

**Arrêté du 26 mars 2004 relatif à la notification et à l'analyse  
des événements liés à la sécurité dans  
le domaine de la gestion du trafic aérien**

NOR : EQUA0400377A

JO du 28 mars 2004

La ministre de la défense, Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et la ministre de l'outre-mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention ;

Vu le protocole coordonnant la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne " Eurocontrol " suite à diverses modifications, signé le 27 juin 1997 à Bruxelles ;

Vu la directive 2003 / 42 / CE du parlement européen et du conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

Vu la décision du Conseil d'Eurocontrol du 12 novembre 1999 relative à l'exigence réglementaire de sécurité de l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, relative à la notification et à l'analyse des événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien - ESARR 2 ;

Vu le code de l'aviation civile et notamment les articles D 131-1 à D 131-10 et leurs annexes I et II telles qu'elles résultent du décret n° 91-660 du 11 juillet 1991 modifié ;

Vu l'arrêté du 24 décembre 1996 relatif au directoire de l'espace aérien ;

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** - Le présent arrêté s'applique à tous les événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien, dite « ATM » :

1° - qui impliquent ou affectent un aéronef évoluant en circulation aérienne générale (CAG);

2° - qui impliquent ou affectent un organisme rendant tout ou partie des services de la circulation aérienne à des aéronefs évoluant en CAG ;

3° - qui impliquent ou affectent un organisme civil rendant tout ou partie des services de la circulation aérienne à des aéronefs évoluant en circulation aérienne militaire (CAM) ;

4° - qui impliquent ou affectent :

- un organisme de la défense rendant tout ou partie des services de la circulation aérienne à des aéronefs évoluant en CAM

et / ou

- des aéronefs évoluant en CAM,

lorsqu'ils concourent à améliorer la sécurité de la circulation aérienne.

**Art. 2.** - Un événement dans le domaine de la gestion du trafic aérien, dit « événement ATM », est un accident, un incident grave ou un incident entendu au sens de l'annexe 13 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 susvisée, ainsi que tout autre dysfonctionnement d'un aéronef ou d'un équipement à bord de l'aéronef ou d'un système utile pour la fourniture d'un service de gestion du trafic aérien, qui présentent un intérêt spécifique pour la gestion du trafic aérien.

**Art. 3** - Lorsqu'un pilote ou un agent d'un prestataire de services de navigation aérienne relève qu'un événement ATM a compromis ou aurait pu compromettre la sécurité d'un aéronef et au minimum ceux figurant dans la liste jointe à l'annexe I du présent arrêté, il le notifie :

- pour un pilote, selon la procédure définie à l'annexe II du présent arrêté

et

- pour un agent d'un prestataire de services de navigation aérienne, selon la procédure définie par le prestataire de services de navigation aérienne.

**Art. 4.** – Tout prestataire de services de navigation aérienne met en œuvre un dispositif formel de notification et d'analyse des événements ATM qui constituent une menace réelle ou potentielle pour la sécurité des vols ou des services ATM fournis, et au minimum, des événements figurant sur la liste jointe à l'annexe I du présent arrêté.

**Art. 5.** – Tout prestataire de services de navigation aérienne identifie et sécurise, enregistre et conserve toutes les données utiles pour comprendre les circonstances liées aux événements ATM, d'une manière qui garantisse leur qualité et leur confidentialité tout en autorisant par la suite leur dépouillement et leur analyse.

**Art. 6.** – Lorsqu'un événement ATM est notifié selon les dispositions de l'article 3 du présent arrêté une équipe spécialisée, désignée par le prestataire de services de navigation aérienne :

- recueille les données figurant à l'annexe III du présent arrêté aux fins d'analyse de l'événement ATM ;
- procède immédiatement à une analyse initiale de cet événement et prend les premières mesures correctives nécessaires, selon des modalités propres à chaque prestataire de services de navigation aérienne.

Cette exigence fait l'objet d'une mise en œuvre conjointe, dont les modalités sont fixées par un accord entre le prestataire de services de navigation aérienne civil concerné et la défense, dans le cas d'un événement impliquant à la fois :

- un organisme civil et/ou un aéronef en CAG

et

- un organisme de la défense et/ou un aéronef en CAM

**Art. 7.** – Tout prestataire de services de navigation aérienne fournit à l'autorité compétente civile et/ou de la défense concernée les éléments pertinents relatifs aux événements ATM sous la forme :

- d'une fiche de notification initiale, pour tous les événements, dans un délai de 7 jours à compter de la date de connaissance de l'événement ;
- d'un dossier complet, pour les événements de type quasi collision au sens de l'annexe I du présent arrêté et pour ceux que la ou les dites autorités souhaitent analyser de manière approfondie, dans un délai de 4 mois à compter de la date de connaissance de l'événement.

La composition d'une fiche de notification initiale et d'un dossier complet est fixée à l'annexe IV du présent arrêté.

**Art. 8.** -.Tout prestataire de services de navigation aérienne analyse, avec la plus grande objectivité, les causes des événements ATM, afin de déterminer dans quelle mesure le système ATM a contribué ou aurait pu contribuer à réduire le risque encouru.

**Art. 9** – La gravité de chacun des événements ATM est déterminée et classifiée par l'autorité compétente civile et / ou de la défense concernée sur proposition du prestataire de services de navigation aérienne conformément à l'annexe V du présent arrêté et les résultats sont consignés.

**Art. 10** – Tout prestataire de services de navigation aérienne répond aux recommandations de sécurité adressées par l'autorité compétente civile et / ou de la défense concernée, et effectue les interventions et les mesures correctrices nécessaires. Il les consigne et contrôle leur mise en oeuvre. Il rend compte à l'autorité compétente civile et / ou de la défense concernée de la mise en oeuvre des recommandations.

**Art. 11** – Tout prestataire des services de navigation aérienne notifie à l'autorité compétente civile et / ou de la défense concernée pour le 30 mars de chaque année, les données de sécurité de l'année civile antérieure, relatives aux événements, sous forme d'indicateurs de sécurité de haut niveau tels que définis à l'annexe VI du présent arrêté, à l'exception de celles relatives à la Polynésie française, à la Nouvelle Calédonie, à Wallis et Futuna et à Mayotte.

**Art. 12** – A compter du 4 juillet 2005, l'autorité compétente civile et / ou de la défense concernée met à disposition de la Commission des Communautés européennes les informations pertinentes relatives aux événements ATM figurant à l'annexe I du présent arrêté à l'exception de celles relatives à la Polynésie française, à la Nouvelle Calédonie, à Wallis et Futuna et à Mayotte.

**Art. 13** - L'arrêté du 1er septembre 1995 fixant les règles à suivre lorsque des incidents de la circulation aérienne sont constatés, est abrogé.

**Art. 14** - Le présent arrêté est applicable à la Polynésie française, à la Nouvelle Calédonie, à Wallis et Futuna et à Mayotte.

**Art. 15** – Le directeur de la circulation aérienne militaire, le directeur général de l'aviation civile et le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 mars 2004

*Le ministre de l'équipement,  
des transports, du logement,  
du tourisme et de la mer,*  
Pour le ministre et par délégation :  
*Le sous-directeur « opérations techniques »*  
R. ROSSO

*La ministre de la défense,*  
Pour la ministre et par délégation :  
*Le directeur de la circulation aérienne militaire*  
J.-R. CAZARRÉ

*La ministre de l'outre-mer,*  
Pour le ministre et par délégation :  
*Le directeur des affaires économiques,  
sociales et culturelles de l'outre-mer*  
P. LEYSENE

## Annexe I

### Liste minimale des événements ATM à notifier et à analyser

Les catégories ci-après d'événements doivent être notifiées.

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

#### 1 Accidents

En particulier, les types d'accident suivants, qui présentent un intérêt spécifique pour l'ATM :

- collision en vol ;
- impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
- collision au sol entre aéronefs ;
- collision entre un aéronef en vol et un véhicule/un autre aéronef au sol ;
- collision au sol entre un aéronef et un véhicule/une personne/ un obstacle ;
- autres accidents présentant un intérêt particulier, par exemple « des pertes de contrôle en vol » induites par des vortex ou imputables aux conditions météorologiques.

#### 2 Incidents

En particulier, les types d'incident suivants, qui présentent un intérêt spécifique pour l'ATM :

##### 2.1 Quasi-collision

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

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

## **2.2 Incidents susceptibles de devenir des collisions ou des quasi-collisions**

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

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

## **2.3 Événements spécifiquement liés à l'ATM**

Ce sont des situations compromettant la sécurité par l'indisponibilité des services ATM fournis, y compris les situations qui auraient pu compromettre la sécurité des vols.

Il s'agit notamment des événements suivants :

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

## Annexe II

### Procédure de notification d'un événement ATM par un pilote

#### 1 Notification en vol

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

#### 2 Notification à l'issue du vol

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

#### 3 Compte-rendu

Le pilote fait parvenir dans les meilleurs délais, et au plus tard dans un délai de deux semaines à compter de la date de l'événement, un compte-rendu :

- au Service du Contrôle du Trafic Aérien (SCTA), si le pilote est civil ;
- à la Direction de la Circulation Aérienne Militaire (DIRCAM), si le pilote relève de la défense.

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

Un *airprox* est une expression désignant la proximité d'aéronefs dans un compte-rendu d'événement.

Une *proximité d'aéronefs* est une situation dans laquelle, de l'avis d'un pilote ou du personnel des services de la circulation aérienne, la distance entre des aéronefs ainsi que leurs positions et vitesses relatives ont été telles que la sécurité des aéronefs en cause peut avoir été compromise.

Un modèle de formulaire de compte-rendu d'événement lié à la sécurité dans le domaine de l'ATM figure ci-après.

## Annexe III

### Liste minimale des données à recueillir aux fins d'analyse d'un événement ATM

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

#### 1 Données contextuelles / factuelles à recueillir

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

*Remarque : Cette liste n'est nullement exhaustive.*

- Nombre d'aéronefs concernés
- Véhicule(s) concerné(s)
- Personne(s) concernée(s)
- Animal (aux) concerné(s)
- Organisme(s) ATS
- Mois d'occurrence
- Nombre de victimes de blessure(s) mortelle(s)
  - membres de l'équipage
  - passagers
  - tiers
- Nombre de victimes de blessures graves

#### Données relatives à chaque aéronef

- Dégâts à l'aéronef
- Type d'aéronef
- Type de vol (pour distinguer les vols de transport commercial ou de ceux de l'aviation générale)
- Type d'exploitation (CAG)
- Phase ATM (de la circulation au sol à l'arrivée)
- Règles de vol (IFR, VFR)
- Type de services ATM fournis
- Classe d'espace aérien
- Zone réglementée, zone interdite, zone dangereuse
- Type de compte rendu (AIRPROX, ACAS, autres)
- Type d'alerte (STCA, MSAW, GPWS, APW, ACAS, SMGCS, autres)

## 2 Résultats de l'analyse / Eléments d'enquête à consigner

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

**2.1 L'analyse de l'événement doit permettre de déterminer le degré de gravité de l'événement.**

**2.2 L'analyse de l'événement doit permettre de déterminer le niveau de contribution de l'élément sol du système ATM au dit événement et d'établir si cette contribution est :**

- directe ;
- indirecte ;
- nulle (lorsque l'élément sol du système ATM est indépendant de l'événement).

**2.3 L'analyse de l'événement doit permettre d'établir l'enchaînement des circonstances qui a conduit à l'événement et d'en déterminer les causes, en vue de prendre des mesures correctives ou de formuler des recommandations de sécurité.**

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

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

- Personnel des services ATM
  - Facteurs physiques/physiologiques/psychosociaux
  - Interface-environnement de travail
  - Exigences liées aux tâches opérationnelles
- Procédures et consignes d'exploitation suivies par le personnel des services ATM
  - Procédures d'exploitation ATC
  - Autres procédures d'exploitation ATM
  - Procédures techniques et de maintenance
- Interface entre les organismes ATM
- Infrastructure, installations et systèmes techniques des services ATM
  - Problèmes de matériel
  - Problèmes de logiciel
  - Problèmes d'intégration
  - Organisation et infrastructure de l'aéroport
- Structure de l'espace aérien
  - Structure de routes
  - Capacité
  - Sectorisation
  - Espaces aériens ATS
- Structure de l'entreprise et politique de gestion
  - Hiérarchie opérationnelle
  - Système de gestion de la sécurité
  - Mesures institutionnelles
  - Politique de gestion/Politique du personnel
- Activités de réglementation
  - Réglementation
  - Procédures d'approbation

## **Annexe IV**

### **Composition d'une fiche de notification initiale et d'un dossier complet**

#### **1 Composition de la fiche de notification initiale**

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

- Nom de l'organisme qui a notifié l'événement ;
- Date de l'événement ;
- Type d'événement (Airprox, Alerte TCAS, Alerte filet de sauvegarde, etc.) ;
- Résumé de l'événement.

#### **2 Composition du dossier complet**

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

- Nom de l'organisme qui a notifié l'événement
- Date et heure UTC de l'événement
- Type d'événement (Airprox, Alerte TCAS, Alerte filet de sauvegarde, etc.)
- Type et identification du ou des aéronefs ou de la formation concernée
- Type (CAG) ou régime de vol (IFR ou VFR)
- Conditions de vol (IMC / VMC)
- Localisation de l'événement (coordonnées géographiques) (Note : inclut le niveau)
- Classe d'espace aérien
- Renseignements météorologiques
  
- Résumé de l'événement
- Description chronologique des faits
- Déclarations des pilotes et agents des organismes des services de la circulation aérienne directement concernés par l'événement
  
- Charge de travail de la position de contrôle au moment de l'événement
  
- Mesures éventuellement prises au niveau local ou national
  
- Transcription ou enregistrement des communications radio et téléphoniques
- Trajectographie ou enregistrement radar
- Tout autre enregistrement disponible et fixé par arrêté relatif aux enregistrements
- Etat des moyens techniques
  
- Analyse du prestataire de services de navigation aérienne

## Annexe V

### Système de classification de la gravité des événements ATM

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

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

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

## 1 Classification selon la gravité et la fréquence d'apparition

### 1.1 La gravité

Le système de classification attribue 6 degrés de gravité aux événements spécifiquement liés à l'ATM susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité des vols : accident, incident grave, incident majeur, incident significatif, aucune incidence immédiate sur la sécurité, non déterminé. Il correspond à la gravité de l'incidence d'un événement donné sur la sécurité des vols et celle des occupants des aéronefs. Il s'applique selon le système défini et illustré ci-après :

CLASSE	GRAVITÉ	DÉFINITION et EXEMPLES
	<b>Accident</b>	<p>Directive N°94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile : « Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait [...] ;</li><li>- l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui [...] ;</li><li>- l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible. »</li></ul> <p>Note: <i>Les accidents liés à l'ATM incluent plus spécifiquement les cas de collision entre aéronefs, de collision entre des aéronefs et des obstacles<sup>1</sup>, d'impact sans perte de contrôle et de perte de contrôle en vol due aux conditions météorologiques et aux turbulences de sillage.</i></p> <p><b>Exemples :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Collision en vol entre aéronefs, ou entre des aéronefs et d'autres objets.</li><li>- Collision avec le sol, y compris un impact sans perte de contrôle, ou collision au sol entre aéronefs ou entre des aéronefs et d'autres objets.</li></ul>

<sup>1</sup> Le terme "obstacles" englobe ici les véhicules, personnes, animaux et objets.

CLASSE	GRAVITÉ	DÉFINITION et EXEMPLES (Suite)
A	Incident grave	<p>Directive N°94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile : « Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire. »</p> <p>Note 1 : <i>La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.</i></p> <p>Note 2 : <i>Les incidents graves liés à l'ATM incluent plus spécifiquement les cas critiques de quasi-collision entre aéronefs, de quasi-collision entre des aéronefs et des obstacles, de quasi-impact sans perte de contrôle et de quasi-perte de contrôle en vol dus aux conditions météorologiques et aux turbulences de sillage.</i></p> <p><b><u>Exemples :</u></b></p> <p>* Cas de proximité d'aéronefs dans lequel il y a eu un grave risque de collision. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Quasi-collision critique entre aéronefs ou entre un ou des aéronefs et un ou plusieurs autres objets.</li> <li>- Séparation inférieure à la moitié des minima prescrits (par. 2 NM).</li> <li>- Quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir une collision entre aéronefs ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée.</li> </ul> <p>* Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.</p> <p>* Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre / Décollages d'une piste fermée ou non libre avec une très faible marge par rapport aux obstacles / Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre / Incidents au décollage ou à l'atterrissage, tels que prises de terrain trop courtes, dépassements de piste ou sorties latérales de piste.</p>

CLASSE	GRAVITÉ	DÉFINITION et EXEMPLES (Suite)
B	Incident majeur	<p>Incident lié à l'utilisation d'un aéronef, au cours duquel la sécurité de l'aéronef a pu être compromise, ledit incident ayant débouché sur une quasi-collision entre aéronefs ou entre l'aéronef et le sol ou des obstacles (non-respect des marges de sécurité ne résultant pas d'une instruction donnée par le contrôle de la circulation aérienne (ATC).</p> <p><i>Note: Les incidents majeurs liés à l'ATM incluent plus spécifiquement les cas de quasi-collision entre aéronefs, de quasi-collision entre des aéronefs et des obstacles et de quasi-impact sans perte de contrôle.</i></p> <p><b>Exemples :</b></p> <p>Cas de proximité d'aéronefs dans lequel la sécurité des aéronefs a pu être compromise. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perte de séparation (séparation supérieure à la moitié des minima prescrits - par ex. 4 NM) non entièrement maîtrisée par le contrôle de la circulation aérienne (ATC).</li> <li>- Non-respect des marges de sécurité (marges supérieures à la moitié des normes prescrites) non entièrement maîtrisée par le contrôle de la circulation aérienne (ATC).</li> </ul> <p>Une manœuvre d'évitement de l'équipage de conduite et/ou une instruction du contrôle de la circulation aérienne ont permis de réduire le risque, sans l'éliminer, les marges de sécurité n'étant toujours pas respectées.</p>
C	Incident significatif	<p>Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident ou un incident grave ou majeur aurait pu se produire si le risque n'avait pas été géré dans la limite des marges de sécurité, ou si un autre aéronef s'était trouvé à proximité.</p> <p><i>Note: Les incidents significatifs liés à l'ATM incluent plus spécifiquement les cas où des collisions/quasi-collisions auraient pu se produire en d'autres circonstances.</i></p> <p><b>Exemples :</b></p> <p>Cas de proximité d'aéronefs sans risque de collision. Par exemple :</p> <p>Après contact visuel entre deux aéronefs, aucune manœuvre d'évitement n'a été jugée nécessaire ou n'a été effectuée dans les limites des marges de sécurité.</p> <p>Non-respect, par l'aéronef, de la clairance ATC (niveau de vol, route, cap, piste) ; pénétration non autorisée dans un espace aérien ; incursion sur piste sans autre trafic à proximité (et n'ayant donc pas nécessité une manœuvre d'évitement).</p>
D	Non déterminé	<p>Des renseignements insuffisants, peu concluants ou contradictoires ont empêché de déterminer le risque.</p> <p><b>Exemple :</b> Cas de proximité d'aéronefs dans lequel des renseignements insuffisants, peu concluants ou contradictoires ont empêché de déterminer le risque.</p>
E	Aucune incidence immédiate sur la sécurité	<p>Incident sans conséquence immédiate sur le plan de la sécurité.</p> <p><b>Exemple :</b> Événements sans conséquence immédiate sur le plan de la sécurité.</p>

## 1.2 La fréquence

Le système de classification prend de fait en considération la fréquence effective de chacun de ces événements<sup>2</sup>, afin de déterminer l'ampleur des moyens à consacrer à leur analyse et d'étayer potentiellement la définition de tendances dans le domaine de la sécurité.

La classification de la fréquence d'apparition d'un événement se fait annuellement, par type d'événements, sur la base des 2 années précédentes, pour un organisme de la circulation aérienne donnée et selon le système défini et illustré ci-après :

<b>CLASSE</b>	<b>FRÉQUENCE</b>	<b>DÉFINITION</b>
<b>1</b>	Extrêmement rare	Aucun cas répertorié à ce jour depuis la mise en service du système.
<b>2</b>	Rare	Très peu de cas similaires répertoriés pour un volume de trafic important et aucun cas signalé pour un faible volume de trafic.
<b>3</b>	Occasionnel	Quelques cas similaires répertoriés – plus d'une occurrence au même endroit.
<b>4</b>	Fréquent	Nombreux cas similaires déjà répertoriés – nombre significatif d'occurrences au même endroit.
<b>5</b>	Très fréquent	Très nombreux cas similaires déjà répertoriés – nombre très élevé d'occurrences au même endroit.

---

<sup>2</sup> Ce qui équivaut à un décompte des événements spécifiquement liés à l'ATM.

## 2. Classification - Gravité sur la capacité à fournir des services de gestion du trafic aérien dans de bonnes conditions de sécurité

### 2.2 La Gravité

Le système de classification spécifiquement liés à l'ATM ayant une incidence sur la capacité de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité, attribue 6 degrés de gravité aux événements. Il est défini et illustré ci-après :

CLASSE	GRAVITÉ	DÉFINITION et EXEMPLES
aa	Incapacité totale de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité	<p>Événement lié à l'incapacité totale de fournir le moindre service ATM conformément aux exigences réglementaires de sécurité en vigueur et qui se caractérise par :</p> <p>la perte totale, soudaine et non maîtrisée du service ATM ou de l'image de la situation ;</p> <p>la fourniture d'un service ATM ou d'informations totalement corrompu(es) au personnel des services de la circulation aérienne (ATS).</p> <p><b>Exemples</b> : Incapacité soudaine de fournir, dans de bonnes conditions de sécurité, le moindre service ATM dans plusieurs secteurs de l'espace aérien, sans préavis et pendant une longue période. Aucune mesure d'urgence n'a pu être mise en œuvre. Le personnel du contrôle de la circulation aérienne (ATC) se trouve dans l'incapacité totale de maîtriser la situation. La situation a toutes les chances de déboucher sur de nombreux accidents/incidents sérieux.</p>
a	Incapacité majeure de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité	<p>Événement lié à une incapacité quasi totale et soudaine de fournir le moindre service ATM conformément aux exigences réglementaires de sécurité en vigueur, et dont les circonstances indiquent que la capacité de fournir des services ATM est gravement compromise et risque d'avoir une incidence sur la sécurité de nombreux vols pendant une longue période.</p> <p><b>Exemples</b> : Incapacité d'assurer le maintien, dans de bonnes conditions de sécurité, d'un service ATM dans un ou plusieurs secteurs pendant une longue période. Forte augmentation de la charge de travail du personnel ATC. Fourniture d'informations erronées à l'ATC. Le personnel ATC est gravement handicapé dans son aptitude à maîtriser la situation. La situation a toutes les chances de déboucher sur un nombre limité d'accidents/incidents sérieux.</p>
b	Incapacité partielle de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité	<p>Événement lié à l'incapacité soudaine et partielle de fournir des services ATM conformément aux exigences réglementaires de sécurité en vigueur.</p> <p><b>Exemples</b> : Incapacité d'assurer le maintien, dans de bonnes conditions de sécurité, d'un service ATM dans un ou plusieurs secteurs de l'espace aérien, sans préavis et pendant une longue période. Augmentation sensible de la charge de travail du personnel ATC, qui n'a plus reçu toutes les informations requises pour assurer le déroulement normal des opérations. Les services ATM ont été limités d'autorité et/ou des mesures d'urgence ont été prises en matière de séparation pour compenser la perte ou la corruption d'une ou de plusieurs fonctions mais le risque de non-respect des minima de séparation était élevé et de nombreuses pertes de séparation se sont produites/auraient pu se produire avant que les niveaux de trafic ne soient réduits.</p>

CLASSE	GRAVITÉ	DÉFINITION et EXEMPLES (Suite)
c	Capacité de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité mais en mode dégradé	<p>Événement dont les circonstances indiquent qu'une incapacité totale, majeure ou partielle de fournir des services ATM non dégradés dans de bonnes conditions de sécurité aurait pu survenir si le risque n'avait pas été géré/maîtrisé par le personnel ATS dans le respect des exigences réglementaires de sécurité, même si cela a entraîné des limitations dans la fourniture des services ATM.</p> <p><b>Exemples</b> : Incapacité d'assurer le maintien d'un service ATM non dégradé dans un ou plusieurs secteurs, sans préavis et pendant une longue période. Les exigences réglementaires de sécurité ont toutefois été respectées. Il n'a pas été jugé nécessaire d'appliquer des mesures d'urgence/des procédures ATC ou, si une telle nécessité a été reconnue, l'application de ces mesures/procédures a permis de compenser/d'atténuer la perte/la corruption des fonctions, mais la charge de travail du personnel ATC était élevée et/ou la capacité globale du système a été éprouvée. Les services/systèmes ATM de secours étaient indisponibles ou transmettaient des informations corrompues.</p>
d	Non déterminé	<p>Des renseignements insuffisants, peu concluants ou contradictoires ont empêché de déterminer le risque.</p> <p><b>Exemples</b> : Des renseignements insuffisants, peu concluants ou contradictoires ont empêché de déterminer le risque.</p>
e	Aucune incidence immédiate sur les services ATM	<p>Événements sans conséquence immédiate sur la capacité de fournir des services ATM non dégradés dans de bonnes conditions de sécurité.</p> <p><b>Exemples</b> : Événements sans conséquence immédiate sur la capacité de fournir des services ATM dans le respect des exigences réglementaires de sécurité.</p>

### 2.3 La fréquence

Le système de classification prend de fait en considération la fréquence effective de chacun de ces événements<sup>3</sup>, afin de déterminer l'ampleur des moyens à consacrer à leur analyse et d'étayer potentiellement la définition de tendances dans le domaine de la sécurité.

La classification de la fréquence d'apparition d'un événement se fait annuellement, par type d'événements, sur la base des 2 années précédentes, pour un organisme de la circulation aérienne donnée et selon le système défini et illustré ci-après :

CLASSE	FRÉQUENCE	DÉFINITION
1	Extrêmement rare	Aucun cas répertorié à ce jour depuis la mise en service de la composante sol du système ATM.
2	Rare	Aucun cas similaire répertorié pour un site ou un élément particulier de la composante sol du système ATM.
3	Occasionnel	Quelques cas similaires répertoriés – plus d'une occurrence au même endroit ou plus d'une occurrence pour le même élément de la composante sol du système ATM.
4	Fréquent	Nombreux cas similaires déjà répertoriés – nombre significatif d'occurrences au même endroit ou pour un élément particulier de la composante sol du système ATM.
5	Très fréquent	Très nombreux cas similaires déjà répertoriés – nombre très élevé d'occurrences au même endroit ou pour un élément particulier de la composante sol du système ATM.

<sup>3</sup> Ce qui équivaut à un décompte des événements spécifiquement liés à l'ATM.

## Annexe VI

### Informations minimales à fournir à l'autorité compétente civile ou de la défense dans le rapport annuel de synthèse sur l'analyse des événements

Les informations minimales<sup>4</sup> à inclure dans le rapport de synthèse à fournir à l'autorité compétente sont les suivantes :

**B-1** Le volume annuel de trafic dans l'État, exprimé en nombres de mouvements et d'heures de vol.

**B-2** Le nombre total d'accidents survenus dans l'État, avec indication de l'étendue des dégâts et du nombre de victimes de blessures mortelles. Les informations statistiques seront classées par phase de vol, règles de vol, type d'exploitation et classe d'espace aérien, avec, à chaque fois, indication du nombre de cas où l'ATM a contribué directement ou indirectement à l'accident. Les mêmes informations seront fournies pour les catégories d'accident suivantes :

- collision en vol ;
- impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
- collision au sol entre aéronefs ;
- collision entre un aéronef en vol et un véhicule/un autre aéronef au sol ;
- collision au sol entre un aéronef et un véhicule/une personne/ un obstacle.

**B-3** Le nombre total d'incidents survenus dans l'État, classés par degré de gravité, phase de vol, règles de vol, type d'exploitation et classe d'espace aérien, avec, à chaque fois, indication du nombre de cas où l'ATM a contribué directement ou indirectement à l'incident. Les mêmes informations seront fournies pour les catégories d'incident suivantes :

- non-respect des minima de séparation ;
- séparation insuffisante ;
- quasi-impact sans perte de contrôle (quasi-CFIT) ;
- incursion sur piste ayant nécessité une manœuvre d'évitement ;
- incursion sur piste n'ayant pas nécessité de manœuvre d'évitement ;
- sortie de piste d'un aéronef ;
- non-respect par l'aéronef de la clairance ;
- non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables :
  - non-respect des procédures ATM publiées applicables,
  - pénétration non autorisée dans un espace aérien,
  - non-respect des dispositions réglementaires applicables en matière d'emport et d'exploitation des équipements ATM.

---

<sup>4</sup> Note : Il s'agit des informations minimales que l'autorité compétente civile ou militaire doit transmettre annuellement à Eurocontrol

**B-4** Le nombre total d'événements spécifiquement liés à l'ATM survenu dans l'État, classés par degré de gravité. Les mêmes informations seront fournies pour les catégories d'événement suivantes, spécifiquement liés à l'ATM :

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