

# JOURNAL OFFICIEL

## DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

paraissant le jeudi de chaque semaine à Brazzaville

DESTINATIONS	ABONNEMENTS			NUMERO
	1 AN	6 MOIS	3 MOIS	
REPUBLIQUE DU CONGO .....	24.000	12.000	6.000	500 F CFA
Voie aérienne exclusivement				
ETRANGER .....	38.400	19.200	9.600	800 F CFA

□ Annonces judiciaires et légales et avis divers : 460 frs la ligne (il ne sera pas compté moins de 5.000 frs par annonce ou avis).  
Les annonces devront parvenir au plus tard le jeudi précédant la date de parution du "JO".  
□ Propriété foncière et minière : 8.400 frs le texte. □ Déclaration d'association : 15.000 frs le texte.

DIRECTION : TEL./FAX : (+242) 281.52.42 - BOÎTE POSTALE 2.087 BRAZZAVILLE - Email : journal.officiel@sgg.cg  
Règlement : espèces, mandat postal, chèque visé et payable en République du Congo, libellé à l'ordre du **Journal officiel**  
et adressé à la direction du Journal officiel et de la documentation.

## SOMMAIRE

### PARTIE OFFICIELLE

#### - LOI -

23 mai Loi n° 14-2024 portant création du centre africain de recherche en intelligence artificielle..... 619

#### - DECRETS ET ARRETES -

##### A - TEXTES GENERAUX

##### MINISTERE DU CONTROLE D'ETAT, DE LA QUALITE DU SERVICE PUBLIC ET DE LA LUTTE CONTRE LES ANTIVALEURS

27 mars Décret n° 2024-118 fixant les règles de gestion de l'offre de service public..... 620

##### MINISTERE DES HYDROCARBURES

23 mai Décret n° 2024-206 portant attribution à la Société nationale des pétroles du Congo d'un permis d'exploitation d'hydrocarbures liquides ou gazeux dit « Nanga V »..... 626

##### MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE

24 mai Arrêté n° 10240 fixant les règles relatives à la collecte, au stockage et à l'analyse des événements de sécurité..... 627

24 mai Arrêté n° 10241 fixant les règles régissant l'exercice de la fonction d'enquêteur de sécurité de l'aviation civile..... 640

24 mai Arrêté n° 10242 fixant les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile..... 646

##### B - TEXTES PARTICULIERS

##### MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE LA DECENTRALISATION ET DU DEVELOPPEMENT LOCAL

##### Radiation

23 mai Arrêté n° 10194 portant radiation des cadres de la gendarmerie nationale de neuf sous-officiers 665

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE  
ET DE LA MARINE MARCHANDE**

*Agrément*

23 mai Arrêté n° 10195 portant agrément de la société  
ATLANTIK CONGO AIRWAYS en qualité de  
transporteur aérien public..... 666

**MINISTERE DE LA JUSTICE, DES DROITS HUMAINS  
ET DE LA PROMOTION DES PEUPLES AUTOCHTONES**

*Actes en abrégé*

- Nomination..... 666

- Changement de nom patronymique..... 670

**PARTIE NON OFFICIELLE**

**- ANNONCE LEGALE -**

- Déclaration d'associations..... 670

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION  
CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE**

**Arrêté n° 10240 du 24 mai 2024** fixant les règles relatives à la collecte, au stockage et à l'analyse des événements de sécurité

Le ministre des transports, de l'aviation civile  
et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;  
Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;  
Vu le traité révisé instituant la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale du 25 juin 2008 ;  
Vu le règlement n° 07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des États membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ;  
Vu la loi n° 29-2019 du 10 octobre 2019 portant protection des données à caractère personnel ;

Vu le décret n° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;  
 Vu le décret n° 2011-732 du 7 décembre 2011 portant attributions et organisation du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ;  
 Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;  
 Vu le décret n° 2021-324 du 6 juillet 2021 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;  
 Vu le décret n° 2022-1850 du 24 septembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement ;  
 Vu le décret n° 2023-54 du 24 février 2023 portant organisation du ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Arrête :

### Chapitre 1 : Dispositions générales

Article premier : Le présent arrêté fixe les règles relatives à la collecte, au stockage et à l'analyse des événements de sécurité.

Ces règles ont pour objectif de renforcer la sécurité aérienne.

Article 2 : Au sens du présent arrêté, on entend par :

Accident : Evénement lié à l'utilisation d'un aéronef, 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 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 où l'aéronef est prêt à manoeuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et au cours duquel :

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
  - dans l'aéronef ;
  - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ;
  - 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 personnes ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
  - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol ;
  - 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 Gommages 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-brise, au revêtement de fuselage, tels que 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 ;

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

Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

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.

Autorités compétentes : l'agence nationale de l'aviation civile et le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

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 : une situation ou un objet qui est susceptible de causer la mort ou des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou aux structures, une perte de matériel, ou une réduction de la capacité à exécuter les fonctions assignées.

Données personnelles : les noms 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 : événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Incident grave : incident dont les circonstances indiquent qu'il 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 manoeuvrer 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 : une personne physique qui notifie un événement ou d'autres informations relatives à la sécurité en vertu du présent arrêté.

Organisme : toute organisation établit en République du Congo fournissant des produits 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, conformément à l'article 3 du présent arrêté.

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 qui figurent dans l'une des catégories ci-après :

- fabricants : concepteurs et fabricants d'aéronefs, de moteurs, d'hélices, de pièces, 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 ;
- 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 services à la navigation aérienne ; ou de la maintenance ou de la révision des systèmes, des composants et des équipements du côté piste des aéroports ;
- 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 ;
- fournisseurs des services de navigation aérienne et prestataires de fonctions spécifiques de gestion du Trafic aérien (ATM) ;
- Prestataires de services aéroportuaires : organisations chargées de l'entretien des aéronefs au sol, y compris l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement, le dégivrage et le tractage dans un aéroport, ainsi que le sauvetage et la lutte contre l'incendie ou d'autres services d'urgence ;
- organismes de formation du personnel aéronautique ;
- organisations de pays tiers : autorités de l'aviation civile et autorités d'enquêtes de sécurité des pays tiers ;
- organisations internationales de l'aviation civile ;

- recherche : laboratoires, centres ou entités de recherche publics ou privés, ou universités effectuant des travaux de recherche ou des études sur la sécurité aérienne.

## Chapitre 2 : Des comptes rendus

### Section 1 : Des comptes rendus obligatoires

Article 3 : Les événements susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne et qui relèvent des catégories ci-après, sont immédiatement notifiés à l'agence nationale de l'aviation civile et au bureau des enquêtes et des accidents d'aviation civile par le système de comptes rendus d'événements obligatoires prévus à l'article 4 du présent arrêté :

- a) les événements liés à l'exploitation de l'aéronef, tels que :
  - les événements liés à des collisions ;
  - les événements liés au décollage et à l'atterrissage ;
  - les événements liés au carburant ;
  - les événements liés au vol ;
  - les événements liés à la communication ;
  - les événements liés à des blessures, aux situations d'urgence et à d'autres situations critiques ;
  - les événements liés à l'incapacité de l'équipage ou à d'autres événements concernant l'équipage ;
  - les événements liés aux conditions météorologiques ou à la sécurité ;
- b) les événements liés à des conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef, tels que :
  - les défauts structurels ;
  - les dysfonctionnements du système ;
  - les problèmes concernant l'entretien et la réparation ;
  - les 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 liés aux services et aux installations de navigation aérienne, tels que :
  - les collisions, les quasi-collisions ou les risques de collisions ;
  - les événements spécifiques liés à la gestion du trafic aérien (ATM) aux services de navigation aérienne (ANS) ;
  - les événements liés à l'exploitation, en rapport avec l'ATM/les ANS.
- d) les événements en rapport avec les aéroports et les services au sol, tels que :
  - les événements liés aux activités des aéroports et aux installations ;
  - les événements liés à la gestion des passagers, des bagages, du courrier et du fret ;
  - les événements liés aux services d'escale et services connexes.

- e) les événements liés aux aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes, y compris aux planeurs et aux véhicules plus légers que l'air.

La classification détaillée des événements ci-dessus à laquelle il convient de se reporter lors de la notification figure à l'annexe 1 du présent arrêté.

Tout autre événement peut être notifié aux autorités compétentes lorsque la gravité de cet événement ou l'intérêt pour la sécurité aérienne le justifie.

Un événement impliquant un aéronef immatriculé en République du Congo ou exploité par un transporteur aérien congolais est notifié aux autorités compétentes même s'il est survenu hors du territoire international.

Article 4 : Chaque organisme établi en République du Congo met en place dans le cadre de son système de gestion de la sécurité un système de comptes rendus obligatoires pour faciliter la collecte, l'enregistrement et la transmission des renseignements sur les événements prévus à l'article 3 du présent arrêté.

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 organisme 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 dispositions des articles des articles 3 et 7 du présent arrêté.

Il veille à ce que ces personnes disposent d'une formation appropriée et des connaissances aéronautiques nécessaires à l'analyse et au suivi des événements 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.

Article 5 : Toute personne physique, dans l'exercice de ses fonctions, figurant dans la liste ci-après, notifie immédiatement les événements visés à l'article 3 du présent arrêté, directement aux autorités compétentes ou dans le cadre du système établi conformément aux dispositions de l'article 4 du présent arrêté à l'organisme qui emploie, sous-traite ou utilise les services du notifiant :

- les membres d'équipage de conduite ;
- les membres d'équipage de cabine ;
- les agents techniques d'exploitation ;
- les techniciens de maintenance d'aéronefs ;
- le personnel des organismes de maintenance et de gestion du maintien de navigabilité des aéronefs ;

- le personnel des organismes de conception et de construction d'aéronefs ;
- les contrôleurs de la circulation aérienne ;
- le personnel des fournisseurs de services de la navigation aérienne ;
- les opérations de stations aéronautiques ;
- le personnel d'aire de trafic ;
- le personnel des exploitants d'aérodrome ;
- le personnel des opérateurs d'assistance en escale.

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 6 : A la suite de la notification d'un événement, les organismes adressent à l'agence nationale de l'aviation civile et au bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, dans le cas d'un incident, par compte rendu, les renseignements collectés dès que possible, et en tout état de cause dans un délai de 72 heures après qu'elle a eu connaissance de l'événement.

## Section 2 : Des comptes rendus volontaires

Article 7 : Toute personne ayant connaissance d'un événement quelconque prévu à l'article 3 du présent arrêté ou non, présentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne, notifie aux autorités compétentes, même si elle n'est pas impliquée dans l'événement, pour améliorer la sécurité aérienne.

Article 8 : Chaque organisme met en place un système de comptes rendus volontaires pour faciliter la collecte :

- de renseignements sur les événements qui ne seraient pas collectés dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires ;
- d'autres informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne.

## Section 3 : De la qualité et du contenu des comptes rendus d'événements

Article 9 : Les comptes rendus d'événements prévus à l'article 6 du présent arrêté contiennent au moins les informations énumérées à l'annexe 2 du présent arrêté.

Les organismes mettent en place des procédures de contrôle de la qualité des données afin d'améliorer la cohérence des données.

Les autorités compétentes établissent les formulaires de notification pour la transmission des comptes rendus d'événements et leurs éventuelles analyses.

## Chapitre 3 : De l'analyse et du suivi des événements

Article 10 : Les autorités compétentes évaluent les événements de sécurité et classifient chaque évène-

ment suivant le niveau de risque qu'il présente pour la sécurité.

Elles définissent les mesures urgentes à prendre en réponse des événements présentant un risque élevé pour la sécurité aérienne.

Article 11 : Les organismes mettent en place une procédure pour l'analyse des événements collectés en application des dispositions des articles 4 et 8 du présent arrêté, 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 organisme détermine les mesures préventives ou correctives qui doivent, le cas échéant, être adoptées pour améliorer la sécurité aérienne.

Article 12 : Lorsque, à la suite de l'analyse des événements un organisme identifie une mesure corrective ou préventive appropriée requise pour remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité aérienne, elle :

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

Chaque organisme visé à l'article 4 du présent arrêté 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.

Article 13 : Lorsqu'un organisme identifie un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne à la suite de son analyse des événements ou du groupe notifiés en vertu de l'article 3 du présent arrêté, il communique aux autorités compétentes dans un délai de trente (30) jours suivant la date de notification de l'événement par le notifiant :

- les premiers résultats de l'analyse effectuée, le cas échéant ;
- les éventuelles mesures à prendre.

L'organisme notifie les résultats finaux de l'analyse, si besoin est, dès qu'ils sont disponibles, au plus tard trois (3) mois à compter de la date de notification de l'événement.

Article 14 : L'agence nationale de l'aviation civile et le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ont accès à l'analyse réalisée.

L'agence nationale de l'aviation civile contrôle de manière appropriée les mesures prises par les organismes dont elle est responsable. Lorsque l'agence nationale de l'aviation civile conclut que la mise en œuvre et l'efficacité des mesures 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 l'organisme concerné.

#### Chapitre 4 : De la confidentialité et de l'utilisation appropriée des informations

Article 15 : Les autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité des renseignements sur les événements qu'ils reçoivent en vertu des dispositions des articles 3 et 7 du présent arrêté.

Article 16 : Les autorités compétentes ne mettent pas à disposition ou n'utilisent pas les informations sur les événements :

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

#### Chapitre 5 : De la protection des sources d'informations

Article 17 : Chaque organisme veille à ce que l'ensemble des données personnelles ne soit mis à la disposition des membres du personnel de cet organisme autres que les personnes désignées conformément aux dispositions de l'article 4 alinéa 3 du présent arrêté, lorsque cette nécessité est indispensable pour enquêter sur des événements en vue d'améliorer la sécurité aérienne.

Article 18 : En cas de procédure disciplinaire ou administrative instituée, les informations contenues dans les comptes rendus d'événements ne sont pas utilisées contre :

- les notifiants ;
- les personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements.

Le premier alinéa de cet article ne s'applique pas aux cas prévus à l'article 19 du présent arrêté.

Sauf dans les cas où les dispositions de l'article 19 du présent arrêté s'appliquent, les membres du personnel et le personnel sous contrat qui notifient un événement ou qui sont mentionnés dans les comptes rendus d'événements conformément aux dispositions des articles 4 et 5 du présent arrêté, ne subissent aucun préjudice de la part de leur employeur ou de l'organisme pour laquelle les services sont fournis sur la base des informations communiquées par le notifiant.

Article 19 : La protection prévue à l'article 18 du présent arrêté ne s'applique pas aux situations suivantes :

- en cas de manquement délibéré aux normes en vigueur ;
- 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.

Article 20 : Chaque organisme adopte en consultation avec les représentants de son personnel des règles internes décrivant comment les principes de la "culture

juste” sont garantis et appliqués au sein de cet organisme. L’agence nationale de l’aviation civile examine ses règles internes avant leur mise en application.

Les membres du personnel et le personnel sous contrat peuvent notifier à l’agence nationale de l’aviation civile les illégalités présumées aux règles prévues à l’alinéa 1<sup>er</sup> du présent article.

Les membres du personnel et le personnel sous contrat ne peuvent faire l’objet de sanctions pour cette notification.

L’agence nationale de l’aviation civile établit une procédure de traitement des plaintes des notifiants.

#### Chapitre 6 : De la base de données d’incidents et d’accidents d’aviation

Article 21 : Les parties intéressées peuvent adresser des demandes d’informations dont elles ont besoin pour améliorer la sécurité aérienne. Elles adressent leurs requêtes au bureau des enquêtes et des accidents d’aviation civile qui évalue et donne suite à chaque demande d’information.

Article 22 : Les événements à notifier, prévus par les dispositions des articles 3 et 7 du présent arrêté sont stockés dans les bases de données respectives des autorités compétentes compatibles avec la taxonomie de l’Organisation de l’aviation civile internationale.

L’agence nationale de l’aviation civile et le bureau des enquêtes et des accidents d’aviation font usage d’un logiciel pour la gestion respective de leurs bases de données de comptes rendus.

Ledit logiciel est également utilisé par les exploitants d’aéronefs et d’aérodromes et les prestataires de services de la navigation aérienne, suivant une procédure particulière fixée par cet organisme et les autorités compétentes.

#### Chapitre 7 : Dispositions diverses et finales

Article 23 : Le directeur général de l’agence nationale de l’aviation civile et le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d’aviation civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution du présent arrêté.

Article 24 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment l’arrêté n° 11060/MTACMM-CAB du 13 juin 2019 relatif au mécanisme de notification d’événements d’aviation civile, de traitement et de partage de compte rendu, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 24 mai 2024

Honoré SAYI

## ANNEXE 1 : LISTE DES EVENEMENTS A NOTIFIER AU MOYEN DE SYSTEMES DE COMPTES RENDUS OBLIGATOIRES

### A) EVENEMENTS LIES A L'EXPLOITATION DE L'AERONEF

#### 1. OPERATIONS AERIENNES

##### 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 culières 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.

##### 1.4. Toute phase de vol

1. Perte de contrôle ;
2. Attitude inusuelle, assiette 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, poussoir 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 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. EVENEMENTS 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 du 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. Dommages causés 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 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 AERIENNE (ANS) ET LA GESTION DU TRAFIC AERIEN (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, 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 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.

## 5. ENVIRONNEMENT EXTERIEUR ET METEOROLOGIE

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 PA) ;
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. Dommages causés par un corps étranger/débris (FOB) ;
6. Etat 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. SECURITE

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.

## B) EVENEMENTS LIES AUX CONDITIONS TECHNIQUES, A L'ENTRETIEN ET A LA REPARATION DE L'AERONEF

### 1. PRODUCTION

Produits, pièces ou équipement sortant de l'organisation 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.

### 3. ENTRETIEN ET GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

- 1) Dommages graves causés à la structure (par exemple fissures, déformation permanente, délaminage, décollement, brûlure, usure excessive ou corrosion) constatés 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 LME et des procédures liées au compte rendu matériel du livret technique ;
- 9) Dommages graves causés 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) Dommages graves causés 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.

#### C) EVENEMENTS LIES AUX CONDITIONS TECHNIQUES, A L'ENTRETIEN ET A LA REPARATION DE L'AERONEF

##### 1. EVENEMENTS LIES A L'AERONEF

- 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 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 ACAS (AGAS RA) ;
- 5) Impact d'animaux, y compris collision aviaire ;
- 6) Sortie de voie de circulation ou de piste ;
- 7) Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste ;
- 8) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage ;
- 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 transport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles que prévues par les règlements applicables.

- 11) Événements liés à une confusion d'indicatifs d'appel.

#### 2. DEGRADATION 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 du service de communication ;
- 4) Défaillance du service de surveillance.

#### D) EVENEMENTS LIES AUX AERODROMES ET AUX SERVICES AU SOL

##### 1. GESTION DE LA SECURITE D'UN AERODROME

##### 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 ;
2. Impact d'animaux, y compris collision aviaire ;
3. Sortie de piste ou de voie de circulation ;
4. Incursion réelle ou potentielle sur piste ou sur voie de circulation ;
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 aéroport (par exemple erreur de piste, de voie

de circulation ou de zone réservée d'un aéroport) ;

7. Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
8. Présence sur l'aéroport, ou dans ses environs, d'obstacles qui ne sont pas publiés dans l'AIP (publication d'information aéronautique) ou un 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 »)

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

- 1) Interruption ou défaillance des communications entre :
  - a) l'exploitant de l'aéroport, 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'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger un aéronef ou ses occupants ;
- 3) Défaillance importante dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aéroport ;
- 4) Défaillance du système d'alerte d'urgence de l'aéroport ;
- 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'aéroport, 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'aéroport (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe) ;
- 3) Absence de notification d'un changement important dans les conditions d'exploitation de l'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 4) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat ;
- 5) Déversement important de carburant pendant l'avitaillement ;
- 6) Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect ;
- 7) Défaillance dans le traitement d'une piste contaminée ;
- 8) 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'AERONEF

##### 2.1. Événements liés aux aéronefs et aux aéroports

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle ;
- 2) Incursion sur piste ou sur voie de circulation ;
- 3) Sortie de piste ou de voie de circulation ;
- 4) Dommages importants 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 sur l'aire de mouvement de l'aéroport, 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'aéroport, 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'aéroport (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) 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 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 de l'OACI) ;
- 5) Non-respect de la réconciliation entre bagages 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 flèche de remorquage 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) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

## E) EVENEMENTS LIES AUX AERONEFS AUTRES QUE LES AERONEFS MOTORISES COMPLEXES, Y COMPRIS AUX PLANEURS ET AUX VEHICULES PLUS LEGERS QUE L'AIR

### 1. AERONEFS AUTRES QUE LES AERONEFS MOTORISES COMPLEXES A L' EXCEPTION DES PLANEURS ET DES VEHICULES PLUS LEGERS QUE L'AIR

#### 1.1 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.

#### 1.2. 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 contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

### 1.3. 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.

### 1.4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement 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.

### 1.5. 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.

## 2. PLANEURS

### 2.1. Opérations aériennes

- 1) Perte de contrôle involontaire ;
- 2) Tout événement au cours duquel le pilote du planeur n'a pas pu larguer le câble de treuilage ou de remorquage et a dû recourir aux procédures d'urgence ;
- 3) Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur du planeur ;
- 4) Pour un planeur motorisé, défaillance du moteur lors du décollage ;
- 5) Tout vol effectué au moyen d'un planeur inapte au vol ou pour lequel une préparation de vol incomplète a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.

### 2.2. 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 du planeur ;
- 4) Perte d'un élément de la structure ou d'une installation du planeur en vol.

### 2.3. 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 le planeur, ses occupants ou toute autre personne ;
- 2) Non-respect de l'espace aérien.

### 2.4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant un appel d'urgence ;
- 2) Toute situation où il ne reste plus aucune aire d'atterrissage sûre ;

- 3) Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur du planeur ;
- 4) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

#### 2.5. Environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle ;
- 2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence ;
- 3) Interférence avec le planeur 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 ;
- 4) impact de foudre provoquant des dégâts au planeur.

#### 3) VEHICULES PLUS LEGERS QUE L'AIR (BALLONS ET DIRIGEABLES)

##### 3.1. Opérations aériennes

- 1) Tout vol effectué au moyen d'un véhicule plus léger que l'air inapte au vol ou pour lequel une préparation de vol incomplète a mis ou aurait pu mettre en danger le véhicule, ses occupants ou toute autre personne ;
- 2) Extinction permanente involontaire de la veilleuse.

##### 3.2. Événements techniques

- 1) Défaillance de l'une des pièces ou commandes suivantes : tube plongeur du cylindre de gaz, poulie d'enveloppe, suspente de manœuvre, corde d'amarrage, fuite du joint de vanne de brûleur ou de cylindre de gaz, mousqueton, circuit de gaz, soupape de gaz de sustentation, enveloppe ou ballonnet, ventilateur, clapet de surpression (ballons à gaz), treuil (ballons captifs) ;
- 2) Fuite ou perte importante de gaz de sustentation (par exemple porosité, délogement des soupapes de gaz).

##### 3.3. 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 le véhicule plus léger que l'air, ses occupants ou toute autre personne ;
- 2) Non-respect de l'espace aérien.

#### 3.4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant un appel d'urgence ;
- 2) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques à l'intérieur du véhicule plus léger que l'air (hors fonctionnement normal du brûleur) ;
- 3) Chute d'un occupant du véhicule plus léger que l'air hors de la nacelle ou de la gondole ;
- 4) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute Tâche ;
- 5) Manœuvre involontaire ayant pour effet de soulever ou de traîner un membre de l'équipe au sol et pour conséquence de blesser ou de tuer la personne.

#### 3.5. Environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle, y compris un véhicule, qui a mis ou aurait pu mettre en danger le véhicule plus léger que l'air, ses occupants ou toute autre personne ;
- 2) Interférence avec le véhicule plus léger que l'air 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 ;
- 3) Mauvaises conditions météorologiques imprévues qui ont mis ou auraient pu mettre en danger le véhicule plus léger que l'air, ses occupants ou toute autre personne.

#### ANNEXE 2 : LISTE DES EXIGENCES APPLICABLES AUX SYSTEMES DE COMPTES RENDUS D'ÉVÉNEMENTS OBLIGATOIRES ET VOLONTAIRES

Lorsqu'une information est inconnue par l'organisme ou le notifiant, la mention « inconnu » peut être inscrite dans le champ correspondant.

##### 1. CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES COMMUNS

Les comptes rendus d'événements contiennent au moins les informations suivantes :

- 1) titre :
  - titre.
- 2) références du dossier :
  - entité responsable ;
  - numéro de dossier ;
  - statut de l'événement.
- 2) date :
  - date UTC.

## 3) lieu :

- Etat/zone de l'événement ;
- lieu de l'événement.

## 4) classification :

- classe d'événement,
- catégorie d'événement.

## 5) récit :

- langue de l'exposé ;
- exposé.

## 6) événements :

- type d'événement.

## 7) classification des risques.

## 8) CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES SPECIFIQUES

Les comptes rendus des événements notifiés obligatoirement ou volontairement doivent contenir, dans toute la mesure du possible, au moins les informations ci-après :

## 2.1. Champs relatifs à l'aéronef

## 1) identification de l'aéronef :

- Etat d'immatriculation ;
- marque/modèle/série ;
- 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

## 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 autorisées d'un espace aérien

## 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

- 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 :

## 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).

Imprimé dans les ateliers  
de l'imprimerie du Journal officiel  
B.P.: 2087 Brazzaville