés à la sûreté de l'aérodrome (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).

3) Absence de notification d'un changement important dans les conditions d'exploitation de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

4) Déversement important de carburant pendant l'avitaillement.

5) Chargement de carburant ou d’autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect.

6) Défaillance dans le traitement d'une piste contaminée.

7) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

**2. SERVICES D’ASSISTANCE EN ESCALE DE L'AÉRONEF**

**Remarque** *:* La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents soient rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

**2.1. Événements liés aux aéronefs et aux aérodromes**

1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle y compris un véhicule.

2) Incursion sur piste ou sur voie de circulation ou sur l’aire de trafic.

3) Sortie de piste ou de voie de circulation ou sur l’aire de trafic.

4) Dommage important de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages, de courrier ou de fret.

5) Interférence d’un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne.

6) Objet intrus (FOD) sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

7) Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic.

8) Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

9) Événements liés à la sûreté de l'aérodrome (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).

**2.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions**

1) Interruption ou défaillance des communications avec un aéronef, un véhicule, les services de la circulation aérienne ou les services de gestion des aires de trafic.

2) Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants.

3) Carences importantes dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l’aérodrome.

**2.3. Événements spécifiques aux services d'assistance en escale**

1) Mauvaise disposition des passagers, manutention ou chargement incorrects des bagages, du courrier ou du fret, susceptibles d'avoir un effet important sur la masse et/ou le centrage de l'aéronef (y compris erreurs importantes dans les calculs du devis de masse).

2) Retrait de l'équipement d'embarquement entraînant une mise en danger des occupants de l'aéronef.

3) Arrimage ou fixation incorrects des bagages, du courrier ou du fret, susceptibles de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants, de quelque manière que ce soit, ou d'empêcher une évacuation d'urgence.

4) Transport, tentative de transport ou manutention de marchandises dangereuses, qui a entraîné ou aurait pu entraîner un risque pour la sécurité de l'exploitation ou créé une situation d'insécurité (par exemple incident ou accident dû à des marchandises dangereuses, tel que défini dans les instructions techniques (Doc. 9284) de l'OACI.

5) Non-respect de la réconciliation entre bagages et passagers.

6) Non-respect des procédures requises en matière de services d'assistance en escale des aéronefs, notamment des procédures en matière d'avitaillement en carburant ou de chargement, y compris positionnement incorrect ou retrait d'un équipement.

7) Déversement important de carburant pendant l'avitaillement.

8) Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptible d'avoir un effet important sur l'autonomie, les performances, le centrage ou la résistance de la structure de l'aéronef.

9) Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect.

10) Défaillance, dysfonctionnement ou défaut de l'équipement au sol utilisé pour l'assistance en escale, provoquant ou pouvant provoquer des dégâts à l'aéronef [par exemple flèche de remorquage ou groupe de démarrage au sol (GPU)].

11) Dégâts à l'aéronef provoqués par un équipement ou des véhicules d'assistance en escale, y compris dégâts précédemment non notifiés.

12) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

***ANNEXE VII :*  *EVENEMENTS SPECIFIQUES LIES A L’EXPLOITATION DES DRONES***

1. L’UAS (Unmanned Aircraft System) s’approche trop près d’un aéronef habité en vol, sans défaillance technique, pour la catégorie ouverte et spécifique ;
2. L’UAS sort de sa zone d’opération, ou de son terrain prive en agglomération ;
3. Une perte de liaison entre l’UAS et sa station de contrôle conduit à en perdre le contrôle, momentanément ou définitivement ;
4. L’UAS est détruit à l’atterrissage par suite d’un comportement inattendu de celui-ci
5. L’UAS pénètre dans le périmètre interdit autour d’un aérodrome, sans défaillance technique ;
6. Au cours d’une situation anormale, l’UAS ne répond pas nominalement à l’activation d’une fonction de sécurité, ou celle-ci conduit à la perte de l’UAS ;
7. L’UAS s’échappe de la zone d’opération prévue sans possibilité de le faire revenir ;
8. L’UAS est détruit à la suite d’une panne subite d’alimentation, dans le périmètre prévu de vol ;
9. L’UAS échappe à tout contrôle, poursuit sa route en vol autonome et survole un territoire fortuitement désert, mais non prévu dans l’étude de sécurité ;
10. Crash au sol, sans fonctionnement d’un dispositif « fail-safe » requis, avec ou sans tiers expose ;
11. L’UAS tombe dans la zone d’opération dans la zone d’exclusion des tiers, un aéronef habité pénètre dans un espace réservé pour l’opération UAS.

***ANNEXE* *VIII* : *DEMANDE D'INFORMATIONS FIGURANT DANS LA BASE DE DONNEES NATIONALE DU TOGO***

1. Nom :

Fonction/poste :

Société :

Adresse :

Tél.

Adresse électronique :

Date :

Type d'activités :

Catégorie de demandeur [voir l'annexe II de l’arrêté XXXXXXXX du XXX relatif à la notification et à l’analyse d’événements de sécurité de l’aviation civile

2. Informations demandées (veuillez être aussi précis que possible en indiquant la date/période pertinente à laquelle vous vous intéressez) :

3. Motif de la demande :

4.Expliquez les fins auxquelles les informations seront utilisées :

5. Date pour laquelle les informations sont demandées :

6. Le formulaire rempli doit être envoyé par courriel à : (point de contact)

7. Accès à l'information

Le point de contact n'est pas tenu de communiquer toute information demandée. Il n'est autorisé à le faire que s'il a la certitude que la demande est compatible avec l’arrêté XXXXXX. Le demandeur s'engage et engage l'organisation dont il est issu à limiter l'utilisation des informations aux fins qu'il a décrites au point 4. Il est aussi rappelé que les informations fournies sur la base de la présente demande ne sont communiquées qu'aux seules fins de la sécurité aérienne, comme le prévoit le l’arrêté XXXXX et non à d'autres fins, telles que, notamment, des fins d'imputation de faute ou de responsabilité, ou à des fins commerciales.

Le demandeur n'est pas autorisé à divulguer à qui que ce soit des informations qui lui ont été données sans le consentement écrit du point de contact.

Le non-respect de ces conditions peut entraîner un refus d'accès à d'autres informations figurant dans le répertoire central européen et, le cas échéant, l'imposition de sanctions.

8. Date, lieu et signature :

1. Y compris un véhicule ou une personne. [↑](#footnote-ref-1)
2. Il s'agit d'une situation dans laquelle les distances minimales de séparation réglementaires n'ont pas été maintenues entre deux aéronefs ou entre un aéronef et l'espace aérien auquel les distances minimales s'appliquent. [↑](#footnote-ref-2)
3. En l'absence de distances minimales de séparation réglementaires, situation dans laquelle la distance entre deux aéronefs est considérée comme insuffisante pour que les pilotes puissent assurer la sécurité de la séparation. [↑](#footnote-ref-3)
4. Par exemple services de la circulation aérienne (ATS), service automatique d'information de région terminale (ATIS), services météorologiques, bases de données de navigation, cartes, graphiques, service d'information aéronautique (AIS), manuels. [↑](#footnote-ref-4)