REPUBLIQUE DU TCHAD

PRESIDENCE DE REPUBLIQUE

PRIMATURE

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE NATIONALE

SECRETARIAT GENERAL

AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE

VISA : CPEAIA

UNITE - TRAVAIL – PROGRES

وحدة.عمل.تقدم

جمهورية تشاد

رئاسة جمهوري

رئاسة الوزراء

وزارة النقل والطيران المدني والأرصاد الجوية الوطنية

الأمانة العامة

سلطة الطيران المدني

ARRETE N°030 /PR/PM/MTACMN/SG/ADAC/2025
Instituant le mécanisme de notification et de gestion des événements de sécurité de l'aviation civile

La Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale ratifiée le 15 janvier 1960 ;

Vu la Loi N°012/PR/2005 du 16 septembre 2005 portant création de l'Autorité de l'Aviation Civile ;

Vu la Loi N°017/PR/2015 du 26 mai 2015 portant ratification de l'Ordonnance N°008/PR/2015 du 27 mars 2015 portant Code de l'aviation civile du Tchad ;

Vu la Loi N°011/PR/2017 du 16 juin 2017 portant amendement du Code de l'aviation civile du Tchad ;

Vu le Décret N°0064/PR/2025 du 04 février 2025 portant nomination d'un Premier Ministre, Chef du gouvernement ;

Vu le Décret N°0112/PR/PM/2025 du 27 février 2025 portant rectificatif du Décret N°0065/PR/PM/2025 du 06 février 2025 portant nomination des membres du gouvernement ;

Vu le Décret N°1102/PR/PM/2025 du 12 juin 2025 portant structure générale du gouvernement et attributions de ses membres ;

Vu le Décret N°011/PR/PM/MTACMN/2024 du 10 juin 2024 portant Organisation et fonctionnement de l'Autorité de l'Aviation Civile ;

Vu les Décret N°0091/PT/PM/MTACMN/2024 du 14 février 2024 et N°0010/PR/PM/MTACMN/2025 du 18 janvier 2025, portant nomination à des postes de responsabilité à l'Autorité de l'Aviation Civile ;

Vu l'Arrête N°022/MITAC/SE/SG/ADAC/2015 du 20 mars 2015 portant adoption et promulgation des Règlements Aéronautiques du Tchad ;

Sur proposition du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile ;

ARRÊTÉ :

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, conformément au Programme National de Sécurité (PNS) du Tchad.

Il établit 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'Autorité de l'Aviation Civile et à la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation.

Cet arrêté établit en outre un cadre pour :

a) la notification d'évènements 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 relatives à la sécurité pertinentes dans ce contexte ;

b) l'analyse des évènements et d'autres informations relatives à la sécurité notifiés et aux mesures de suivi associées ;

c) l'usage approprié des informations relatives à la sécurité collectées ;

d) la protection des professionnels de l'aviation.

Il vise à assurer :

a) une meilleure lisibilité des évènements de sécurité existants, par les opérateurs et par l'Autorité ;

b) la prise des mesures de sécurité en temps utile, sur la base de l'analyse des informations collectées ;

c) la prise en compte et de la gestion des risques de sécurité aérienne.

Article 2 : Définitions

Aux fins du présent arrêté, on entend par :

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

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

- dans l'aéronef, ou en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou
- directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

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

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur ; (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brises, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations) ; ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti-couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

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

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. Ce terme recouvre également les drones.

Autorités compétentes : l'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation

Culture de sécurité : Façon dont la sécurité est perçue, appréciée et priorisée par la direction et par les employés d'une organisation.

Culture juste : Culture de sécurité dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punies 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 tolérées.

Danger : Situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer.

Données de sécurité : Ensemble défini de faits ou ensemble de valeurs de sécurité collectés de diverses sources liées à l'aviation qui est utilisé pour maintenir ou améliorer la sécurité. Les données de sécurité proviennent d'activités proactives ou réactives concernant la sécurité, notamment les suivantes :

- enquêtes sur des accidents ou des incidents ;
- comptes rendus de sécurité ;
- comptes rendus de maintien de la navigabilité ;
- suivi des performances opérationnelles ;
- inspections, audits, enquêtes ;
- études et analyses de sécurité.

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

Incident grave : Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

Notifiant : Personne physique qui notifie un évènement ou d'autres informations relatives à la sécurité en vertu de la présente circulaire.

Prestataire de services aériens : Organisme de formation, exploitant d'aéronefs, organisme de maintenance d'aéronefs, Fournisseur de services de la Circulation aérienne, exploitant d'aérodrome ou toute organisation fournissant des produits et/ou des services dans le domaine de l'aviation au Tchad et/ou qui emploie, sous-traite ou utilise les services de personnes qui sont tenues de notifier les évènements.

Programme national de sécurité : Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.

Risque de sécurité : Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.

Sécurité : Etat dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

Service d'enquête sur les accidents : Service désigné par un Etat pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents graves de l'aviation civile.

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.

Taxonomie : Classification d'éléments pour former des listes concernant un domaine d'activité.

Taxonomie ADREP : Ensemble de définitions et de descriptions utilisées lors de la collecte et de la notification des données sur les accidents et incidents graves d'aviation à l'OACI.

Article 3 : Champ d'application

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

- à l'exploitation technique des aéronefs immatriculés ou exploités au Tchad impliquant :
  - les opérations aériennes ;
  - les éléments techniques de l'aéronef ;
  - l'entretien et la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs.
- aux prestataires de services exerçant sur le territoire tchadien comprenant :
  - les services de la navigation aérienne ;
  - les aérodromes et installations d'aérodromes ;
  - les organismes d'assistance en escale.
- aux organismes de formation du personnel aéronautique.

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'autorité de l'aviation civile et à la commission permanente d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation 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.

4.1 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 évènements liés à l'exploitation des 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 évènements liés à des conditions techniques, à la gestion du maintien de la navigabilité, à l'entretien et à la réparation des aéronefs, 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 évènements liés 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 ;

iii) les événements liés à l'exploitation, en rapport avec les services de navigation aérienne ;

d) les évènements en rapport avec les aérodromes et les services au sol ;

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'assistances en escales et services connexes.

Les détails des événements devant être obligatoirement notifiés sont précisés aux annexes III à VIII du présent arrêté.

Un évènement impliquant un aéronef immatriculé au Tchad ou exploité par un transporteur aérien du Tchad est notifié aux autorités compétentes même s'il est survenu hors du territoire national.

4.2 Chaque prestataire de service met en place un système de comptes rendus obligatoires pour faciliter la collecte, l'enregistrement et la transmission des renseignements sur les événements visés au paragraphe 4.1.

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

Chaque prestataire de service 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 aux paragraphes 4.1 et 8. 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.

4.3 L'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation mettent en place un système de gestion de comptes rendus obligatoires pour faciliter la collecte des évènements notifiés par les prestataires de services aériens.

4.4 Les personnes figurant ci-après notifient immédiatement les événements visés au paragraphe 4.1 directement aux autorités compétentes ou 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 :

a) 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 Tchad ou d'un

aéronef immatriculé à l'étranger mais utilisé par un exploitant pour lequel le Tchad assure la surveillance de l'exploitation ou par un exploitant exerçant au Tchad ;

b) toute personne impliquée dans la gestion du maintien de navigabilité, l'entretien ou la modification d'un aéronef ou de tout équipement ou pièce s'y rapportant ;

c) toute personne 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 ;

d) un contrôleur de la circulation aérienne, qui exerce dans un organisme des services de navigation aérienne ;

e) une personne qui assure le service d'information de vol d'aérodrome sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ;

f) une personne qui exerce une fonction liée à l'installation, la modification, l'entretien, la réparation, la révision, la vérification ou à l'inspection des installations de navigation aérienne ;

g) une personne qui exerce une fonction liée à la gestion de la sécurité d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ;

h) une personne qui exerce une fonction liée à l'installation, la modification, l'entretien, la réparation, la révision, la vérification ou à l'inspection des installations de navigation aérienne ;

i) une personne qui exerce une fonction liée à l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement et le tractage ou le remorquage dans un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique.

j) un télépilote ou tout autre agent impliqué dans l'exploitation des aéronefs non habités.

Lorsqu'il s'agit d'événement lié à la gestion du trafic aérien, l'exploitant ou le commandant de bord informe également le fournisseur des services de la navigation aérienne qui notifie cet événement aux autorités compétentes.

Article 5 : Délai de notification

Les accidents et incidents graves survenus sur le territoire national ou à l'étranger impliquant le Tchad en tant qu'Etat d'immatriculation ou de l'exploitant de l'aéronef impliqué sont immédiatement notifiés par les prestataires de services aériens à l'autorité de l'aviation civile et à la commission permanente d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation, par meilleure et la plus rapide des voies disponibles conformément aux procédures établies à cet effet.

Tout prestataire de service exerçant au Tchad notifie à l'autorité de l'aviation civile et à la commission permanente d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation, par compte rendu, 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.

L'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation disposent d'un système de gestion de comptes rendus obligatoires pour faciliter la collecte des évènements notifiés par les prestataires de services aériens.

Ces comptes rendus sont envoyés à l'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation suivant les procédures établies à cet effet.

Article 6 : Comptes rendus volontaires

6.1 Tout prestataire de services aériens est tenu de mettre en place un système de comptes rendus volontaires pour faciliter la collecte :

a) de renseignements sur les événements qui ne seraient pas collectés dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires ;

b) d'autres informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne.

6.2 L'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation dispose d'un système de gestion des comptes rendus volontaires pour faciliter la collecte des informations visées au paragraphe 6.1.

6.3 Tout prestataire de services aériens notifie à l'Autorité de l'Aviation Civile, en temps utile, les renseignements sur les évènements et les 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. Ces comptes rendus sont envoyés à l'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation selon les procédures établies à cet effet.

Article 7 : Collecte et stockage des informations

7.1. Chaque prestataire de service aérien établi au Tchad désigne une ou plusieurs personnes chargées de gérer en toute indépendance la collecte, la protection, 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 et documents connexes, en vue de promouvoir une culture juste.

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

7.3. L'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation disposent d'un mécanisme indépendant de collecte, de protection, d'évaluation, de traitement, d'analyse et de stockage des renseignements sur les événements notifiés en vertu des articles 4 et 6.

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'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation disposent d'une base de données nationale des comptes rendus d'événements établis à partir des renseignements sur les événements collectés conformément aux articles 4 et 6.

7.6. Les informations pertinentes non confidentielles relatives aux accidents et aux incidents graves collectées ou publiées par la commission permanente d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation sont également enregistrées dans cette base de données nationale.

7.7. L'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation 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 une classification de l'événement concerné au regard des risques pour la sécurité.

8.3. L'Autorité de l'Aviation Civile 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 :

a) normalisés afin de faciliter l'échange d'informations ; et

b) compatibles avec la taxonomie du compte rendu d'accident/incident (ADREP).

8.5. L'Autorité de l'Aviation Civile élabore en collaboration avec la Commission Permanente d'Enquête sur les Accidents et Incidents d'Aviation, un mécanisme commun de classification des risques leur permettant ainsi qu'aux prestataires de service, de classifier les événements selon le risque qu'ils présentent pour la sécurité.

Article 9 : Partage et échange d'informations

9.1. Dans le cadre de leurs attributions respectives, l'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation peuvent participer à un échange d'informations en mettant à la disposition des autorités compétentes des autres États ou organismes régionaux toutes les informations relatives à la sécurité stockées dans la base de données contenant les comptes rendus.

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

9.2. L'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation peuvent 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 :

a) présentant un intérêt pour un autre État ; ou

b) 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 dans le respect des exigences en vigueur à la protection des données 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'Autorité de l'Aviation Civile ou de la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation 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 électronique 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

Le point de contact établit 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 aérien doit élaborer 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 identifie une mesure corrective ou préventive appropriée requise pour remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité aérienne, elle :

a) met en œuvre cette mesure en temps utile ;

b) 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 doit communiquer régulièrement à son personnel et au personnel de ses sous-traitants 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 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'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation dans un délai de trente (30) jours suivant la date de notification de l'événement par le notifiant :

a) les premiers résultats de l'analyse effectuée en vertu du paragraphe 12.1, le cas échéant ; et

b) 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 à l'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation.

L'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation peuvent demander à un prestataire de services aériens de leur communiquer les premiers résultats ou les résultats finaux de l'analyse d'un événement qui lui a été notifié mais pour lequel elles n'ont reçu aucun suivi ou n'ont reçu que les premiers résultats.

12.5. L'Autorité de l'Aviation Civile analyse les informations sur les évènements qui lui sont notifiés directement en application de l'article 4 – paragraphe 4.4 et de l'article 6 – paragraphe 6.3, en vue d'identifier les dangers pour la sécurité associés à ces événements. Sur la base de cette analyse, elle formule des recommandations concernant les mesures préventives ou correctives en vue d'améliorer la sécurité aérienne.

12.6. A la suite de l'analyse visée au paragraphe 12.5, l'Autorité de l'Aviation Civile :

a) notifie au prestataire de services lesdites mesures à mettre en œuvre ; et

b) s'assure de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures issues de ces recommandations

12.7. Pour tout évènement ou groupe d'évènements faisant l'objet d'un suivi conformément au paragraphe 12.4, l'Autorité de l'Aviation Civile contrôle de manière appropriée la mise en œuvre des mesures correctrices prises par le prestataire de services concerné. Si l'Autorité de l'Aviation Civile conclut que la mise en œuvre et l'efficacité des mesures correctrices notifiées ne permettent pas de remédier aux défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité, elle veille à ce que d'autres mesures appropriées soient prises et mises en œuvre par le prestataire de services concerné.

12.8. Les informations relatives à l'analyse et au suivi des différents évènements ou groupes d'évènements, obtenues en vertu de la présente section, sont stockées dans la base de données de l'ADAC, conformément au paragraphe 12.5.

12.9. Les informations issues de l'analyse des comptes rendus d'évènements sont utilisées par l'Autorité de l'Aviation Civile pour identifier les mesures correctives qui doivent, le cas échéant, être prises dans le cadre du Programme National de Sécurité.

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

L'Autorité de l'Aviation Civile 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), des activités de surveillance continue réalisées par l'Autorité de l'Aviation Civile et pour la résolution en temps utiles de carences identifiées.

Article 14 : Confidentialité et utilisation appropriée des informations

14.1. Chaque prestataire de services aériens prend des mesures nécessaires pour garantir la confidentialité des renseignements sur les évènements qu'il reçoit en vertu des paragraphes 7.1 et 7.2.

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

L'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation et les prestataires de services ne mettent pas à disposition ou n'utilisent pas les informations sur les évènements :

a) en vue de l'imputation de fautes ou de responsabilités ; ou

b) pour toute fin autre que le maintien ou l'amélioration de la sécurité aérienne.

L'Autorité de l'Aviation Civile et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation s'assurent de la protection des données de sécurité collectées dans le cadre de leurs activités respectives conformément à la règlementation en vigueur.

Article 15 : Protection des sources d'informations et culture juste

15.1. Chaque prestataire de services aériens veille à ce que l'ensemble des données personnelles (noms, adresses ou autres contacts des personnes physiques) ne soit mis à la disposition des membres de son personnel 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.

15.2. Aucune donnée personnelle n'est enregistrée dans la base de données nationale. Ces informations désidentifiées sont mises à la disposition de toutes les parties concernées, afin de leur permettre de s'acquitter de leurs obligations en matière d'amélioration de la sécurité aérienne.

15.3. Sauf dans les cas où le paragraphe 15.4 s'applique, les membres du personnel et le personnel sous contrat qui notifient un évènement ou qui sont mentionnés dans les comptes-rendus d'évènement conformément à l'article 7 – paragraphe 7.1, ne devraient subir aucun préjudice de la part de leur employeur ou du prestataire de services aériens pour lequel les services sont fournis sur la base des informations communiquées par le notifiant.

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

a) en cas de manquement délibéré aux règles ;

b) 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 services aériens adopte, après consultation 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 par ce prestataire de services.

Article 16 : Amendement des annexes de l'arrêté

En fonction de l'évolution des exigences réglementaires, le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile et le Président de la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation peuvent apporter des amendements aux annexes du présent arrêté qui font partie intégrante du présent arrêté.

Article 17 : Dispositions finales

Le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile et le Président de la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui prend effet à compter de sa date de signature et sera publié au Journal Officiel de la République.

Fait à N'Djamena, le 14 JUIL 2025

La Ministre des Transports, de l'Aviation Civile
et de la Météorologie Nationale

REPUBLIQUE DU TCHAD
Unité - Travail - Progrès
Ministre
MINISTERE DES TRANSPORTS DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE NATIONALE

FATIMA GOUKOUNI WEDDEYE

ANNEXES A L'ARRÊTÉ

INSTITUANT LE MECANISME DE NOTIFICATION ET DE GESTION DES EVENEMENTS DE SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

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

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, les prestataires de services aériens veillent à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations suivantes :

1. **Titre de l'évènement**
2. **Références du dossier :**
    a. entité responsable,
    b. numéro du dossier,
    c. statut de l'événement.
3. **Date :**
    a. date de survenance de l'évènement,
    b. heure de survenance de l'évènement (en UTC),
    c. date de prise de connaissance de l'évènement.
4. **Lieu :**
    a. Etat/zone de l'évènement ;
    b. lieu de l'évènement.
5. **Description de l'évènement et de son contexte**
6. **classification :**

2. CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES SPECIFIQUES

2.1. Champs relatifs à l'aéronef

1) identification de l'aéronef :

a) Etat d'immatriculation
b) marque/modèle/série,
c) immatriculation de l'aéronef,
d) indicatif d'appel.

2) Exploitation de l'aéronef :

a) exploitant,

b) type d'exploitation.

2.2. Champs relatifs aux services de navigation aérienne

1) lien avec la gestion du trafic aérien (ATM) :

a) contribution de l'ATM,

b) service concerné (effet sur le service ATM).

2) nom de l'unité des services de la circulation aérienne (ATS)

3) Espace aérien :

a) type d'espace aérien,

b) classe d'espace,

c) dénomination FIR (région d'information de vol) et UIR (région supérieure d'information de vol).

2.3 Champs relatifs à l'aéroport

1. Indicateur d'emplacement (indicateur OACI de l'aéroport),
2. Localisation sur l'aéroport.

2.4 Champs relatifs à l'analyse

1) Gravité :

a) dommages les plus importants,

b) niveau de blessure (mortel, grave, sans gravité).

2) Blessures corporelles :

a) nombre de personnes ayant subi des blessures au sol,

b) nombre de personnes ayant subi des blessures à bord de l'aéronef.

3) Classification de l'évènement :

a) classe d'évènement,

b) catégorie d'événement.

4) Classification des risques.

5) Types d'évènement.

6) Causes.

7) Actions correctrices.

ANNEXE II : LISTE DES EVENEMENTS D'AVIATION FAISANT L'OBJET D'UNE NOTIFICATION OBLIGATOIRE

La catégorisation de l'évènement à laquelle il convient de se référer lors de la notification, au moyen des systèmes de comptes rendus obligatoires, des évènements visés au paragrahe23.3.1.2 figures dans la présente section.

La présente section est structurée de telle sorte que les évènements 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 évènements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

1. Evènements liés à l'exploitation de l'aéronef

1.1 Opérations aériennes

1.1.1. 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 ;
3) Type de carburant inapproprié ou carburant contaminé.

1.1.2. 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) Atterrissage ou décollage sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation ou une piste non assignée ;

14) Retrait d'un train d'atterrissage ou atterrissage sur le ventre, non classé comme accident ;

15) 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.

1.1.3. Toute phase de vol

1) Perte de contrôle ;

2) Attitude inusuelle, assiette ou roulis excessifs ou vitesse inadaptée aux conditions de vol ;

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) Ecart 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/aspiration 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.

1.1.4. Autres types d'évènements

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 évènement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

1.2. Évènements techniques

1.2.1. 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 entrainé 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 entrainant des indications trompeuses pour l'équipage ;

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

1.2.2. 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 (EDTO), liste minimale d'équipements (LME)] ;

4) Dépassement des limites d'exploitation du moteur, y compris survitesse ou impossibilité de maitriser 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 entrainant une ou plusieurs des conséquences suivantes :

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

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

    c) non-confinement de composants/débits.

1.3. Interaction avec les services de navigation aérienne (ANS)

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

2) Interruption prolongée des communications avec une unité ATS (services de la circulation aérienne) ;

3) Instructions contradictoires de différentes unités ATS pouvant entrainer 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.

1.4. Urgences et autres situations critiques

1) Tout évènement entrainant 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, influant 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 règlementaire ;

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 entrainant 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 ;

12) Membre d'équipage sous l'effet de substance psychoactive ;

13) Découverte d'un cas présumé de maladie transmissible à bord.

1.5. Environnement extérieur et météorologique

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

2) Avis de résolution du système anticollision embarqué (TCAS/ACAS-TA/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) Etat de contamination inattendue de la piste ;

7) Turbulences de sillage ;

8) Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs- volants, illuminations laser, lumières éblouissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits d'aéronef 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 entrainant 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 entrainant 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 ;

15) Tempêtes de sable.

1.6. Sureté

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.

2. Evènements liés aux conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef

2.1. Conception

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

2.2 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 boite 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 illimitée entrainant 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 ambigües incorrectes ou insuffisantes qui pourraient entrainer 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) Remise en service de produits ou d'éléments d'aéronef avec un certificat de remise en service non recevable (domaine d'agrément ou licence de mécanicien non appropriée par exemple).

16) 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 ;

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

18) Tout évènement 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 ;

19) 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.

3. Evènements liés aux services et aux installations de navigation aérienne

3.1 Evènements liés à l'aéronef

1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en vol, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle, notamment un véhicule, y compris quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-CFIT) ;

2) Non-respect des minimums de séparation ;

3) Séparation insuffisante ;

4) Avis de résolution TCAS/ACAS (TCAS/ACAS-TA/RA) ;

5) Impact d'animaux y compris collision aviaire ;

6) Sortie de piste ou de voie de circulation ou de l'aire de trafic ;

7) Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou l'aire de trafic ;

8) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO) ou sortie de FATO ;

9) Non-respect par l'aéronef d'une clairance ATC ;

10) 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 au l'emport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles que prévues par les règlements applicables.

11) Evènements liés à une confusion d'indicatifs d'appel.

3.2. 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, y compris contamination de la piste.

3) Défaillance ou indisponibilité du service de communication.

4) Défaillance ou indisponibilité du service de surveillance.

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

6) Défaillance ou indisponibilité 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 entrainer 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 un autre organisme ATS.

3.3. Autres évènements

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, un organisme ATS ou une transmission de communication radio, y compris causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières éblouissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits d'aéronefs ou par des moyens similaires ;

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 évènement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

4. Evènements liés aux aérodromes et aux services au sol

4.1. Gestion de la sécurité d'un aérodrome

4.1.1. Évènements 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, d'aire de trafic 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 ou aspiration d'un réacteur, d'un rotor ou d'une hélice ;

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

13) Atterrissage ou décollage non autorisé sur une voie de circulation ;

14) Atterrissage ou décollage sur une piste fermée.

15) Atterrissage avant la piste.

4.1.2. 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.

4.1.3. Autres évènements

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) 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 ;

3) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat ;

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

5) Déversement important de carburant pendant l'avitaillement ;

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

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

4.2. Services d'assistance en escale de l'aéronef

4.2.1. Évènements liés aux aéronefs et aux aérodromes

1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en vol, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle, y compris un véhicule, passerelle télescopique ou GSE ;

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 courriers 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).

4.2.2. 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 (passerelle télescopique ou GSE, etc.) 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.

4.2.3. Évènements spécifiques aux services d'assistance en escale

1) Manutention ou chargement incorrects des passagers, 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 entrainant 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) Manutention ou transport de marchandises dangereuses, qui a entrainé ou aurait pu entrainer 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 de l'OACI Doc. 9284) ;

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 de dégivrage, 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 barre de tractage ou groupe de démarrage au sol (GPU)] ;

11) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat ;

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

13) Objets abandonnés sur place lors du placement d'aéronef, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

14) Souffle/aspiration avion lors du calage et balisage d'aéronef, qui a mis ou aurait pu mettre en danger les occupants, toute autre personne ou tout aéronef à proximité.

15) Electricité, câbles et tuyaux au sol, bruit ou gaz d'échappement, qui ont mis ou auraient pu mettre, en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne, lors de l'opération d'alimentation en air conditionné (ACU) et l'alimentation électrique (APU et GPU).

16) Obstacles autour de l'aéronef, qui ont mis ou auraient pu mettre, en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne, lors de la gestion opérationnelle de l'aéronef.

17) Communication verbale ou geste mal comprise qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne lors du traitement des passagers à bord, placement et guidage de l'aéronef.

18) Porte de l'aéronef encore armée (toboggan) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne lors de l'embarquement ou débarquement des passagers à l'aide d'une passerelle télescopique ou d'un escalier mobile.

19) Souffle/aspiration moteur qui a mis ou aurait pu mettre en danger toute personne sur les aires de mouvement.

20) Tapis convoyeur en mouvement lors du chargement ou déchargement qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, les agents opérationnels ou toute autre personne.

21) Plateforme élévatrice (le loader) qui a mis ou aurait pu mettre, en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne, lors du chargement ou déchargement.

22) Marchandise mal conditionnée lors du transfert (convoi de chariots ou tout autre moyen) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

23) Mise en mouvement inopportune des conteneurs par une tierce personne ou conteneurs en surélévation qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne lors du transfert de fret à l'aide d'un camion ou d'un tracteur.

24) Renversement/déplacement de l'engin sous l'action du vent, souffle/aspiration moteur qui ont mis ou auraient pu mettre, en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne lors des opérations de mise à bord, lors de l'armement cabine, lors de la maintenance de l'aéronef.

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

5. Les aéronefs motorisés non complexes et aéronefs légers complexes

La présente partie 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.

5.1. Opérations aériennes

1) Perte de contrôle involontaire ;

2) Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue ;

3) Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage ;

4) Incursion sur piste ;

5) Sortie de piste ;

6) Tout vol effectué au moyen d'un aéronef inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;

7) Vol involontaire en conditions IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) d'un aéronef non certifié IFR (règles de vol aux instruments), ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;

8) Largage involontaire de cargaison.

5.2. Événements techniques

1) Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice) ;

2) Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée ;

3) Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef ;

4) Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol ;

5) Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel ;

6) Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

5.3. Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien

1) Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;

2) Non-respect de l'espace aérien.

5.4. Urgences et autres situations critiques

1) Tout évènement entraînant un appel d'urgence ;

2) Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef ;

3) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

5.5. Environnement extérieur et météorologie

1) Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle ;

2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence ;

3) Impact d'animaux y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel ;

4) 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 ;

5) Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef ;

6) Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence ;

7) Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

6. EVENEMENTS SPECIFIQUES LIES A L'EXPLOITATION DES AERONEFS NON HABITES (UAS/RPAS)

1) L'aéronef non habité s'approche trop près d'un aéronef habité en vol, sans défaillance technique, pour la catégorie ouverte et spécifique.
2) L'aéronef non habité sort de sa zone d'opération, ou de son terrain privé en agglomération.
3) Une perte de liaison entre l'aéronef non habité et sa station de contrôle conduisant à en perdre le contrôle, momentanément ou définitivement.
4) L'aéronef non habité est détruit à l'atterrissage par suite d'un comportement inattendu de celui-ci.
5) L'aéronef non habité pénètre dans le périmètre interdit autour d'un aérodrome, sans défaillance technique.
6) Au cours d'une situation anormale, l'aéronef non habité ne répond pas nominalement à l'activation d'une fonction de sécurité, ou celle-ci conduit à la perte du drone.
7) L'aéronef non habité s'échappe de la zone d'opération prévue sans possibilité de le faire revenir.
8) L'aéronef non habité est détruit à la suite d'une panne subite d'alimentation, dans le périmètre prévu de vol.
9) L'aéronef non habité 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.
11) L'aéronef non habité tombe dans la zone d'opération dans la zone d'exclusion des tiers, un aéronef habité pénètre dans un espace réservé pour l'opération du drone.
12) Tout événement lié aux conditions météorologiques ou à la sécurité.
13) L'aéronef non habité subit des attaques criminels, de détournement.

ANNEXE III : FORMULAIRES DE COMPTES RENDUS OBLIGATOIRES D'EVENEMENTS DE SECURITE D'AVIATION CIVILE

***NOTE** : les formulaires de notifications sont disponibles sur le site web de l'ADAC*

ANNEXE IV : DEMANDE D'INFORMATIONS FIGURANT DANS LA BASE DE DONNEES NATIONALE

1. Nom :

Fonction/poste :
Société :
Adresse :
Tél. :
Adresse électronique :
Date :
Type d'activités :
Catégorie de demandeur :

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, qui peut demander des pièces justificatives complémentaires, 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 au présent arrêté.

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 présent arrêté 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 la base de données nationale, l'imposition de sanctions.

8. Date, lieu et signature