BULLETIN OFFICIEL

COMMUNAUTE ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE DE L'AFRIQUE CENTRALE

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN - RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE - RÉPUBLIQUE DU CONGO
RÉPUBLIQUE GABONAISE - RÉPUBLIQUE DE GUINÉE ÉQUATORIALE - RÉPUBLIQUE DU TCHAD

30 septembre 2026 - NUMÉRO 02

COMMISSION DE LA CEMAC

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION

N° 133/26/CEMAC/C/P/REX-CES

Etablissant les Comptes rendus , l'Analyse et le Suivi d'Evènements dans l'Aviation Civile

Edition 01 - Révision 00

Septembre 2026

RÈGLEMENT D'EXECUTION N°133/26/CEMAC/C/P/REX-CES

Concernant les Comptes rendus, l'Analyse et le Suivi d'Evènements dans l'Aviation Civile.

LE PRESIDENT DE LA COMMISSION

Vu le Traité révisé de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) du 30 Janvier 2009 et ses textes subséquents ;

Vu la Convention régissant l'Union Economique de l'Afrique Centrale (UEAC) du 30 Janvier 2009 ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944 de Chicago et les textes subséquents ;

Vu le Traité relatif aux Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC) du 20 Janvier 2012 ;

Vu l'Acte additionnel 15/07/CEMAC-162-CCE-08 du 25 avril 2007 portant création d'une Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC) ;

Vu l'Acte additionnel 06/CEMAC-204-CCE-11 du 25 juillet 2012 portant érection de l'ASSA-AC en Institution Spécialisée de l'UEAC ;

Vu la Décision n°14/23/CEMAC-COMMISSION-CCE-15 portant nomination de Monsieur Baltasar ENGONGA EDJO'O en qualité de Président de la commission de la CEMAC du 31 mars 2023 ;

Vu le Règlement N°05/26-UEAC-066-CM-45, du 24 septembre 2026, portant adoption du Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC ;

Vu le Règlement N°07/26-UEAC-066-CM-45, du 24 septembre 2026, Fixant les règles communes en matière de sécurité de l'aviation civile ;

Vu le Règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40 du 18 juin 2024, portant organisation et fonctionnement de l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC);

Considérant le Protocole d'Accord sur la coopération en matière de supervision de la sécurité aérienne entre les Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC), la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) du 25 mai 2015 ;

Considérant qu'il convient de définir des règles communes destinées à assurer un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile au sein de la Communauté ;

Considérant qu'il importe d'assurer la mise en œuvre harmonisée des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI),

Considérant en outre ce qui suit :

(1) Il convient d'assurer un niveau général de sécurité élevé dans l'aviation civile au sein de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique centrale et de tout mettre en œuvre pour réduire le nombre d'accidents et d'incidents en vue de garantir la confiance du public dans le transport aérien.

(2) Le taux d'accidents mortels dans l'aviation civile est resté relativement stable au cours de la dernière décennie. Néanmoins, le nombre d'accidents pourrait augmenter au cours des prochaines décennies, en raison d'une augmentation du trafic aérien ainsi que de la complexité technique croissante des aéronefs.

(3) L'expérience a montré que les accidents étaient souvent précédés d'incidents liés à la sécurité et de défaillances qui révèlent l'existence de dangers pour la sécurité. Les informations relatives à la sécurité constituent donc une ressource importante pour la détection de dangers actuels ou potentiels pour la sécurité. En outre, bien qu'il soit essentiel de pouvoir tirer les enseignements d'un accident, les systèmes purement réactifs ont atteint la limite de leur capacité à améliorer la sécurité. Des systèmes réactifs devraient dès lors être complétés par des systèmes proactifs, utilisant d'autres types d'informations relatives à la sécurité, pour apporter de réelles améliorations à la sécurité aérienne. La Communauté, ses États membres, l'Agence de supervision de la sécurité aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC) ci-après dénommée «Agence» et les organisations devraient contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne par l'introduction de systèmes de sécurité plus proactifs et fondés sur des données probantes, centrés sur une prévention des accidents fondée sur l'analyse de toutes les informations relatives à la sécurité pertinentes, y compris les informations relatives aux événements survenus dans l'aviation civile.

(4) Afin d'améliorer la sécurité aérienne, il convient de notifier, de collecter, de stocker, de protéger, d'échanger, de diffuser et d'analyser les informations pertinentes liées à l'aviation civile en matière de sécurité et de prendre les mesures de sécurité appropriées sur la base des informations collectées. Cette approche proactive et fondée sur des données probantes devrait être mise en œuvre par la Communauté, par les autorités des États membres compétentes en matière de sécurité aérienne, par les organisations dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

(5) Les autorités responsables des enquêtes de sécurité et toute entité chargée de réglementer la sécurité de l'aviation civile au sein de la Communauté devraient jouir d'un accès sans restriction aux renseignements sur les événements collectés et aux comptes rendus d'événements stockés par les États membres, afin de décider quels incidents nécessitent une enquête de sécurité, ainsi que d'en tirer des enseignements dans l'intérêt de la sécurité aérienne et de remplir leurs obligations en matière de surveillance.

(6) Afin de faciliter l'échange d'informations, les comptes rendus d'événements devraient être stockés dans des bases de données compatibles avec le centre de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS) ou un autre logiciel acquis par la communauté utilisant la taxonomie ADREP (la taxonomie de l'Organisation de l'aviation civile internationale). L'Agence et la Commission devraient fournir un soutien technique pour l'interopérabilité des systèmes adoptés.

(7) Un événement impliquant un aéronef immatriculé dans un État membre ou exploité par une organisation établie dans un État membre devrait être notifié même s'il est survenu hors du territoire dudit État membre.

(8) L'objectif lié à l'échange d'informations sur les événements devrait être axé sur la prévention des accidents et incidents dans l'aviation. Il ne devrait pas être utilisé pour attribuer une faute ou une responsabilité ou pour établir des comparaisons des performances en matière de sécurité.

(9) Le moyen le plus efficace de garantir l'échange de nombreuses informations relatives à la sécurité entre tous les États membres, la Commission et l'Agence est le répertoire central, à condition que les États membres, la Commission et l'Agence y aient accès sans restriction.

(10) Le présent règlement devrait s'appliquer aux informations sur les événements stockés dans les bases de données des organisations, des États membres ou de l'Agence.

(11) Lorsqu'ils déterminent la mesure devant figurer dans leur Programme National de Sécurité (PNS) et leur Plan National de Sécurité de l'Aviation, et afin de s'assurer que la mesure repose sur des données probantes, les États membres devraient utiliser les informations issues des comptes rendus d'événements collectés et de leur analyse. Les programmes nationaux de sécurité et les plans nationaux de sécurité sont complétés au niveau régional par le Programme Régional de Sécurité Aérienne (PRS) et le plan régional de sécurité de l'Aviation.

(12) Le programme régional de sécurité et le plan régional de sécurité de l'aviation devraient notamment tirer parti des travaux du réseau d'analystes de la sécurité aérienne afin de déterminer, sur la base de données probantes, les mesures à mettre en œuvre au niveau de la Communauté.

(13) Par ailleurs, la coopération entre les autorités chargées de la sécurité et les autorités judiciaires devrait être renforcée et formalisée au moyen d'accords préalables entre elles, qui doivent respecter l'équilibre entre les différents intérêts publics en jeu et qui devraient notamment couvrir, par exemple, l'accès aux comptes rendus d'événements stockés dans les bases de données nationales et leurs utilisations.

Sur proposition du Directeur Général de l'ASSA-AC ;

Après approbation du Comité des Ministres de l'ASSA-AC en sa session du 26 juin 2026 ;

ADOPTE

Le règlement d'exécution concernant les Comptes rendus, l'Analyse et le Suivi d'Evènements dans l'Aviation Civile ainsi que ses annexes ci-jointes, qui en font partie intégrante, dont la teneur suit :

Article 1er : Objectifs

1) Le présent règlement a pour objectif d'améliorer la sécurité aérienne dans la Communauté en garantissant que les informations pertinentes concernant l'aviation civile en matière de sécurité sont notifiées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées et analysées.

Le présent règlement garantit :

a) que, le cas échéant, des mesures de sécurité sont prises en temps utile, sur la base de l'analyse des informations collectées ;

b) la disponibilité permanente des informations relatives à la sécurité en introduisant des règles concernant la confidentialité et l'utilisation appropriée des informations et au moyen d'une protection harmonisée et renforcée des notifications et des personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements ; et

c) la prise en compte et la gestion des risques de sécurité aérienne, tant au niveau de la Communauté qu'au niveau national.

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

Article 2 : Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

(1) « **accident** » : Événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef habité, 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 manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

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

- dans l'aéronef, où
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, où
- directement exposée au souffle des réacteurs,

Sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

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

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

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

(2) « **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 ;

(3) « **Aéronef civil** » : un aéronef autre qu'un aéronef d'Etat.

(4) « **Aéronef d'Etat** » : aéronef utilisé dans les services militaires, de douane ou de police.

(5) « **Anonymisation** » : la suppression, dans les comptes rendus d'événements, de toutes les données personnelles concernant le notifiant et les personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements et de tout renseignement, y compris le nom de l'organisation ou des organisations associées à l'événement, qui pourraient révéler l'identité du notifiant ou d'un tiers ou pourraient permettre de déduire cette information du compte rendu d'événement ;

(6) « **Autorité responsable des enquêtes de sécurité** » : l'autorité nationale responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile qui conduit ou supervise les enquêtes de sécurité ;

(7) « **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 ;

(8) « **Danger** » : une situation ou un objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer ;

(9) « **Événement** » : 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 ;

(10) « **Incident** » : un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de son exploitation ;

(11) « **Incident grave** » : incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

(12) « **Informations de sécurité** » : Données de sécurité traitées, organisées ou analysées dans un contexte

donné destinées à appuyer la gestion de la sécurité et le développement du renseignement en matière de sécurité ;

(13) « **Informations désidentifiées** » : les informations provenant des comptes rendus d'événements dans lesquels toutes les données à caractère personnel, telles que les noms ou adresses des personnes physiques, ont été effacées ;

(14) « **Notifiant** » : une personne physique qui notifie un événement ou d'autres informations relatives à la sécurité en vertu du présent règlement ;

(15) « **Objectif de sécurité** » : Énoncé décrivant un résultat de sécurité souhaité.

(16) « **Organisation** » : toute organisation 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 4, paragraphe 6 ;

(17) « **Point de contact** » :

a) Lorsqu'une demande d'informations émane d'une partie intéressée établie dans un État membre, l'autorité compétente désignée par chaque État membre conformément à l'article 6, paragraphe 3 ;

b) Lorsqu'une demande d'informations émane d'une partie intéressée établie en dehors de la Communauté ;

(18) « **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 que s'échangent les États membres et qui figure dans l'une des catégories de parties intéressées définies à l'annexe II ;

(19) « **Programme national de sécurité (PNS)** » : un ensemble intégré de lois, de règlements, de politiques, d'objectifs, de processus, de procédures et d'activités visant à gérer la sécurité de l'aviation civile dans un État membre ;

(20) « **Plan Régional de sécurité aérienne** » : l'évaluation des problèmes de sécurité et le plan d'action s'y rapportant au niveau de la Communauté ;

(21) « **Planeur** » : Aérodyne qui n'est pas entraîné par moteur, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques de l'air sur des surfaces qui restent fixes pendant le vol.

(22) « **Programme Régional de sécurité aérienne** » : l'ensemble intégré des règlements au niveau de la Communauté, ainsi que les activités et les procédures utilisées pour la gestion conjointe de la sécurité de l'aviation civile au niveau de la Communauté ;

(23) « **Sécurité** » État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

(24) « **Système de gestion de la sécurité** » : approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires ;

(25) « **Véhicule plus léger que l'air** » : désigne un aéronef non motorisé plus léger que l'air et capable de voler grâce à l'utilisation soit de gaz, soit d'un brûleur embarqué.

Article 3 : Objet et champ d'application

(1) Le présent règlement établit des règles relatives :

(a) à la notification d'événements qui mettent en danger ou qui, s'ils ne sont pas corrigés ou traités, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, le matériel ou une installation ayant une incidence sur l'exploitation de l'aéronef, et à la notification d'autres informations relatives à la sécurité pertinentes dans ce contexte ;

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

(c) à la protection des professionnels de l'aviation ;

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

(e) à l'intégration des informations dans le répertoire central de la communauté ; et

(f) à la diffusion auprès des parties intéressées d'informations anonymisées, afin de leur fournir les informations dont elles ont besoin pour améliorer la sécurité de l'aviation.

(2) Le présent règlement s'applique aux événements et aux autres informations relatives à la sécurité impliquant des aéronefs civils, sauf dispositions contraires, les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'État et exclusivement affectés à un

service public.

Article 4 : Comptes rendus obligatoires

(1) Les événements susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne et qui relèvent des catégories ci-après sont notifiés par les personnes énumérées au paragraphe 6 par le biais des systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires prévus au présent article :

(a) Les événements liés à l'exploitation de l'aéronef, tels que :

i. Les événements liés à des collisions ;

ii. les événements liés au décollage et à l'atterrissage ;

iii. les événements liés au carburant ;

iv. les événements liés au vol ;

v. les événements liés à la communication ;

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

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

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

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

i. les événements liés aux défauts structurels ;

ii. les événements liés aux dysfonctionnements du système ;

iii. les événements liés aux problèmes concernant l'entretien et la réparation ;

iv. les événements liés aux 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 :

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

ii. les événements spécifiques liés à la gestion du trafic aérien (ATM)/aux services de navigation aérienne (ANS);

iii. les événements liés à l'exploitation, en rapport avec l'ATM/les ANS ;

(d) les événements en rapport avec les aérodromes et les services au sol, tels que :

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

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

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

(2) Chaque organisation établie dans un État membre met en place un système de comptes rendus obligatoires pour faciliter la collecte de renseignements sur les événements visés au paragraphe 1.

(3) Chaque État membre met en place un système de comptes rendus obligatoires pour faciliter la collecte de renseignements sur les événements, y compris la collecte de renseignements sur les événements collectés par des organisations en vertu du paragraphe 2.

(4) L'Agence de supervision de la sécurité aérienne en Afrique Centrale met en place un système de comptes rendus obligatoires pour faciliter la collecte de renseignements sur les événements auprès des Autorités compétentes des Etats membres.

(5) La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, une liste classant les événements à laquelle il convient de se reporter lors de la notification d'événements en vertu du paragraphe 1.

(6) A cet effet, elle y inclut dans ces actes d'exécution, une liste distincte classant les événements applicables aux aéronefs autres que ceux à motorisation complexe. La liste est une version simplifiée de la liste visée au premier alinéa et est adaptée, le cas échéant, aux spécificités de ce secteur de l'aviation.

(7) Les personnes physiques figurant ci-après notifient les événements visés au paragraphe 1 dans le cadre du système établi conformément au paragraphe 2 par l'organisation qui emploie, sous-traite ou utilise les services du notifiant ou, à défaut, dans le cadre du système établi conformément au paragraphe 3 par l'État membre d'établissement de leur organisation, ou par l'État qui a émis, validé ou converti la licence du pilote :

(a) le pilote commandant de bord ou, dans le cas où il n'est pas en mesure de notifier l'événement, tout autre membre de l'équipage venant après celui-ci dans la chaîne de commandement d'un aéronef immatriculé dans un État membre ou d'un aéronef immatriculé hors de la Communauté mais

utilisé par un exploitant pour lequel un État membre assure la surveillance de l'exploitation ou par un exploitant établi dans la communauté ;

(b) une personne impliquée dans le maintien de la navigabilité, l'entretien ou la modification d'un aéronef ou de tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous la surveillance d'un État membre ;

(c) une personne qui signe un certificat d'examen de navigabilité ou une approbation pour remise en service, relatifs à un aéronef ou à tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous la surveillance d'un État membre ;

(d) une personne qui assume une fonction nécessitant l'agrément d'un État membre pour exercer les tâches d'agent d'un fournisseur de services de la circulation aérienne auquel sont conférées des responsabilités liées aux services de navigation aérienne ;

(e) une personne qui exerce une fonction liée à la gestion de la sécurité d'un aéroport auquel s'applique le règlement fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne ;

(f) une personne qui exerce une fonction liée à l'installation, à la modification, à l'entretien, à la réparation, à la révision, à la vérification en vol ou à l'inspection des installations de navigation aérienne dont un État membre assure la surveillance ;

(g) une personne qui exerce une fonction liée à l'assistance en escale dans un aéroport couvert par le règlement fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne.

(8) Les personnes visées au paragraphe 7 notifient les événements dans les 72 heures suivant le moment où elles en ont eu connaissance, sauf si des circonstances exceptionnelles les en empêchent.

Article 5 : Comptes rendus volontaires

(1) Chaque organisation établie dans un État membre met en place un système de comptes rendus volontaires pour faciliter la collecte :

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

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

(2) Chaque État membre met en place un système de comptes rendus volontaires pour faciliter la collecte :

(c) 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.

Ce système comprend également, mais pas exclusivement, la collecte d'informations transmises par les organisations en vertu du paragraphe 6.

(3) L'Agence met en place un système de comptes rendus volontaires pour faciliter la collecte :

(a) de renseignements sur les événements qui ne seraient pas collectés par le système de comptes rendus obligatoires ;

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

(4) Les systèmes de comptes rendus volontaires sont utilisés pour faciliter la collecte de renseignements sur les événements et d'autres informations relatives à la sécurité :

(a) non soumis à une notification obligatoire en vertu de l'article 4, paragraphe 1 ;

(b) notifiés par des personnes qui ne figurent pas sur la liste de l'article 4, paragraphe 6.

(5) Chaque organisation établie dans un État membre qui n'est pas certifiée notifie, en temps utile, à l'autorité compétente de cet État membre désigné en vertu de l'article 6, paragraphe 3, les renseignements sur les événements et les autres informations relatives à la sécurité qui ont été collectés en vertu du paragraphe 1 du présent article et qui sont susceptibles de présenter un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne. Les États membres peuvent exiger de toute organisation établie sur leur territoire qu'elle notifie les renseignements sur tous les événements collectés en vertu du paragraphe 1 du présent article.

(6) Les États membres et les organisations peuvent établir d'autres systèmes de collecte et de traitement des informations relatives à la sécurité afin de

collecter des renseignements sur les événements qui ne seraient pas collectés par les systèmes de comptes rendus visés à l'article 4 et aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Ces systèmes peuvent prévoir la notification à des entités autres que celles prévues à l'article 6, paragraphe 3, et peuvent prévoir une participation active :

(a) de l'industrie aéronautique ;

(b) des organisations professionnelles de personnels de l'aviation.

(7) Les informations transmises par les systèmes de comptes rendus obligatoires et volontaires peuvent être intégrées dans un système unique.

Article 6 : Collecte et stockage des informations

(1) Chaque organisation établie dans un État membre désigne une ou plusieurs personnes chargées de gérer en toute indépendance la collecte, l'évaluation, le traitement, l'analyse et le stockage des renseignements sur les événements notifiés en vertu des articles 4 et 5.

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.

(2) Avec l'accord de l'autorité compétente, les petites organisations peuvent mettre en place un mécanisme simplifié de collecte, d'évaluation, de traitement, d'analyse et de stockage des renseignements sur les événements. Elles peuvent partager ces tâches avec des organisations de même nature, dans le respect des règles de confidentialité et de protection en vertu du présent règlement.

(3) Chaque État membre désigne une ou plusieurs autorités compétentes chargées de mettre en place un mécanisme indépendant de collecte, d'évaluation, de traitement, d'analyse et de stockage des renseignements sur les événements notifiés en vertu des articles 4 et 5.

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

Les autorités ci-après peuvent être désignées, conjointement ou séparément, en vertu du premier alinéa :

(a) l'autorité nationale de l'aviation civile ; et/ou

(b) l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ; et/ou

(c) tout autre organisme indépendant ou toute autre entité indépendante établi(e) dans la communauté, qui est chargé(e) de cette tâche.

Lorsqu'un État membre désigne plus d'un organisme ou d'une entité, il désigne l'un d'entre eux comme point de contact pour la transmission des informations visée à l'article 8, paragraphe 2.

(4) Les organisations stockent dans une ou plusieurs bases de données les comptes rendus d'événements établis à partir des renseignements sur les événements collectés conformément aux articles 4 et 5.

(5) Les autorités compétentes visées au paragraphe 3 stockent dans une base de données nationale les comptes rendus d'événements établis à partir des renseignements sur les événements collectés conformément aux articles 4 et 5.

(6) Les informations pertinentes relatives aux accidents et aux incidents graves collectées ou publiées par les autorités responsables des enquêtes de sécurité sont également enregistrées dans cette base de données nationale.

(7) L'Agence stocke dans une base de données les comptes rendus d'événements établis à partir des renseignements sur les événements collectés.

(8) Les autorités responsables des enquêtes de sécurité disposent, pour satisfaire aux obligations qui leur incombent d'un accès sans restriction à leur base de données nationale respective visée au paragraphe 6.

(9) Les autorités de l'aviation civile des États membres disposent, afin d'assumer leurs responsabilités en matière de sécurité, d'un accès sans restriction à leur base de données nationale respective visée au paragraphe 6.

Article 7 : Qualité et contenu des comptes rendus d'événements

(1) Les comptes rendus d'événements visés à l'article 6 contiennent au moins les informations énumérées à l'annexe I du présent règlement.

(2) Les comptes rendus d'événements visés à l'article 6, paragraphes 5, 6 et 8, incluent un classement de l'événement concerné au regard des risques pour la sécurité. Ce classement est revu, et le cas échéant modifié, et est approuvé par l'autorité compétente

de l'État membre, en conformité avec le mécanisme communautaire de classification des risques visé au paragraphe 5 du présent article.

(3) Les organisations, les États membres et l'Agence mettent en place des procédures de contrôle de la qualité des données afin d'améliorer la cohérence des données, notamment entre les informations collectées initialement et le compte rendu stocké dans la base de données.

(4) Les bases de données visées à l'article 6, paragraphes 5, 6 et 8, utilisent des formats qui sont :

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

(b) compatibles avec la taxonomie ADREP.

(5) L'agence élabore, en coopération étroite avec les États membres et la Commission, un mécanisme communautaire de classification des risques permettant aux organisations, aux États membres et à l'Agence de classer les événements selon le risque qu'ils présentent pour la sécurité.

(6) Le mécanisme communautaire de classification des risques et ses modalités de mise en œuvre est conforme avec l'édition à jour du manuel de gestion de la sécurité de l'OACI (Document 9859).

(7) La Commission et l'Agence soutiennent les autorités compétentes des États membres dans leur tâche d'intégration des données, y compris par exemple dans :

(a) l'intégration des informations minimales visées au paragraphe 1 ;

(b) la classification des événements en fonction des risques visée au paragraphe 2 ; et

(c) la mise en place des procédures de contrôle de la qualité des données visées au paragraphe 3.

(8) La Commission et l'Agence apportent ce soutien de telle manière qu'il contribue à l'harmonisation des procédures de saisie des données dans les différents États membres, en particulier en fournissant au personnel travaillant au sein des organismes ou entités visés à l'article 6, paragraphes 1, 3 et 4 :

(a) des documents d'orientation ;

(b) des ateliers ; et

(c) des formations appropriées.

(d)

Article 8 : Répertoire central communautaire

(1) L'Agence établit et gère, en coopération avec la Commission et les Etats membres, un répertoire central pour y stocker tous les comptes rendus d'événements collectés.

(2) Chaque État membre met à jour, en accord avec la Commission et l'Agence, le répertoire central en y transférant toutes les informations relatives à la sécurité stockées dans les bases de données nationales.

(3) La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les modalités de la gestion du répertoire central visé aux paragraphes 1 et 2.

Article 9 : Échange d'informations

(1) Les États membres, la Commission et l'Agence participent à un échange d'informations par l'intermédiaire du répertoire central.

Les comptes rendus d'événements sont transférés vers le répertoire central au plus tard trente (30) jours après avoir été intégrés dans la base de données nationale.

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

(2) Les États membres transfèrent également les informations relatives aux accidents et aux incidents graves vers le répertoire central, comme suit :

(a) pendant le déroulement de l'enquête : les informations factuelles préliminaires sur des accidents ou des incidents graves ;

(b) une fois l'enquête terminée :

(c) le rapport d'enquête final ; et,

(d) s'il est disponible, un résumé en anglais du rapport d'enquête final.

(3) Un État membre transmet toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité à l'autorité concernée de l'Etat membre ou à l'Agence et l'Agence transmet toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité à l'autorité concernée de l'Etat membre dès que possible si, au moment de la collecte de renseignements sur les événements, ou lors du stockage des comptes rendus d'événements ou lors d'une analyse effectuée, il ou elle décèle des aspects relatifs à la sécurité qu'il ou elle juge comme:

(a) présentant un intérêt pour d'autres États membres ou pour l'Agence ; ou

(b) nécessitant éventuellement l'adoption de mesures de sécurité par d'autres États membres ou par l'Agence.

Article 10 : Diffusion des informations stockées dans le répertoire central communautaire

(1) Toute entité chargée de réglementer la sécurité de l'aviation civile ou toute autorité responsable des enquêtes de sécurité dans la communauté dispose d'un accès sans restriction, en ligne et sécurisé aux informations sur les événements figurant dans le répertoire central.

Les informations sont utilisées conformément aux articles 15 et 16.

(2) Les parties intéressées énumérées à l'annexe II du présent règlement peuvent demander l'accès à certaines informations figurant dans le répertoire central.

Les parties intéressées établies dans la communauté adressent leurs demandes d'informations au point de contact de l'État membre dans lequel elles sont établies.

(3) Pour des raisons de sécurité, l'accès direct au répertoire central n'est pas accordé aux parties intéressées.

Article 11 : Traitement des demandes et décisions

(1) Les demandes visant à obtenir des informations figurant dans le répertoire central communautaire sont introduites à l'aide de formulaires approuvés par le point de contact. Ces formulaires contiennent au minimum les points figurant à l'annexe III du présent règlement.

(2) Un point de contact qui reçoit une demande vérifie :

(a) que la demande émane d'une partie intéressée ;

(b) qu'il est compétent pour traiter cette demande.

Lorsque le point de contact estime que la demande relève de la compétence d'un autre État membre, il transfère celle-ci à l'État membre concerné.

(3) Un point de contact qui reçoit une demande évalue cas par cas si la demande est justifiée et réaliste.

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

(4) Si la demande est acceptée, le point de contact détermine la quantité et le niveau des informations à fournir. Sans préjudice des articles 15 et 16, les informations fournies se limitent à ce qui est strictement nécessaire aux fins de la demande.

Les informations qui sont sans rapport avec l'équipement, les activités ou le domaine d'activité propres de la partie intéressée ne sont fournies que sous une forme agrégée ou anonymisée. Des informations sous une forme non agrégée peuvent être fournies à la partie intéressée si elle fournit une justification écrite détaillée. Ces informations sont utilisées conformément aux articles 15 et 16.

(5) Le point de contact ne fournit aux parties intéressées énumérées à l'annexe II, point b), que des informations relatives à l'équipement, aux activités ou au domaine d'activité qui leur sont propres.

(6) Un point de contact recevant la demande d'une partie intéressée énumérée à l'annexe II, point a), peut prendre une décision générale de fournir régulièrement des informations à cette partie intéressée, sous réserve que :

(a) les informations demandées soient en rapport avec l'équipement, les activités ou le domaine d'activité propres de la partie intéressée ;

(b) la décision générale ne donne pas accès à l'ensemble du contenu de la base de données ;

(c) la décision générale ne concerne que l'accès à des informations anonymisées.

(7) La partie intéressée utilise les informations reçues en vertu du présent article sous réserve du respect des conditions suivantes :

(a) la partie intéressée n'utilise les informations qu'aux fins précisées dans le formulaire de demande, qui doivent être compatibles avec l'objectif énoncé à l'article 1er du présent règlement ; et

(b) la partie intéressée ne divulgue pas les informations reçues sans le consentement écrit de la personne qui a fourni les informations et prend les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité requise des informations reçues.

(8) La décision de diffuser des informations en vertu du présent article est limitée à ce qui est strictement nécessaire aux fins de leur destinataire.

Article 12 : Enregistrement des demandes et échange d'informations

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

Cette information est transmise à l'Agence en temps utile

chaque fois qu'une demande est reçue et/ou qu'une suite y est donnée.

(2) L'Agence met à la disposition de tous les points de contact la liste mise à jour des demandes reçues et des suites qui y ont été données.

Article 13 : Analyse et suivi des événements au niveau national

(1) Chaque organisation établie dans un État membre élabore une procédure pour l'analyse des événements collectés, 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 organisation détermine les mesures préventives ou correctives qui doivent, le cas échéant, être adoptées pour améliorer la sécurité aérienne.

(2) Lorsque, à la suite de l'analyse visée au paragraphe 1, une organisation établie dans un État membre identifie une mesure corrective ou préventive appropriée requise pour remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité aérienne, elle :

(a) met en œuvre cette mesure en temps utile ; et

(b) met en place une procédure de contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité de la mesure.

(3) Chaque organisation établie dans un État membre 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.

(4) Lorsqu'une organisation établie dans un État membre identifie un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne à la suite de son analyse des événements ou du groupe d'événements notifiés, elle communique à l'Autorité de l'Aviation Civile de cet État membre dans un délai de trente (30) jours suivant la date de notification de l'événement par le notifiant :

(a) les premiers résultats de l'analyse effectuée en vertu du paragraphe 1, le cas échéant ; et

(b) les éventuelles mesures à prendre en vertu du paragraphe 2.

L'organisation notifie les résultats finaux de l'analyse, si besoin est, dès qu'ils sont disponibles et, en principe, au plus tard trois (03) mois à compter de la date de notification de l'événement.

(5) Une autorité compétente d'un État membre peut demander à des organisations de lui communiquer les premiers résultats ou les résultats finaux de l'analyse d'un événement qui lui a été notifié mais pour lequel elle n'a reçu aucun suivi ou n'a reçu que les premiers résultats.

(6) Chaque État membre élabore une procédure pour l'analyse des informations sur les événements qui leur ait notifiée directement, en vue d'identifier les dangers pour la sécurité associés à ces événements. Sur la base de cette analyse, ils déterminent les mesures préventives ou correctives nécessaires pour améliorer la sécurité aérienne.

(7) Lorsque, à la suite de l'analyse visée au paragraphe 6, un État membre identifie les mesures correctives ou préventives appropriées requises pour remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité, il ou elle :

(a) met en œuvre cette mesure en temps utile ; et

(b) met en place une procédure de contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité de la mesure.

(8) Pour chaque événement ou groupe d'événements faisant l'objet d'un suivi, chaque État membre a accès à l'analyse réalisée et contrôle de manière appropriée les mesures prises par les organisations dont ils sont responsables respectivement.

Si un État membre conclut que la mise en œuvre et l'efficacité des mesures notifiées ne permet pas de remédier aux défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité, il ou elle veille à ce que d'autres mesures appropriées soient prises et mises en œuvre par l'organisation concernée.

(9) Lorsqu'elles sont disponibles, les informations relatives à l'analyse et au suivi des différents événements ou groupes d'événements, obtenues en vertu du présent article, sont stockées dans le répertoire central, en temps voulu et au plus tard un (01) mois après leur stockage dans la base de données nationale.

(10) Les États membres utilisent les informations issues de l'analyse des comptes rendus d'événements pour identifier les mesures correctives qui doivent, le cas échéant, être prises dans le cadre du programme national de sécurité.

(11) Afin d'informer le public sur le niveau de la sécurité dans l'aviation civile, chaque État membre publie, au moins une fois par an et au plus tard de l'année en cours, un rapport sur la sécurité. Le rapport sur la sécurité :

(a) contient des informations agrégées et anonymisées sur le type d'événements et des informations relatives à la sécurité aérienne

notifiées par l'intermédiaire de son système national de comptes rendus obligatoires et volontaires ;

(b) identifie les tendances ;

(c) identifie les mesures qu'il a prises.

(12) Les États membres peuvent également publier des comptes rendus d'événements anonymisés et des résultats d'analyses des risques.

Article 14 : Analyse et suivi des événements au niveau de la Communauté

(1) La Commission, l'Agence et les États membres collaborent régulièrement à l'échange et à l'analyse des informations figurant dans le répertoire central.

(2) La Commission, l'Agence et les États membres collaborent à travers un Comité technique d'analyses de sécurité.

Le Comité technique d'analyses de sécurité, constitué des Experts des Etats en matière de gestion de la sécurité, contribue à l'amélioration de la sécurité aérienne dans la communauté, notamment en effectuant une analyse de la sécurité pour étayer le programme régional de sécurité aérienne et le plan régional de sécurité aérienne.

(3) L'Agence soutient les activités du Comité technique d'analyses de sécurité en lui apportant, par exemple, une assistance pour la préparation et l'organisation des réunions du Comité.

(4) L'Agence fournit, dans le rapport annuel sur la sécurité des informations concernant le résultat de l'analyse des informations visées au paragraphe 1 au plus tard le 31 mars de l'année en cours.

Article 15 : Confidentialité et utilisation appropriée des informations

(1) Les États membres et les organisations, conformément à leur droit national, ainsi que l'Agence, prennent les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité des renseignements sur les événements qu'ils reçoivent.

Chaque État membre, chaque organisation établie dans un État membre, ou l'Agence ne traite des données à caractère personnel que dans la mesure nécessaire aux fins du présent règlement et sans préjudice des actes juridiques nationaux ou communautaires.

(2) Sans préjudice des dispositions relatives à la protection des informations relatives à la sécurité, les informations tirées des comptes rendus d'événements ne sont utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été collectées.

Les États membres, l'Agence et les organisations ne mettent pas à disposition ou n'utilisent pas les informations sur les événements :

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

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

(3) La Commission, l'Agence et les États membres, lorsqu'elles s'acquittent de leurs obligations au titre de l'article 14 en rapport avec les informations contenues dans le répertoire central :

(a) veillent à la confidentialité des informations ; et

(b) limitent l'utilisation des informations à ce qui est strictement nécessaire pour s'acquitter de leurs obligations en matière de sécurité, sans imputation de fautes ou de responsabilités ; à cet égard, les informations servent en particulier à la gestion des risques et à l'analyse des tendances en matière de sécurité qui peuvent conduire à des recommandations ou à des mesures de sécurité, destinées à remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité.

(4) Les États membres veillent à ce que leurs autorités désignées conformément à l'article 6 du présent règlement et leurs autorités judiciaires compétentes coopèrent dans le cadre d'accords administratifs préalables. Ces accords administratifs préalables visent à assurer un juste équilibre entre la nécessité d'une bonne administration de la justice, d'une part, et la nécessaire disponibilité permanente des informations relatives à la sécurité, d'autre part.

Article 16 : Protection des sources d'informations

(1) Aux fins du présent article, on entend par « données personnelles », notamment les noms ou adresses des personnes physiques.

(2) Chaque organisation établie dans un État membre veille à ce que l'ensemble des données personnelles ne soit mis à la disposition des membres du personnel de cette organisation autres que les personnes désignées, que si cela est absolument nécessaire pour enquêter sur des événements en vue d'améliorer la sécurité aérienne.

Des informations désidentifiées sont diffusées au sein de l'organisation, comme il convient.

(3) Chaque État membre veille à ce qu'aucune donnée personnelle ne soit jamais enregistrée dans la base de données nationale. Ces informations

désidentifiées sont mises à la disposition de toutes les parties concernées, par exemple afin de leur permettre de s'acquitter de leurs obligations en matière d'amélioration de la sécurité aérienne.

(4) L'Agence veille à ce qu'aucune donnée personnelle ne soit jamais enregistrée dans la base de données centrale. Ces informations désidentifiées sont mises à la disposition de toutes les parties concernées, par exemple afin de leur permettre de s'acquitter de leurs obligations en matière d'amélioration de la sécurité aérienne.

(5) Il n'est pas fait obstacle à l'adoption, par les États membres et l'Agence, de toute mesure nécessaire au maintien ou à l'amélioration de la sécurité aérienne.

(6) Sans préjudice du droit pénal national applicable, les États membres s'abstiennent d'intenter des actions en ce qui concerne les infractions à la loi non préméditées ou commises par inadvertance, qu'ils viendraient à connaître seulement parce qu'elles ont été notifiées.

Le premier alinéa ne s'applique pas dans les cas visés au paragraphe 10. Les États membres peuvent maintenir ou adopter des mesures visant à renforcer la protection des notifiants ou des personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements. Les États membres peuvent en particulier appliquer cette règle sans les exceptions visées au paragraphe 10.

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

(a) les notifiants ; ou

(b) les personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements.

Le premier alinéa ne s'applique pas dans les cas visés au paragraphe 10.

Les États membres peuvent maintenir ou adopter des mesures visant à renforcer la protection des notifiants ou des personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements. Les États membres peuvent en particulier étendre cette protection aux procédures civiles ou pénales.

(8) Les États membres peuvent adopter ou maintenir en vigueur des dispositions législatives garantissant aux notifiants ou aux personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements un niveau de protection supérieur à celui établi par le présent règlement.

(9) Sauf dans les cas où le paragraphe 10 s'applique, 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 articles 4 et 5 ne subissent aucun préjudice de la part de leur employeur ou de l'organisation pour laquelle les services sont fournis sur la base des informations communiquées par le notifiant.

(10) La protection prévue aux paragraphes 6, 7 et 9 du présent article ne s'applique pas aux situations suivantes :

(a) en cas de manquement délibéré aux règles ;

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

(11) Chaque organisation établie dans un État membre adopte, après consultation des représentants de son personnel, des règles internes décrivant comment les principes de la « culture juste », en particulier le principe visé au paragraphe 9, sont garantis et appliqués au sein de cette organisation.

L'organisme désigné en vertu du paragraphe 12 peut demander à examiner les règles internes des organisations établies dans son État membre avant la mise en œuvre desdites règles internes.

(12) Chaque État membre peut désigner un organisme responsable de la mise en œuvre des paragraphes 6, 9 et 11.

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

Le cas échéant, l'organisme désigné conseille les autorités concernées de son État membre en ce qui concerne les voies de recours ou les sanctions en application de l'article 18.

Article 17 : Mise à jour des annexes

La Commission adopte des actes d'exécution en conformité avec l'article 18 pour :

(a) mettre à jour la liste des champs

obligatoires des comptes rendus d'événements qui figure à l'annexe I lorsque, à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre de l'application du présent règlement, des modifications s'avèrent nécessaires pour améliorer la sécurité aérienne ;

(b) mettre à jour le formulaire de demande d'informations au répertoire central prévu à l'annexe III, pour tenir compte de l'expérience acquise et de circonstances nouvelles ;

(c) aligner l'une des annexes sur le logiciel ECCAIRS ou le logiciel qui sera acquis par la communauté et sur la taxonomie ADREP, ainsi que sur des actes juridiques adoptés par la Communauté.

Aux fins de la mise à jour de la liste des champs obligatoires, l'Agence et le Comité technique d'analyses de sécurité mentionné à l'article 14, paragraphe 2, communiquent à la Commission un ou des avis appropriés.

Article 18 *:* Révision du règlement d'exécution

Le présent règlement est révisé conformément à la procédure en vigueur dans la Communauté.

Article 19 : Sanctions

Sans préjudice des stipulations du Code de l'Aviation Civile de la communauté, chaque État membre fixe le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 20 : Entrée en vigueur et application

Le présent règlement d'exécution entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Bulletin officiel de la Communauté.

Toutefois, les Etats membres qui, pour diverses raisons d'ordre structurel, ne peuvent l'appliquer dès son entrée en vigueur, prennent toutes les mesures nécessaires pour s'y conformer au plus tard le 31 décembre 2026.

Ils en informent immédiatement la Commission de la CEMAC.

Fait à Bangui, le 28/09/2026

LE PRESIDENT

Baltasar ENGONGA EDJO'O

ANNEXES AU RÈGLEMENT D'EXÉCUTIION CONCERNANT LES COMPTES RENDUS, L'ANALYSE ET LE SUIVI D'EVENEMENTS DANS L'AVIATION CIVILE

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PG	01	01	30/09/2026	00	28/09/2026
LPE	15	01	30/09/2026	00	28/09/2026
ER	16	01	30/09/2026	00	28/09/2026
LA	17	01	30/09/2026	00	28/09/2026
LR	18	01	30/09/2026	00	28/09/2026
TM	19	01	30/09/2026	00	28/09/2026
ANNEXE I	20-21	01	30/09/2026	00	28/09/2026
ANNEXE II	22	01	30/09/2026	00	28/09/2026
ANNEXE III	23-32	01	30/09/2026	00	28/09/2026
ANNEXE IV	33	01	30/09/2026	00	28/09/2026

ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS

N° de révision	Date d'application	Date d'insertion	Emargement	Remarques
00	18/10/2026	28/09/2026		Document initial

LISTE DES AMENDEMENTS

Page	N°d'Amdt	Date	Motif

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° d'édition/Amdt	Date d'édition
REGLEMENT N°05/26-UEAC-066-CM-45	CEMAC	Règlement portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC.	02	28/09/2026
REGLEMENT N°07/26-UEAC-066-CM-45	CEMAC	Règlement fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC.	02	28/09/2026
Annexe 13	OACI	Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	12ème	Juillet 2020
Annexe 19	OACI	Gestion de la sécurité –	3ème	Novembre 2025
Annexe 6 - Partie 1	OACI	Exploitation technique des aéronefs	51	Avril 2026
Doc 9756 -	OACI	Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents		
Doc 9859 -	OACI	Safety Management Manual (SMM) 4e édition	4ème	
Doc 9962 -	OACI	Manuel de politiques et procédures d'enquête		
Doc 10053	OACI	Manuel sur la protection des informations de sécurité		
Cir 315 :	OACI	Hazards at Aircraft Accident Sites		
Annexe 13	OACI	Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	12ème	Juillet 2020
Annexe 19	OACI	Gestion de la sécurité –	3ème	Novembre 2025
Annexe 6 - Partie 1	OACI	Exploitation technique des aéronefs	51	Avril 2026
Doc 9756 -	OACI	Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents		

Table des matières

LISTE DES PAGES EFFECTIVES 15

ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS 16

LISTE DES AMENDEMENTS 17

LISTE DES RÉFÉRENCES 18

ANNEXE I : LISTE DES EXIGENCES APPLICABLES AUX SYSTMES DE COMPTES RENDUS D'EVENMENTS OBLIGATOIRES ET VOLONATIRES 20

1. CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES COMMUNS 20
2. CHAMPS DE DONNES OBLIGATOIRES SPECIFIQUES 20

ANNEXE II : PARTIES INTERESSEES 22

ANNEXE III : LISTE CLASSANT LES EVENEMENTS DANS L'AVIATION CIVILE DEVANT ETRE OBLIGATOIREMENT NOTIFIES 23

(A) ÉVÉNEMENTS LIÉS À L'EXPLOITATION DE L'AÉRONEF 23

1. OPÉRATIONS AÉRIENNES 23

(B) ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX CONDITIONS TECHNIQUES, À L'ENTRETIEN ET À LA RÉPARATION DE L'AÉRONEF 25

1. PRODUCTION 25
2. CONCEPTION 25
3. ENTRETIEN ET GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ 25

(C) ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX SERVICES ET AUX INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE 26

1. ÉVÉNEMENTS LIÉS A L'AÉRONEF 26
2. DÉGRADATION OU INTERRUPTION TOTALE DES SERVICES OU FONCTIONS 27

(D) ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRODROMES ET AUX SERVICES AU SOL 27

2. SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE DE L'AÉRONEF 28

(E) ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES, Y COMPRIS AUX PLANEURS ET AUX VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR. 30

1. AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES À L'EXCEPTION DES PLANEURS ET DES VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR 30
2. PLANEURS 31
3. VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR (BALLONS ET DIRIGEABLES) 31

ANNEXE IV : DEMANDE D'INFORMATIONS FIGURANT DANS LE REPERTOIRE CENTRAL COMMUNAUTAIRE 33

ANNEXE I : LISTE DES EXIGENCES APPLICABLES AUX SYSTMES DE COMPTES RENDUS D'EVENMENTS OBLIGATOIRES ET VOLONATIRES

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

1. CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES COMMUNS

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

1) titre :

— titre ;

2) références du dossier :

— entité responsable,

— numéro de dossier,

— statut de l'événement ;

3) date :

— date et Heure UTC ;

4) lieu :

— État/zone de l'événement,

— lieu de l'événement ;

5) classification :

— classe d'événement,

— catégorie d'événement ;

6) récit :

— langue de l'exposé,

— exposé ;

7) événements :

— type d'événement ;

8) classification des risques.

2. CHAMPS DE DONNES OBLIGATOIRES SPECIFIQUES

2.1 Champs relatifs à l'aéronef

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

1) identification de l'aéronef :

— État d'immatriculation,

— marque/modèle/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

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

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

— contribution de l'ATM,

— service concerné (effet sur le service ATM);

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

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

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

1) Espace aérien :

— type d'espace aérien,

— classe d'espace,

— dénomination FIR/UIR [région d'information de vol (Flight Information Region) / région supérieure d'information de vol (Upper Flight Information Region)].

2.3. Champs relatifs à l'aéroport

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

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

2) localisation sur l'aéroport.

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

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

1) gravité :

— dommages les plus importants,

— niveau de blessure ;

2) blessures corporelles :

— nombre de blessures corporelles survenues au sol (mortelles, graves, sans gravité),

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

ANNEXE II : PARTIES INTERESSEES

(a) Liste des parties intéressées qui peuvent recevoir des informations sur la base d'une décision cas par cas au titre de l'article 11, paragraphe 4, ou d'une décision générale au titre de l'article 11, paragraphe 6:

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

(2) Entretien : organisations s'occupant de la maintenance ou de la révision des aéronefs, des moteurs, des hélices et 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 ;

(3) Exploitants : compagnies aériennes et exploitants d'aéronefs et associations de compagnies aériennes et d'exploitants d'aéronefs ; exploitants d'aéroports et associations d'exploitants d'aéroports ;

(4) Fournisseurs de services de navigation aérienne et prestataires de fonctions spécifiques de gestion du trafic aérien (ATM) ;

(5) Prestataires de services aéroportuaires : l'assistance en escale, ainsi que le sauvetage et la lutte contre l'incendie ou d'autres services d'urgence ;

(6) Organismes de formation des pilotes ;

(7) Organisations de pays tiers : autorités de l'aviation civile et autorités responsables des enquêtes de sécurité sur les accidents de pays tiers ;

(8) Organisations internationales de l'aviation civile ;

(9) Recherche : laboratoires, centres ou entités de recherche publics ou privés ; ou universités effectuant des travaux de recherche ou des études sur la sécurité aérienne.

(b) Liste des parties intéressées qui peuvent recevoir des informations sur la base d'une décision cas par cas au titre de l'article 11, paragraphes 4 et 5 :

(1) Pilotes (à titre personnel) ;

(2) Contrôleurs du trafic aérien (à titre personnel) et autre personnel ATM/ANS effectuant des tâches en rapport avec la sécurité ;

(3) Organes de représentation professionnelle du personnel effectuant des tâches en rapport avec la sécurité.

ANNEXE III : LISTE CLASSANT LES EVENEMENTS DANS L'AVIATION CIVILE DEVANT ETRE OBLIGATOIREMENT NOTIFIES

(A) ÉVÉNEMENTS LIÉS À L'EXPLOITATION DE L'AÉRONEF

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

1. OPÉRATIONS AÉRIENNES

1.1. Préparation du vol

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

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

1.2. Préparation de l'aéronef

1) Type de carburant incorrect ou carburant contaminé.

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

1.3. Décollage et atterrissage

1) Sortie de voie de circulation ou de piste.

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

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

4) Tout décollage interrompu.

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

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

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

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

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

10) Atterrissage de précaution ou forcé.

11) Atterrissage trop court ou trop long.

12) Atterrissage dur.

1.4. Toute phase de vol

1) Perte de contrôle.

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

3) Sortie de niveau de vol.

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

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

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

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

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

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

1.5. Autres types d'événements

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

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

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

2. ÉVÉNEMENTS TECHNIQUES

2.1. Structure et systèmes

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

2) Perte d'un système.

3) Perte de la redondance d'un système.

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

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

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

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

2.2. Systèmes de propulsion, systèmes à rotor) et groupes auxiliaires de puissance (APU)

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

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

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

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.

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

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

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

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

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

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

(c) 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.

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

(d) ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR ET MÉTÉOROLOGIE

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

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

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

4) Impact d'animaux y compris collision aviaire.

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

6) État de contamination de la piste inattendu.

7) Turbulences de sillage.

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

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

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

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

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

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

14) Cendres volcaniques.

(e) SURETE

1) Alerte à la bombe ou détournement de l'aéronef.

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

3) Découverte d'un passager clandestin.

(B) ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX CONDITIONS TECHNIQUES, À L'ENTRETIEN ET À LA RÉPARATION DE L'AÉRONEF

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

1. PRODUCTION

Produits, pièces ou équipements 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.

***Note** : La présente liste s'applique aux événements concernant un produit, une pièce ou un équipement couvert par un certificat de type, un certificat de type restreint, un certificat de type supplémentaire, une autorisation TSO (Technical Standard Order), un agrément de conception de réparation majeure ou tout autre agrément pertinent réputé avoir été délivré.*

3. ENTRETIEN ET GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

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

élément d'aéronef.

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

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

   a) non-confinement de composants/débris ;

   b) défaillance de la structure du support moteur.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(C) ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX SERVICES ET AUX INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE

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

1. ÉVÉNEMENTS LIÉS A L'AÉRONEF

1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle, 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 (ACAS 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 (FATO).

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

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

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

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

c) non-respect des prescriptions relatives au 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. DÉGRADATION OU INTERRUPTION TOTALE DES SERVICES OU FONCTIONS

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

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

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

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

2) Informations manquantes ou largement incorrectes, corrompues, inadéquates ou trompeuses de la part de tout service de soutien, y compris contamination de la piste.

3) Défaillance du service de communications.

4) Défaillance du service de surveillance.

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

6) Défaillance du service de navigation.

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

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

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

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

3. AUTRES ÉVÉNEMENTS

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

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

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

4) Largage de carburant.

5) Alerte à la bombe ou détournement de l'aéronef.

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

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

(D) ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRODROMES ET AUX SERVICES AU SOL

1. GESTION DE LA SÉCURITÉ D'UN AÉRODROME

***Notes** : La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories*

d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

1.1. 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 aérodrome (par exemple erreur de piste, de voie de circulation ou de zone réservée d'un aérodrome).
7) Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
8) Présence sur l'aérodrome, ou dans ses environs, d'obstacles qui ne sont pas publiés dans l'AIP (publication d'information aéronautique) ou 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 »).

1.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

1) Interruption ou défaillance des communications entre :
   a) l'exploitant de l'aérodrome, un véhicule ou tout autre personnel au sol, et les services de la circulation aérienne ou de gestion des aires de trafic ;
   b) les services de gestion des aires de trafic et un aéronef, un véhicule ou les services de la circulation aérienne.
2) Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger un aéronef ou ses occupants.
3) Défaut important dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aérodrome.
4) Défaillance du système d'alerte d'urgence de l'aérodrome.
5) Indisponibilité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie eu égard aux exigences applicables.

1.3. Autres événements

1) Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
2) Événements liés à la sûreté de l'aérodrome (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).
3) Absence de notification d'un changement important dans les conditions d'exploitation de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
4) 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'AÉRONEF

***Note** : La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en*

faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

2.1. Événements liés aux aéronefs et aux aérodromes

1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle.
2) Incursion sur piste ou sur voie de circulation.
3) Sortie de piste ou de voie de circulation.
4) Dommage important de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages, de courrier ou de fret.
5) Interférence d'un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne.
6) Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
7) Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic.
8) Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
9) Événements liés à la sûreté de l'aérodrome (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).

2.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

1) Interruption ou défaillance des communications avec un aéronef, un véhicule, les services de la circulation aérienne ou les services de gestion des aires de trafic.
2) Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants.
3) Carences importantes dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aérodrome.

2.3. Événements spécifiques aux services d'assistance en escale

1) 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 et passagers.
6) Non-respect des procédures requises en matière de services d'assistance en escale des aéronefs, notamment des procédures en matière de dégivrage, d'avitaillement en carburant ou de chargement, y compris positionnement incorrect ou retrait d'un équipement.
7) Déversement important de carburant pendant l'avitaillement.
8) Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptible d'avoir un effet important sur l'autonomie, les performances, le centrage ou la résistance de la structure de l'aéronef.
9) Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect.
10) Défaillance, dysfonctionnement ou défaut de l'équipement au sol utilisé pour l'assistance en escale, provoquant ou pouvant provoquer des dégâts à l'aéronef [par exemple 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) ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES, Y COMPRIS AUX PLANEURS ET AUX VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR.

1. AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES À L'EXCEPTION DES PLANEURS ET DES VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR

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

1.1. 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 de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de 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

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

2.1. 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 treuillage ou de remorquage et a dû recourir aux procédures d'urgence.

3) Tout largage du câble de treuillage ou de remorquage qui a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.

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. VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR (BALLONS ET DIRIGEABLES)

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

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, 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 IV : DEMANDE D'INFORMATIONS FIGURANT DANS LE REPERTOIRE CENTRAL COMMUNAUTAIRE

1. Nom :

Fonction/poste :

Société :

Adresse :

Tél.

Adresse électronique :

Date :

Type d'activités :

Catégorie de demandeur [voir l'annexe II du règlement concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile] :

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

4. Motif de la demande :

5. Expliquez à quoi serviront ces informations :

6. Le formulaire rempli doit être envoyé par courriel ou tout autre moyen approprié à : (point de contact)

7. Accès à l'information

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

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

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

8. Lieu, Date, et signature :