



MINISTRE DES TRANSPORTS

**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE  
DE CÔTE D'IVOIRE**

26 MAR. 2010

Abidjan, le.....

00000657

Décision n° \_\_\_\_\_/ANAC/NOA du \_\_\_\_\_  
relative à la notification et à l'analyse des événements liés  
à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien (ATM)

**LE DIRECTEUR GENERAL**

- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée le 07 décembre 1944 et entrée en vigueur en ce qui concerne la République de Côte d'Ivoire le 30 novembre 1960;
- Vu l'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire ;
- Vu le Décret n° 2010-32 du 04 mars 2010 portant nomination des membres du Gouvernement, modifiant et complétant le décret n° 2010-28 du 23 février 2010 ;
- Vu le Décret n° 2008-09 du 23 janvier 2008 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu le Décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'administration autonome de l'Aviation civile dénommée Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire, en abrégé " ANAC ";
- Vu le Décret n° 2008-279 du 03 octobre 2008 portant nomination du Directeur Général de l'administration autonome de l'Aviation civile dénommée «Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu l'Arrêté n° 00027/MT/CAB du 25 janvier 2008 fixant les modalités d'application du décret n° 2008-09 du 23 janvier 2008 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu la Décision n° 0465/ANAC/NOA du 11 avril 2007 portant Règlement relatif aux services de la circulation aérienne (ANS2-CI) ;
- Vu la Décision n° 01406/ANAC/NOA du 02 octobre 2008 portant Règlement relatif aux procédures pour les services de la circulation aérienne (ANSP-CI) ;

Considérant les nécessités de service ;

**DECIDE**

**Article 1 :**

La présente décision s'applique à tous les événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien, dite « ATM » qui impliquent ou affectent :

1. un aéronef évoluant en circulation aérienne générale (CAG) ;
2. un organisme rendant tout ou partie des services de la circulation aérienne à des aéronefs évoluant en CAG ;
3. un organisme civil rendant tout ou partie des services de la circulation aérienne à des aéronefs évoluant en circulation aérienne militaire (CAM).

#### **Article 2 :**

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

#### **Article 3 :**

Lorsqu'un pilote ou un agent d'un prestataire de services de navigation aérienne relève qu'un événement ATM a compromis ou aurait pu compromettre la sécurité d'un aéronef et au minimum ceux figurant dans la liste jointe à l'annexe I de la présente décision, il doit le notifier :

- selon la procédure définie à l'annexe II de la présente décision en ce qui concerne le pilote et ;
- selon la procédure définie par le prestataire de services de navigation aérienne en ce qui concerne un agent d'un prestataire de services de navigation aérienne.

#### **Article 4 :**

Tout prestataire de services de navigation aérienne doit mettre en œuvre un dispositif formel de notification et d'analyse des événements ATM qui constituent une menace réelle ou potentielle pour la sécurité des vols ou des services ATM fournis, et au minimum, des événements figurant sur la liste jointe à l'annexe I de la présente décision.

#### Article 5 :

Tout prestataire de services de navigation aérienne doit identifier et sécuriser, enregistrer et conserver toutes les données utiles pour comprendre les circonstances liées aux événements ATM, d'une manière qui garantisse leur qualité et leur confidentialité tout en autorisant par la suite leur dépouillement et leur analyse.

#### Article 6 :

Lorsqu'un événement ATM est notifié selon les dispositions de l'article 3 de la présente décision une équipe spécialisée, désignée par le prestataire de services de navigation aérienne doit :

- recueillir les données figurant à l'annexe III de la présente décision aux fins d'analyse de l'événement ATM ;
- procéder immédiatement à une analyse initiale de cet événement et prendre les premières mesures correctives nécessaires, selon des modalités propres à chaque prestataire de services de navigation aérienne.

Cette exigence fait l'objet d'une mise en œuvre conjointe dans le cas d'un événement impliquant à la fois :

- un organisme civil et/ou un aéronef en CAG et ;
- un aéronef en CAM.

#### Article 7 :

Tout prestataire de services de navigation aérienne doit fournir à l'Autorité de l'Aviation Civile les éléments pertinents relatifs aux événements ATM sous la forme :

- d'une fiche de notification initiale, pour tous les événements, dans un délai de sept (07) jours à compter de la date de connaissance de l'événement ;
- d'un dossier complet, pour les événements de type quasi collision au sens de l'annexe I de la présente décision et pour ceux que les autorités souhaitent analyser de manière approfondie, dans un délai de 4 mois à compter de la date de connaissance de l'événement.

La composition d'une fiche de notification initiale et d'un dossier complet est fixée à l'annexe IV de la présente décision.

#### Article 8 :

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

## Article 9

Tout prestataire de services de navigation aérienne doit répondre aux recommandations de sécurité adressées par l'Autorité de l'aviation civile, et effectuer les interventions et les mesures correctrices nécessaires.

Il les consigne et contrôle leur mise en œuvre.

Il rend compte à l'autorité compétente de la mise en œuvre des recommandations.

## Article 10

Tout prestataire de services de navigation aérienne doit notifier à l'Autorité de l'aviation civile au plus tard le 20 février de chaque année, les données de sécurité de l'année civile antérieure, relatives aux événements, sous forme d'indicateurs de sécurité de haut niveau tels que définis à l'annexe V de la présente décision.

## Article 11

La présente décision est applicable en République de Côte d'Ivoire à compter de sa date de signature.

Fait à Abidjan, le 26 MAR. 2010





MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE  
DE CÔTE D'IVOIRE**

Abidjan, le... **26 MAR. 2010**.....

ANNEXES A LA DECISION N° **00000657** /ANAC/NOA DU \_\_\_\_\_  
RELATIVE A LA NOTIFICATION ET A L'ANALYSE DES EVENEMENTS LIES A LA  
SECURITE DANS LE DOMAINE DE LA GESTION DU TRAFIC AERIEN (ATM)

Annexe I. Liste minimale des évènements ATM à notifier

Annexe II. Procédure de notification

Annexe III. Données à recueillir

Annexe IV. Composition d'une fiche de notification initiale et d'un dossier complet

Annexe V. Informations minimales à fournir dans le rapport annuel de synthèse sur l'analyse  
des évènements

## **Annexe I**

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

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

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

#### **1. Incidents**

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

##### **1.1 Quasi-collision**

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

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

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

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

- incursion sur piste n'ayant pas nécessité de manœuvre d'évitement ;
- sortie de piste d'un aéronef ;
- non-respect par l'aéronef de la clairance ;
- non-respect par l'aéronef de la réglementation ATM applicable :
  - 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.

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

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

Il s'agit notamment des événements suivants :

- indisponibilité des services ATM :
  - indisponibilité des services de la circulation aérienne ;
  - indisponibilité des services de gestion de l'espace aérien ;
  - indisponibilité des services de gestion des courants de trafic aérien.

- défaillance de la fonction de communication ;
- défaillance de la fonction de surveillance ;
- défaillance de la fonction de traitement et de diffusion des données ;
- défaillance de la fonction de navigation ;
- défaillance de la sûreté du système ATM.

## **2. Accidents**

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

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

## **Annexe II**

### **Procédure de notification**

#### **1. Notification en vol**

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

#### **2. Notification à l'issue du vol**

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

#### **3. Compte-rendu**

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

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

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

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

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

---

MINISTÈRE CHARGE DE L'AVIATION CIVILE

COMPTE-RENDU D'ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

*Air traffic safety event report*

<p><b>A - INDICATIF D'APPEL DE L'AÉRONEF</b> <i>AIRCRAFT CALL SIGN</i></p> <p>_____</p>	<p><b>B - TYPE D'ÉVÉNEMENT</b> <i>TYPE OF EVENT</i></p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> AIRPROX <i>AIRPROX</i></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> PROCEDURE <i>PROCEDURE</i></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> INSTALLATIONS <i>INSTALLATION</i></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> AIRPROX <i>AIRPROX</i>	<input type="checkbox"/> PROCEDURE <i>PROCEDURE</i>	<input type="checkbox"/> INSTALLATIONS <i>INSTALLATION</i>
<input type="checkbox"/> AIRPROX <i>AIRPROX</i>	<input type="checkbox"/> PROCEDURE <i>PROCEDURE</i>	<input type="checkbox"/> INSTALLATIONS <i>INSTALLATION</i>		

**C - L'ÉVÉNEMENT / THE EVENT**

**1 - Renseignements généraux / General Information**

a) Date et heure (UTC) de l'événement / *Date and time (in UTC) of event* \_\_\_\_\_

b) Position / *Position* \_\_\_\_\_

**2 - Aéronef de référence / Own aircraft**

a) Cap et route / *Heading and route* \_\_\_\_\_

b) Vitesse vraie / *True airspeed* \_\_\_\_\_  kt  km / h

c) Niveau et calage altimétrique / *Level and altimeter setting* \_\_\_\_\_

d) Aéronef en montée ou en descente / *Aircraft climbing or descending*

Palier / *Level flight*                       Montée / *Climbing*                       Descente / *Descending*

e) Avis d'évitement de trafic délivré par l'ATS / *Traffic avoidance advice issued by ATS* :                       Oui / *Yes*                       Non / *No*

f) Informations sur le trafic délivrées par l'ATS / *Traffic information issued by ATS* :                       Oui / *Yes*                       Non / *No*

g) Système anticollision embarqué – ACAS / *Airborne collision avoidance system - ACAS*

Non installé / *Not carried*                       Installé : \_\_\_\_\_ (Type) / *Carried (Type)*                       Emission d'un avis de circulation / *Traffic advisory issued*

Emission d'un avis de résolution / *Resolution advisory issued*                       Pas d'avis de circulation ni de résolution / *Traffic advisory or resolution advisory not issued*

h) Autre aéronef repéré avant le croisement / *Other aircraft sighted before crossing*

Oui / *Yes*                       Non / *No*                       Erreur de repérage / *Wrong aircraft sighted*

i) Manœuvres d'évitement / *Avoiding action taken*                       Oui / *Yes*                       Non / *No*

j) Type de plan de vol / *Type of flight plan*                       IFR                       VFR                       Aucun / *None*

**3. Autre aéronef / Other aircraft**

a) Type et indicatif d'appel / immatriculation (si connus) / *Type and call sign / registration (if known)* \_\_\_\_\_

b) Si les données demandées en a) sont inconnues, indiquer / *If a) above not known, describe below* :

Aile haute / *High wing*                       Aile moyenne / *Mid wing*                       Aile basse / *Low wing*

Giravion / *Rotorcraft*

Monomoteur / *1 engine*                       Bimoteur / *2 engines*                       Trimoteur / *3 engines*

Quadrimoteur / *4 engines*                       Plus de 4 moteurs / *More than 4 engines*

Marques, couleurs ou autres renseignements / *Marking, colour or other available details* : \_\_\_\_\_

c) Montée ou descente / *Aircraft climbing or descending*

Vol en palier / *Level flight*                       Montée / *Climbing*                       Descente / *Descending*

Renseignement inconnu / *Unknown*

d) Manœuvres d'évitement / *Avoiding action taken*

Oui / *Yes*                       Non / *No*                       Renseignement inconnu / *Unknow*

4. Valeurs estimées des séparations / minimales / Distance

- a) Séparation horizontale minimale / *Closest horizontal distance* \_\_\_\_\_ NM  
 b) Séparation verticale minimale / *Closest vertical distance* \_\_\_\_\_ Pieds / Ft

5. Conditions météorologiques de vol / *Flight weather conditions*

- a)  IMC  VMC b) Soleil de face / soleil dans le dos\*\*  
*Flying into / out of\*\* sun*  
 c) Visibilité en vol \_\_\_\_\_ m / km\*\*  
*Flight visibility*

6. Tout autre renseignement jugé important par le pilote commandant de bord \*\*\*

*Any other information considered important by the pilot-in-command*

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

\*\* Rayer les mentions inutiles / Delete as appropriate \*\*\* Continuer sur papier libre si nécessaire / Attached additional papers if necessary

**D - RENSEIGNEMENTS DIVERS / MISCELLANEOUS**

1. Renseignements relatifs à l'aéronef dont émane le compte rendu / *Information regarding reporting aircraft*

- a) Immatriculation de l'aéronef / *Aircraft registration* \_\_\_\_\_ b) Type / *Aircraft Type* \_\_\_\_\_  
 c) Exploitant / *Operator* \_\_\_\_\_ d) Aérodrome de départ / *Aerodrome of departure* \_\_\_\_\_  
 e) Aérodrome de premier atterrissage / *Aerodrome of first landing* \_\_\_\_\_ destination / *destination* \_\_\_\_\_  
 f) Signalé par radio ou d'autres moyens à \_\_\_\_\_ (nom de l'organisme ATS) le \_\_\_\_\_ (date) à \_\_\_\_\_ (heure UTC)  
*Reported by radio or other means to (name of ATS unit) the (date) at (time UTC)*  
 g) Date / heure (UTC)/lieu d'établissement du compte rendu \_\_\_\_\_  
*Date / time (in UTC)/place of completion of form*

2. Nom, Fonction, adresse et signature de l'auteur du compte rendu / *Name, Function, address and signature of person submitting report*

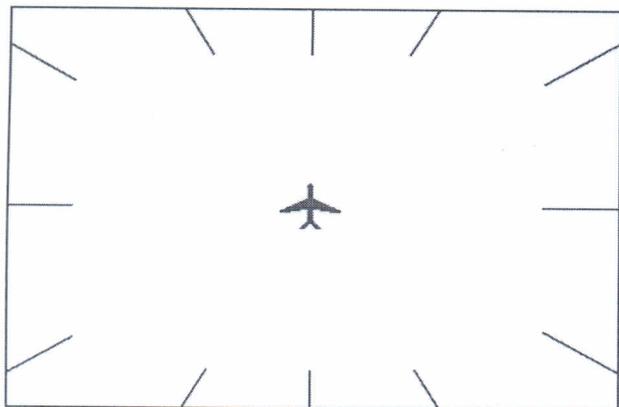
- a) Nom / *Name* \_\_\_\_\_  
 b) Fonction / *Function* \_\_\_\_\_  
 c) Adresse / *Address* \_\_\_\_\_  
 d) Signature / *Signature* \_\_\_\_\_ e) Numéro de téléphone / *Telephone number* \_\_\_\_\_

3. Fonction et signature de la personne recevant le compte rendu / *Function and signature of person receiving report*

- a) Fonction / *Function* \_\_\_\_\_ b) Signature / *Signature* \_\_\_\_\_

**DIAGRAMMES D'AIRPROX**

Tracez la trajectoire de l'autre aéronef par rapport à vous-même, dans le plan horizontal à gauche et dans le plan vertical à droite, en prenant comme hypothèse que vous vous trouvez au centre de chaque diagramme. Précisez la distance lors du premier contact visuel et la distance minimale de passage.



VUE DU DESSUS / VIEW FROM ABOVE

**DIAGRAMS OF AIRPROX**

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming you are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



VUE DE L'ARRIERE / VIEW FROM ASTERN

## **Annexe III**

### **Données à recueillir**

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

#### **1. Données contextuelles / factuelles à recueillir**

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

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

#### **Données relatives à chaque aéronef**

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

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

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

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

- directe ;
- indirecte ;

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

2.3 L'analyse de l'événement doit permettre d'établir l'enchaînement des circonstances qui a conduit à l'événement et d'en déterminer les causes, en vue de prendre des mesures correctives ou de formuler des recommandations de sécurité. Les facteurs causaux de l'événement sont classifiés selon les grandes catégories définies ci-dessous :

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

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

## Annexe IV

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

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

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

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

#### 2. Composition du dossier complet

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

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

**Annexe V**  
**Informations minimales à fournir dans le rapport annuel**  
**de synthèse sur l'analyse des événements**

Les informations minimales à inclure dans le rapport de synthèse à fournir à l'Autorité de l'aviation civile :

- 1 Le volume annuel de trafic dans l'Etat, exprimé en nombres de mouvements et d'heures de vol.
  
- 2 Le nombre total d'incidents survenus dans l'Etat, classés par degré de gravité, phase de vol, règles de vol, type d'exploitation et classe d'espace aérien, avec, à chaque fois, indication du nombre de cas où l'ATM a contribué directement ou indirectement à l'incident.  
Les mêmes informations seront fournies pour les catégories d'incident ci-dessous :
  - non-respect des minima de séparation ;
  - séparation insuffisante ;
  - quasi-impact sans perte de contrôle (quasi-CFIT) ;
  - incursion sur piste ayant nécessité une manœuvre d'évitement ;
  - incursion sur piste n'ayant pas nécessité de manœuvre d'évitement ;
  - sortie de piste d'un aéronef ;
  - non-respect par l'aéronef de la clairance ;
  - non-respect par l'aéronef de la réglementation ATM applicable :
    - 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.
  
- 3 Le nombre total d'accidents survenus dans l'Etat, avec indication de l'étendue des dégâts et du nombre de victimes de blessures mortelles. Les informations statistiques seront classées par phase de vol, règles de vol, type d'exploitation et classe d'espace aérien, avec, à chaque fois, indication du nombre de cas où l'ATM a contribué directement ou indirectement à l'accident.  
Les mêmes informations seront fournies pour les catégories d'accident ci-dessous :
  - collision en vol ;
  - impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
  - collision au sol entre aéronefs ;
  - collision entre un aéronef en vol et un véhicule/un autre aéronef au sol ;
  - collision au sol entre un aéronef et un véhicule/une personne/ un obstacle.

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

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