



*Le Directeur Général*

**DECISION N° AAC/100/DG/TMJ/KMF/005/2023 DU ..... 25 JAN 2023 .....  
RELATIVE A LA NOTIFICATION OBLIGATOIRE ET VOLONTAIRE DES  
EVENEMENTS DE SECURITE D'AVIATION CIVILE**

---

**Le Directeur Général,**

Vu, telle que modifiée et complétée à ce jour, la Constitution de la République Démocratique du Congo du 18 février 2006 ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944, spécialement en son Annexe 19 ;

Vu la Loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile, telle que modifiée et complétée par la Loi n°23/001 du 12 janvier 2023 ;

Vu le Décret n°011/29 du 10 juin 2011 portant statuts d'un Etablissement public dénommé Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo, en sigle AAC/RDC;

Vu le Décret n°12/035 du 02 octobre 2012 portant création, organisation et fonctionnement du Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents et Incidents d'Aviation, en sigle « BPEA » ;

Vu le Règlement Aéronautique de la République Démocratique du Congo relatif à la gestion de la sécurité (RACD 19) ;

Vu le Règlement Aéronautique de la République Démocratique du Congo relatif aux Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (RACD 13) ;

Considérant la nécessité de mettre en place, au niveau national, un système de compte-rendu d'événements de sécurité d'aviation civile ;

Vu l'urgence ;

*Ah*

...//...

**DECIDE :**

**Chapitre 1 : Des dispositions générales**

**Article 1<sup>er</sup> :**

La présente Décision a pour objet de fixer le mécanisme de notification obligatoire et volontaire d'événements de sécurité d'aviation civile en vue d'améliorer la sécurité aérienne.

**Article 2 :**

Outre les définitions des termes repris dans la Loi n°23/001 du 12 janvier 2023 qui gardent le même sens dans la présente décision, on entend par :

**Accident :** Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote 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 décreet, et au cours duquel :

- a) Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
- dans l'aéronef, ou
  - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
  - directement exposée au souffle des réacteurs.

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

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

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

Sauf, s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux

trappes de train d'atterrissage, aux pare-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.

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

**Aéronef :** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

**Autorités compétentes :** L'Autorité de l'Aviation Civile (AAC/RDC) et le Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents et Incidents d'Aviation (BPEA).

**Culture juste :** Une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.

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

**Données personnelles :** les noms ou adresses des personnes physiques.

**Événement de sécurité :** Tout événement 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.

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

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

**Exploitant** : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

**Notifiant** : une personne physique qui notifie un évènement ou d'autres informations relatives à la sécurité en vertu de la présent Décision.

**Organisme** : toute organisation établit en République Démocratique Congo fournissant des produits dans le domaine de l'aviation et/ou qui emploie, sous-traite ou utilise les services de personnes qui sont tenues de notifier les évènements, conformément à l'article 3 du présent arrêté.

**Prestataire de service** : toute personne physique ou morale, y compris un organisme public, qui offre des services pour une entreprise.

## Chapitre 2 : Du compte – rendu obligatoire

### Article 3 :

Tout évènement de sécurité survenu dans le territoire de la République Démocratique du Congo listé dans l'Annexe I de la présente Décision, est immédiatement notifié aux autorités compétentes en utilisant les moyens disponibles notamment, par mail ou par téléphone.

Cet évènement de sécurité fait ensuite, l'objet d'un compte-rendu obligatoire qui est notifié aux autorités compétentes en utilisant les formulaires des comptes – rendus disponibles, dans un délai n'excédant pas les 48 (quarante-huit) heures de sa survenance.


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

### Article 4 :

Les organismes ci-après, établis en République Démocratique du Congo, sont tenus de mettre en place, dans le cadre de leur Système de Gestion de la Sécurité, un système de compte – rendu garantissant la collecte, l'enregistrement et la transmission des renseignements sur les évènements de sécurité.

Il s'agit de(s) :

- Organismes de formation agréés, conformément au RACD 03, qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;

...//... 

- Exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport commercial international, conformément au RACD 08 Partie 1, ou Partie 3, Section II, respectivement ;
- Opérateurs d'assistance d'aéronefs en escale, conformément au RACD 22 ;
- Organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément au RACD 05-3 ;
- Prestataires de services de la circulation aérienne (ATS), conformément au RACD 18-1 ;
- Exploitants d'aérodromes certifiés, conformément au RACD 14 Volume I ;
- Exploitants d'aviation générale domestique et internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément au RACD 08, Partie 2, Section 3.

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

**Article 5 :**

Toute personne physique dans l'exercice de ses fonctions, et qui figure dans la liste ci-après, notifie immédiatement les événements de sécurité, visés à l'Annexe I, directement aux autorités compétentes ou dans le cadre du système établi conformément à l'article 4 par l'organisme qui emploie, sous-traite ou utilise les services du notifiant.

- les membres d'équipage de conduite ;
- les membres d'équipage de cabine ;
- les agents techniques d'exploitation ;
- les techniciens de maintenance d'aéronefs ;
- le personnel des organismes de maintenance et de gestion du maintien de navigabilité des aéronefs ;
- les contrôleurs de la circulation aérienne ;
- le personnel des fournisseurs de services de la navigation aérienne ;
- les opérateurs de stations aéronautiques ;

...//... 

- le personnel d'aire de trafic ;
- le personnel des exploitants d'aérodrome ;
- le personnel des opérateurs d'assistance en escale.

#### Article 6 :

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

### Chapitre 3 : Du compte – rendu volontaire

#### Article 7 :

Toute personne physique, témoin d'un événement quelconque listé dans l'Annexe I à la présente Décision ou non, mais qui présente un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne, même si elle n'est pas impliquée dans l'événement, notifie aux autorités compétentes dans le seul but d'améliorer la sécurité aérienne.

#### Article 8 :

Chaque organisme met en place un système de compte – rendu volontaire pour faciliter la collecte :

- a) de renseignements sur les événements de sécurité qui ne seraient pas collectés dans le cadre du système de compte – rendu obligatoire ;
- 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.

### Chapitre 4 : De la qualité et contenu des comptes – rendus d'événements de sécurité

#### Article 9 :

Les comptes – rendus d'événements de sécurité listés dans l'Annexe I à la présente décision, contiennent au moins les informations énumérées à l'Annexe II de la même Décision.

### Chapitre 5 : De l'analyse et du suivi des événements

#### Article 10 :

Pour chaque événement de sécurité notifié et dans les 60 (soixante) jours ouvrables suivant la date de son occurrence, l'exploitant ou le prestataire de services analyse, avec la plus grande objectivité, les circonstances dans lesquelles celui-ci s'est produit et fait part à l'Autorité de l'Aviation Civile des éléments pertinents de ladite analyse.

**Article 11 :**

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

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

Chaque organisme visé à l'article 4 ci-dessus, 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.

**Chapitre 6 : De la protection des sources d'informations**

**Article 12 :**

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

- a) les notifiants ; ou
- b) les personnes mentionnées dans les comptes – rendus.

**Article 13 :**

Les personnes visées à l'article 5 de la présente Décision qui notifient un événement ou qui sont mentionnées dans les comptes – rendus d'événements de sécurité conformément aux articles 4 et 5 ne subissent pas de préjudice quelconque de leur employeur ou de l'organisme pour laquelle les services sont fournis sur la base des informations communiquées.

**Article 14 :**

La protection prévue à l'article 12 ne s'applique pas aux situations suivantes :

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

...//... 

## Chapitre 7 : Des dispositions finales

### Article 15 :

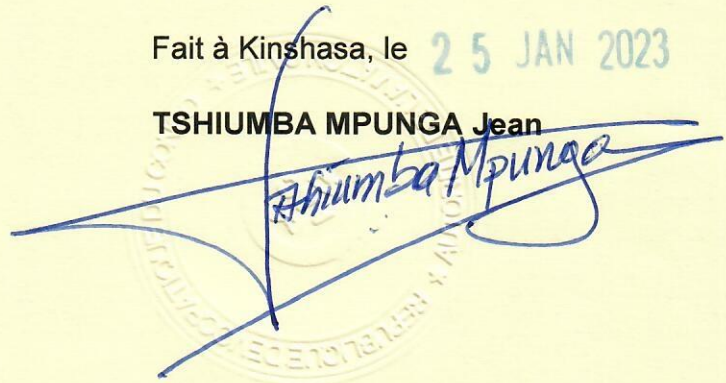
Sont abrogées, toutes les dispositions antérieures contraires à la présente Décision, notamment la Décision N°AAC/100/DG/TMJ/ALG/024/2021 du 09 aout 2021 fixant les modalités de notification des incidents d'aviation civile par les fournisseurs des services.

### Article 16 :

Le Directeur des licences du personnel aéronautique, le Directeur de l'exploitation technique des aéronefs, le Directeur de la navigabilité des aéronefs, le Directeur de la sécurité de la navigation aérienne et le Directeur de la sécurité des aérodromes sont chargés, Le Coordonnateur de la Cellule du Système de Gestion de Sécurité de l'AAC/RDC, le Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents et Incidents d'Aviation, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente Décision qui entre en vigueur à la date de sa signature.

Fait à Kinshasa, le 25 JAN 2023

TSHIUMBA MPUNGA Jean





ANNEXE 1 A LA DECISION N°AAC/100/DG/TMJ/KMF/005/2023 DU 25 JAN 2023  
LISTANT LES EVENEMENTS DE SECURITE D'AVIATION CIVILE DEVANT ETRE  
NOTIFIES A L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE ET AU BUREAU PERMANENT  
D'ENQUETES D'ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

---

I. OPERATION EN VOL

A. EN EXPLOITATION

- (1) Manœuvre d'évitement urgente nécessaire pour éviter une collision avec un autre aéronef, le sol ou tout autre objet.
- (2) Incidents au décollage ou à l'atterrissage, notamment décollages interrompus, atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée, occupée, inadaptée ou sur une aire autre qu'une aire de décollage/atterrissage. Atterrissages forcés, trop court ou anormalement long, sortie de piste et incursion sur piste.
- (3) Situation relative au carburant qui exigerait du pilote qu'il déclare une urgence. Incapacité à transférer ou à utiliser la quantité totale de carburant disponible.
- (4) Evénements au décollage à des vitesses proches ou supérieures à la vitesse de décision, résultant d'une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ou conduisant à une telle situation (par exemple, décollage interrompu, touché de queue, perte de puissance de moteur, etc.).
- (5) Remise de gaz conduisant à une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
- (6) Perte de toute référence de position.
- (7) Réception ou interprétation incorrectes de messages radio téléphoniques.
- (8) Aéronef s'écartant par inadvertance d'une surface revêtue.
- (9) Collision entre un aéronef et tout autre aéronef, le sol, un véhicule ou tout obstacle ou objet au sol.
- (10) Actionnement incorrect et/ou par inadvertance d'une commande résultant en une situation dangereuse.
- (11) Incapacité de configurer correctement l'aéronef en fonction de la phase de vol (par exemple, train d'atterrissage et trappes, volets, stabilisateurs, becs de bord d'attaque, etc.).
- (12) Vibrations anormales ayant entraîné une procédure d'urgence.
- (13) Tout avis de résolution TCAS.
- (14) Souffle de réacteur ou d'hélice ou de rotor entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.

...//... *th*

## B. SITUATIONS D'URGENCE

- (1) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives, même si les incendies ont été éteints.
- (2) Recours à toute procédure non standard adoptée par l'équipage de conduite ou de cabine pour faire face à une situation d'urgence.
- (3) Tout événement entraînant une évacuation d'urgence.
- (4) Dépressurisation.
- (5) Utilisation de tout équipement d'urgence ou des procédures prescrites en cas de situation d'urgence afin de remédier à une situation donnée.
- (6) Tout événement entraînant l'utilisation des messages « **MAYDAY** » ou « **PAN PAN** ».

## C. INCAPACITE DE L'EQUIPAGE

- (1) Incapacité de tout membre de l'équipage de conduite en vol, y compris celle qui survient après le repoussage si on estime qu'elle aurait pu entraîner une incapacité après le décollage.
- (2) Incapacité de tout membre de l'équipage de cabine qui l'empêche d'exécuter des tâches essentielles en cas de situation d'urgence.

## D. BLESSURES

Evénements qui ont entraîné ou auraient pu entraîner des blessures importantes des passagers ou de l'équipage mais qui ne sont pas considérés comme un accident à signaler.

## E. METEOROLOGIE

Phénomène météorologique ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou ayant rendu difficile le contrôle de celui-ci, comme :

- (1) Foudroiement ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.
- (2) Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.
- (3) Turbulences graves entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles une inspection de l'aéronef après turbulences est jugée nécessaire.
- (4) Cisaillement du vent.

...//... 

## F. SURETE

- (1) Troubles créés par des passagers en état d'ébriété, violents ou perturbateurs ;
- (2) Découverte d'un article réglementé sur :
  - Une personne dans les installations aéroportuaires ou autour d'un aéronef ;
  - Un passager, dans les bagages d'un passager, dans le fret ou dans un aéronef.

## G. AUTRES EVENEMENTS

- (1) Collision aviaire ayant entraîné des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.
- (2) Turbulence de sillage (vortex).

## II. ELEMENTS TECHNIQUES DE L'AERONEF

### A. STRUCTURE

- (1) Dommages d'un élément structural principal qui n'a pas été qualifié tolérant aux dommages (élément à durée de vie limitée).
- (2) Perte en vol d'un élément de la structure de l'aéronef.
- (3) Les dommages structuraux nécessitant des réparations majeures.
- (4) Les criques, déformations permanentes et traces de corrosion de la structure qui dépassent les limites admissibles établies par le constructeur.

*Note : Les éléments structuraux principaux sont ceux qui contribuent de manière importante à supporter les charges engendrées par le vol, les manœuvres au sol, la pressurisation et dont la défaillance peut entraîner une rupture catastrophique de l'aéronef.*

### B. SYSTEMES

- (1) Incapacité de l'équipage à maîtriser le système, par exemple :
  - Actions non contrôlées ;
  - Réponses incorrectes et/ou incomplètes, notamment limitation de mouvement ou rigidité ;
  - Emballement ;
  - Défaillance ou rupture de liaison mécanique.
- (2) Fuite de fluides hydrauliques, de carburant, d'huile ou d'autres liquides, ayant entraîné un risque d'incendie ou de détérioration dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

...//... 

- (3) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut survenant lors d'une phase critique du vol.
- (4) Trains/freins/pneus :
- Incendie de frein ;
  - Les anomalies du circuit des freins entraînant une perte de la force de serrage des freins Lorsque l'avion est au sol.
  - Panne du système de descente du train par gravité (y compris lors d'essais programmés) ;
  - Eclatement de plusieurs pneus.
- (5) Oxygène (pour un aéronef pressurisé) :
- Interruption de l'alimentation d'oxygène dans le poste de pilotage ;
  - Interruption de l'alimentation en oxygène pour un nombre important de passagers (plus de 10 %), y compris détectée lors d'entretien, de formation ou d'essais.
- (6) Faux avertissements d'incendie en vol.
- (7) Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.
- (8) Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire par le guidage de vol et la navigation.
- (9) Les cas d'interruption d'un vol, de changement d'aéronef en route, d'escale ou de déroutements non prévus dus à des anomalies mécaniques connues ou soupçonnées ;

### **C. SYSTEMES DE PROPULSION ET SYSTEMES APU**

#### **Moteurs et groupe turbomoteurs :**

- (1) Extinction, arrêt ou défaut important de fonctionnement d'un moteur.
- (2) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de tout élément tournant (par exemple : démarreur pneumatique, turbo-refroidisseur équipé, moteur à turbine à air).
- (3) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'un moteur ou groupe turbomoteur résultant d'un ou de plusieurs des cas suivants :
- Non-confinement de composants ;
  - Incendie intérieur ou extérieur non maîtrisé, ou fuite de gaz chaud ;
  - Poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;
  - Système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas ou fonctionnant par inadvertance ;

...//... 

- Impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur ;
- Défaillance de la structure du moteur ;
- Perte partielle ou complète d'un élément important du groupe turbomoteur ;
- Fumées ou concentrations de produits toxiques suffisantes pour entraîner une incapacité de l'équipage ou des passagers ;
- Impossibilité d'arrêter le moteur par les procédures normales ;
- Impossibilité de redémarrer un moteur.

(4) Perte ou modification intempestive de puissance/poussée.

(5) Dépassement des paramètres moteur entraînant un arrêt moteur.

(6) Objets et corps étrangers entraînant un dommage (FOD).

#### **Hélices et transmissions :**

(7) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'une hélice ou d'un groupe turbomoteur entraînant un ou plusieurs des cas suivants :

- Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de l'hélice ;
- Apparition d'une traînée excessive ;
- Poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;
- Séparation de l'hélice ou d'une partie importante de l'hélice ;
- Panne entraînant un déséquilibre excessif ;
- Passage imprévu des pales d'hélice au-dessous de la position minimale en butée de petit pas en vol ;
- Impossibilité de mettre l'hélice en drapeau ;
- Impossibilité de commander un changement de pas de l'hélice ;
- Changement de pas non maîtrisé ;
- Variation non maîtrisée du couple ou de la vitesse ;
- Séparation d'éléments à faible énergie.

#### **Rotors et transmissions :**

(8) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse du rotor.

(9) Dommage ou défaut de la boîte de transmission principale, susceptible d'entraîner la désynchronisation ou le mauvais fonctionnement du rotor en vol et du système de commande.

(10) Dommage aux systèmes anti-couple, de transmission ou aux systèmes équivalents.

#### **Systèmes APU :**

(11) Coupure ou panne lorsque les exigences opérationnelles prévoient que l'APU doit être disponible (par exemple LME).

**D. FACTEURS HUMAINS**

Tout incident lié aux facteurs humains ayant pu entraîner une situation dangereuse.

**E. AUTRES EVENEMENTS**

Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives.

**III. ENTRETIEN ET REPARATION DE L'AERONEF**

(1) Fuite d'air chaud entraînant un dommage structural.

(2) Tout dommage ou toute détérioration, quelle qu'en soit la cause, constaté au cours d'une opération d'entretien et occasionné à :

- La structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel constructeur) lorsque ce dommage ou cette détérioration dépasse les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessite la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;
- La structure secondaire, ce qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ;
- Le moteur, l'hélice ou le rotor de giravion.

(3) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut de tout système ou équipement, ou dommage ou détérioration, détectés à la suite de la mise en conformité avec une consigne de navigabilité ou d'autres instructions obligatoires prescrites par une autorité réglementaire, lorsque :

- La détection est effectuée par l'organisme chargé de la mise en conformité pour la première fois ;
- Lors d'une mise en conformité ultérieure, l'événement dépasse les limites admissibles indiquées dans les instructions et/ou les procédures de réparation/rectification publiées ne sont pas disponibles.

(4) Toute panne, tout mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.

**IV. SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE****A. QUASI-COLLISION**

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

- (1) Non-respect des minima de séparation.
- (2) Séparation insuffisante.

- (3) Quasi-impact sans perte de contrôle (quasi-CFIT).
- (4) Incursion sur piste ayant nécessité une manœuvre d'évitement.

## **B. INCIDENTS SUSCEPTIBLES DE DEVENIR DES COLLISIONS OU DES QUASI-COLLISIONS**

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

- (1) Incursion sur piste n'ayant pas nécessité de manœuvre d'évitement.
- (2) Sortie de piste d'un aéronef.
- (3) Non-respect par l'aéronef de la clairance.
- (4) Non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables :
  - Non-respect des procédures ATM publiées applicables ;
  - Pénétration non autorisée dans un espace aérien ;
  - Non-respect des dispositions réglementaires applicables en matière d'emport et d'exploitation des équipements ATM.

## **C. EVENEMENTS SPECIFIQUES LIEES A L'ATM**

Ce sont des situations, en liaison avec la fourniture des services ATM, compromettant ou qui auraient pu compromettre la sécurité. Il s'agit notamment des événements suivants :

- (1) Indisponibilité des services ATM :
  - Indisponibilité des services de la circulation aérienne ;
  - Indisponibilité des services de gestion de l'espace aérien ;
  - Indisponibilité des services de gestion des flux de trafic aérien.
- (2) Défaillance de la fonction de communication.
- (3) Défaillance de la fonction de surveillance.
- (4) Défaillance de la fonction de traitement et de diffusion des données.
- (5) Défaillance de la fonction de navigation.
- (6) Défaillance de la sûreté du système ATM.

## **V. AERODROMES ET INSTALLATIONS D'AERODROMES, SERVICES D'ESCALE ET ASSISTANCE AEROPORTUAIRE**

### **A. AERODROMES ET INSTALLATIONS D'AERODROMES**

...//...  


- (1) Collision ou quasi-collision impliquant un aéronef avec un autre aéronef, un véhicule, un piéton, un animal.
- (2) Collision impliquant un aéronef avec un équipement aéroportuaire ou tout autre obstacle ou objet au sol ou à proximité du sol.
- (3) Encombrement des aires de mouvement d'un aéroport par un aéronef, un véhicule, des animaux, des piétons ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
- (4) Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout obstacle ou danger sur les aires de mouvement d'un aéroport, entraînant une situation dangereuse.
- (5) Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité du balisage de piste.
- (6) Souffle de réacteur, d'hélice ou de rotor entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.
- (7) Sortie de piste ou de voie de circulation d'un aéronef.

## B. SERVICES D'ESCALES ET D'ASSISTANCE AÉROPORTUAIRE

- (1) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'escale requises entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
- (2) Événements liés à l'avitaillement en carburant :
  - Fuite importante ou tout autre événement entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse pendant l'avitaillement en carburant.
  - Chargement de carburant contaminé ou de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris l'oxygène et l'eau potable) de type incorrect.
- (3) Événements et incidents liés à la prise en charge des bagages, passagers et cargaison :
  - Détérioration importante de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages ou de cargaisons ;
- (4) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des réglementations applicables, notamment avec un étiquetage et un emballage incorrect des marchandises dangereuses.

Fait à Kinshasa, le

25 JAN 2023

**Le Directeur Général**  
**TSHIUMBA MPUNGA Jean**



## **ANNEXE 2 A LA DECISION LISTANT LES EXIGENCES APPLICABLES AUX SYSTÈMES DE COMPTES RENDUS D'ÉVÉNEMENTS OBLIGATOIRES ET VOLONTAIRES**

---

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

### **I. CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES COMMUNS**

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

- 1) Titre :
  - titre ;
- 2) Références du dossier :
  - entité responsable,
  - numéro de dossier,
  - statut de l'événement ;
- 3) Date :
  - date 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.

### **II. CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES SPECIFIQUES**

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

#### **II.1. Champs relatifs à l'aéronef**

- 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**

- 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.**

- 1) Espace aérien :



- type d'espace aérien,
- classe d'espace,
- dénomination FIR/UIR [région d'information de vol (Flight Information Region) /région supérieure d'information de vol (Upper Flight Information Region)].

### **2.3. Champs relatifs à l'aéroport**

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

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

- 1) Gravité :
  - dommages les plus importants,
  - niveau de blessure ;
- 2) Blessures corporelles :
  - nombre de blessures corporelles survenues au sol (mortelles, graves, sans gravité),
  - nombre de blessures corporelles survenues à bord de l'aéronef (mortelles, graves, sans gravité).

Fait à Kinshasa, le 25 JAN 2023

**TSHIUMBA MPUNGA Jean**

