

# Exigences consolidées applicables en matière d'événements de sécurité pour les prestataires de services de la Navigation Aérienne

## Sources

- **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.**
- **Arrêté du 17 août 2007 relatif aux comptes rendus d'événements et d'incidents d'aviation civile.**
- **Arrêté du 17 août 2007 fixant la liste d'événements et d'incidents d'aviation civile**

---

## Liste des événements

**Art. 1er. (17/08/07)** – La liste des événements et incidents d'aviation civile dont les personnes mentionnées à l'article R. 722-7 du code de l'aviation civile doivent rendre compte au ministre chargé de l'aviation civile en application notamment du deuxième alinéa de l'article L. 722-2 du même code figure en annexe au présent arrêté. Tout autre événement peut être notifié au ministre chargé de l'aviation civile par ces mêmes personnes lorsque la gravité de cet événement ou l'intérêt pour la sécurité aérienne le justifie.

**Art.4 (26/03/04)** out prestataire de services de navigation aérienne met en oeuvre 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 ci-dessous :

### 28/04/04

#### 1. Accidents

- 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

##### 2.1. Quasi-collision.

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

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

- incursion sur piste n'ayant pas nécessité de manoeuvre 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. Evénements 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.

### **17/08/07**

Fourniture d'informations incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne (ATC), du service automatique d'information de région terminale (ATIS), des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, graphiques, manuels, etc. ;

.../...

2. Autorisation de vol à une altitude inférieure aux altitudes de sécurité ;
3. Transmission de calages altimétriques erronés ;
4. Transmission, réception ou interprétations incorrectes de messages de radiotéléphonie entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ;

.../...

7. Interférence illicite dans les communications radiotéléphoniques ;
8. Défaillance des installations de services de navigation aérienne ;
9. Grave défaillance du contrôle aérien/de la gestion du trafic aérien ou détérioration importante des infrastructures de l'aérodrome ;
10. Encombrement de l'aire de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ;
11. Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout obstacle ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse ;
12. Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité du balisage de piste.

---

## **Notification**

**Art. 4(17/08/2007).** – Aux fins du présent arrêté, le ministre chargé de l'aviation civile peut conclure avec l'employeur un protocole de transmission de données d'information de sécurité.

**Article 3 (26/03/04)** Lorsqu'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, il le notifie selon la procédure définie par le prestataire de services de navigation aérienne.

---

## **Enregistrements**

**Art. 2 (17/08/2007).** – L'employeur ou le prestataire de services de navigation aérienne mentionnés à l'article R. 722-7 du code de l'aviation civile met en place un système garantissant la collecte, l'enregistrement et la transmission au ministre chargé de l'aviation civile des événements et incidents d'aviation civile et des informations s'y rapportant. Ce système doit permettre l'identification, la sécurisation, l'enregistrement et la conservation des événements et incidents d'aviation civile, d'une manière propre à

garantir leur qualité et leur confidentialité tout en permettant leur dépouillement et leur analyse.

**Article 5 (26/03/04)** 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.

---

## **Analyse initiale et mesures immédiates**

**Article 6 (26/03/04)** 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 dans la liste 1 ci dessous;
- 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.

### **1. Liste minimale des données à recueillir**

- 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). <RL >

### **2. Résultats de l'analyse/éléments d'enquête à consigner**

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 audit 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.

### **Notification à l'autorité**

**Art.1 (17/08/2007).** – Les événements et incidents d'aviation civile dont la liste est fixée par l'arrêté du 17 août 2007 susvisé sont rapportés dans un délai de 72 heures, sauf si un délai autre a été fixé par le protocole mentionné à l'article 4 du présent arrêté, au ministre chargé de l'aviation civile, à moins que, de l'avis de la personne qui en a connaissance, ils ne présentent manifestement aucun intérêt pour la sécurité aérienne

**Article 3 (17/08/07)** Les éléments pertinents de cette analyse sont transmis au ministre chargé de l'aviation civile dans un délai de quatre mois à compter de la date à laquelle cet événement ou incident a été porté à leur connaissance. Sans préjudice des dispositions de l'alinéa 1er du présent article, l'employeur ou le prestataire de services de la navigation aérienne transmet sans délai au ministre chargé de l'aviation civile toutes les informations relatives à un événement ou incident ou un ensemble d'événements et incidents d'aviation civile dont il dispose au moment de la demande du ministre.

**Art. 4 (17/08/07).** – Aux fins du présent arrêté, le ministre chargé de l'aviation civile peut conclure avec l'employeur mentionné à l'article R. 722-7 un protocole de transmission de données d'information de sécurité.

**Art. 6 (17/08/07).** – Le système d'enregistrement et de gestion des informations issues des comptes rendus des événements et incidents d'aviation civile mentionné à l'article R. 722-6 du code de l'aviation civile prend notamment la forme d'une base de données. Les noms et adresses des personnes impliquées dans les événements et incidents ne sont pas enregistrés dans cette base de données.

**Article 7 (26/03/04)** 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 sept jours à compter de la date de connaissance de l'événement ;
- d'un dossier complet, pour les événements de type quasi-collision et pour ceux que la ou lesdites autorités souhaitent analyser de manière approfondie, dans un délai de quatre mois à compter de la date de connaissance de l'événement.

### **1. Composition de la fiche de 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**

- 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 ;
- état des moyens techniques ;
- analyse du prestataire de services de navigation aérienne.

---

## **Analyse**

**Art. 3.(17/08/07)** – L'employeur ou le prestataire de services de navigation aérienne procède pour les événements et incidents d'aviation civile qu'il rapporte, lorsque la gravité de ces événements et incidents ou l'intérêt pour la sécurité aérienne le justifie, à une analyse permettant notamment d'établir les circonstances dans lesquelles ils se sont produits.

**Article 8 (26/03/04)** 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.

---

## **Gravité**

**Article 9 (26/03/04)** 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 de l'arrêté du 28 mars 2004 et les résultats sont consignés.

---

## Réponses aux recommandations de l'autorité

**Article 10 (26/03/04)** 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.

---

### Notification annuelle des indicateurs

**Article 11(26/03/04)** Tout prestataire de 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 de l'arrêté du 28 mars 2004 présent arrêté, à l'exception de celles relatives à la Polynésie française, à la Nouvelle-Calédonie, à Wallis et Futuna et à Mayotte.

*Les informations minimales 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'Etat, exprimé en nombre de mouvements et d'heures de vol.*

*B-2 Le nombre total d'accidents survenus dans l'Etat, 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'Etat, 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 manoeuvre d'évitement ;
- Incursion sur piste n'ayant pas nécessité de manoeuvre 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.

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

*(1) Il s'agit des informations minimales que l'autorité compétente civile ou militaire doit transmettre annuellement à Eurocontrol.*