

ENR 1.14 INCIDENTS DE LA CIRCULATION AERIENNE / AIR TRAFFIC INCIDENTS**1. Définitions des incidents de la circulation aérienne**

1.1 On entend par « incident de la circulation aérienne », un événement grave relatif à la fourniture des services de la circulation aérienne tel que :

- a) proximité d'aéronefs (AIRPROX)
- b) grave difficulté mettant en danger un aéronef du fait, par exemple:
 - 1) de procédures fautives;
 - 2) du non-respect des procédures;
 - 3) d'une panne des installations au sol.

1.1.1 Définitions de la proximité d'aéronefs et de l'AIRPROX.

Proximité d'aéronefs : une situation dans laquelle, de l'avis d'un pilote ou du personnel des services de la circulation aérienne, la distance entre les aéronefs ainsi que leurs positions relatives et leurs vitesses relatives, ont été telles que la sécurité des aéronefs dont il s'agit peut avoir été compromise. On subdivise les cas de proximité d'aéronefs comme suit :

Risque de collision : risque inhérent à un cas de proximité d'aéronefs dans lequel un grave risque de collision a existé.

Sécurité non assurée : risque inhérent à un cas de proximité d'aéronefs dans lequel la sécurité des aéronefs peut avoir été compromise.

Aucun risque de collision : cas de proximité d'aéronefs dans lequel aucun risque de collision n'a existé.

Risque non déterminé : risque inhérent à un cas de proximité d'aéronefs dans lequel on ne dispose pas de renseignements suffisants pour déterminer la gravité de ce risque, ou pour pouvoir aboutir à des conclusions ou pour lequel des témoignages contradictoires ont empêché de conclure.

AIRPROX : le mot de code utilisé dans un rapport d'incident de la circulation aérienne pour désigner un cas de proximité d'aéronefs.

1.2 les incidents de la circulation aérienne sont désignés et identifiés dans les rapports comme suit :

1. Definitions of the air traffic incidents

1.1 «Air traffic incident» is used to mean a serious occurrence related to provision of air traffic services, such as:

- a) Aircraft proximity (AIRPROX);
- b) serious difficulty endangering an aircraft as, for example:
 - 1) faulty procedures, (PROCEDURE);
 - 2) non compliance with applicable procedures, (PROCEDURE)
 - 3) failure of ground facilities, (FACILITY)

1.1.1 Definitions for aircraft proximity and AIRPROX.

Aircraft proximity : A situation in which, in the opinion of the pilot or the air traffic services personnel, the distance between aircraft, as well as their relative positions and speed, has been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised. Aircraft proximity is classified as follows:

Risk of collision: the risk classification of aircraft proximity in which serious risk of collision has existed.

Safety not assured: the risk classification of aircraft proximity in which the safety of the aircraft may have been compromised.

No risk of collision: the risk classification of aircraft proximity in which no risk of collision has existed.

Risk not determined: the risk classification of aircraft proximity in which insufficient information was available to determine the risk of involved, or inconclusive or conflicting evidence precluded such determination.

AIRPROX: the code word used in an air traffic incident report to designate aircraft proximity.

Air traffic Incidents are designated and identified in reports as follows:

Type	Désignation/ Designation
Incident de la circulation aérienne <i>Air traffic Incident</i>	Incident
Comme /as a) ci-dessus / <i>above</i> Comme /as b) 1) et 2) ci-dessus/ <i>1) and 2) above</i> Comme /as b) 3) ci-dessus/ <i>above</i>	AIRPROX (Proximité d'aéronefs/ <i>Aircraft proximity</i>) Procédures/ <i>Procedures</i> Installations / <i>Facility</i>

2. Utilisation de l'imprimé de compte-rendu d'incident de la circulation aérienne (voir modèle aux pages 1.14-3 à 1.14-7)

L'imprimé de compte-rendu d'un incident de la circulation aérienne est destiné à servir:

a) à un pilote, pour rendre compte d'un incident de la circulation aérienne après son arrivée ou pour confirmer un compte-rendu communiqué initialement par radio, pendant le vol;

2. Use of the air traffic incident report form (see model on pages 1.14-3 to 1.14-7)

The air traffic incident report form is intended for use:

a) by a pilot, for filing a report on an air traffic incident after arrival or for confirming a report made initially by radio during flight.

Note: S'il est disponible à bord, ce formulaire peut aussi servir de modèle de formulation du compte-rendu initial en vol.

b) à un organisme ATS, pour enregistrer un compte-rendu d'incident de la circulation aérienne reçu par radio, téléphone ou télémpriméur.

Note. — Ce formulaire peut servir de modèle pour le texte d'un message à transmettre par le réseau SFA.

3. Procédures de compte-rendu (y compris la procédure en vol)

3.1 Un pilote devrait procéder comme suit à l'égard d'un incident auquel il est ou a été mêlé :

a) en vol, utiliser la fréquence air/sol appropriée pour signaler un incident important, particulièrement s'il met en cause d'autres aéronefs, pour signaler immédiatement les faits.

b) dès que possibles après l'atterrissage, remplir et transmettre « l'imprimé de compte-rendu d'incident de circulation aérienne ».

1) pour confirmer un compte-rendu d'incident précédemment formulé comme en a) ci-dessus, ou pour établir le compte-rendu initial de cet incident s'il n'a pas été possible de le signaler par radio.

2) pour rendre compte d'un accident qui n'a pas nécessité de notification immédiate au moment où il s'est produit.

3.2 un compte-rendu initial formulé par radio devrait contenir les renseignements ci-après:

- a) identification des aéronefs
b) type d'incident, par exemple proximité d'aéronef ;
c) incident ; 1. a) et b); 2. a), b), c) , d), n) ; 3. a), b), c), i); 4. a), b);
d) divers; 1.e).

3.3) Tous les formulaires, autant ceux rédigés par les pilotes pour confirmer un incident que ceux utilisés par les contrôleurs des services ATS qui reçoivent le compte-rendu initial par radio ou par téléphone, ainsi que tous les messages SFA en rapport avec cet incident, doivent être communiqués sans délai aux destinataires suivants:

<p>OFFICE NATIONAL DES AEROPORTS DIRECTION DE LA NAVIGATION AERIEENNE SERVICE DES ENQUETES B.P 21 AEROPORT CASABLANCA / MOHAMMED V - MAROC - Adresse SFA : GMMNYHSA Téléphone : +212.(0)5.22.53.90.12 Téléfax : +212.(0)5.22.53.92.09</p>

4. Objet du compte-rendu et de sa remise

4.1 Les comptes rendus d'incident de passage à proximité et l'enquête qu'ils suscitent visent à améliorer la sécurité des vols. Le risque encouru du fait que des aéronefs sont passés à proximité l'un de l'autre devrait être déterminé par l'enquête et classé comme « risque de collision », « sécurité non assurée », « aucun risque de collision » ou « risque non déterminé ».

4.2 L'imprimé a pour but de mettre tous les renseignements possibles à la disposition des enquêteurs et de leur de signaler promptement à leur tour au pilote ou à l'exploitant concerné, le résultat de l'enquête sur l'incident outre, le cas échéant, les mesures prises pour en éviter le retour.

Note: The form, if available on board, may also be of use in providing a pattern for making the initial report in flight.

b) by an ATS unit, for recording an air traffic incident report received by radio, telephone or teleprinter.

Note. — The form may be used as the format for the text of a message to be transmitted over the AFS network.

3. Procedures for report (in flight procedure included)

3.1 The following are the procedures to be followed by a pilot who is or has been involved in an incident;

a) During flight, use the appropriate air-ground frequency to report a major incident, particularly if he involves other aircraft, so as to permit the facts to be ascertained immediately.

b) As promptly as possible after landing, submit a completed Air Traffic Incident Report Form.

1) For confirming a report of an incident made initially as in a) above, or for making the initial report on such an incident if it had not been possible to report it by radio.

2) For reporting an accident that did not require immediate notification at the time of occurrence.

3.2 An initial report made by radio should contain the following information:

- a) Aircraft identification ;
b) type of incident, e.g. aircraft proximity;
c) incident; 1. a) and b); 2. a), b), c) , d), n) ; 3. a), b), c), i);
4. a), b);
d) miscellaneous; 1.e).

3.3) All forms, as much those written by pilots to confirm an incident as those used by the ATS controllers who receive the initial report by radio or by telephone, as well as all AFS messages relating to that incident, must be immediately communicated to the following addressees:

<p>DIRECTION DE L'AERONAUTIQUE CIVILE B.P 1073 R.P – RABAT – MAROC - Adresse SFA : GMMRYAYA Téléphone : +212.(0)5.37.77.35.27 Téléfax : +212.(0)5.37.77.30.74</p>

4. object of the report and its submission

4.1 The purpose of the reporting of aircraft proximity incidents and their investigation is to promote the safety of aircraft. The degree of risk involved in an aircraft proximity incident should be determined in the incident investigation and classified as " risk of collision", "safety not assured", "no risk of collision" or " risk not determined".

4.2 The purpose of the form is to provide investigatory authorities with as complete information on an air traffic incident as possible and to enable them to report back, with the least possible delay to the pilot or operator concerned, the result of the investigation of the incident and, if appropriate, the remedial action taken.

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'INCIDENT DE LA CIRCULATION AERIEENNE
AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM

À utiliser lors de la présentation et de la réception d'un compte rendu d'incident de circulation aérienne. Porter dans les cases ombrées les renseignements d'abord transmis par radio/
For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included.

A- IDENTIFICATION D'AERONEF AIRCRAFT IDENTIFICATION		B- TYPE D'INCIDENT TYPE OF INCIDENT	
		AIRPROX / PROCEDURE / INSTALLATION * AIRPROX / PROCEDURE / FACILITY*	
C- L'INCIDENT / THE INCIDENT			
1. Généralités / General			
a) Date et heure de l'incident / Date and time of incident			UTC
b) Position / Position			
2. Aéronef de l'auteur de du compte rendu / Own aircraft			
a) Cap et route / Heading and route			
b) Vitesse vraie / True airspeed.....mesuré en / measured in ()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) Angle d'inclinaison de l'aéronef / Aircraft bank angle			
() Ailes horizontales / Wings level		() Faible inclinaison / Slight bank	
() Angle marqué / Steep angle		() Angle modéré/Moderate angle	
() Vol inversé / Inverted		() Inconnu / Unknown	
f) Sens de l'inclinaison/ Aircraft direction bank			
() Gauche / Left		() Droite / Right	
() Inconnue / Unknown			
g) Obstacles à la visibilité (en indiquer plusieurs s'il y a lieu)/ Restriction to visibility (select as many as required)			
() Soleil éblouissant / Sun glare		() Cadre du pare-brise	
() Autre structure du poste de pilotage / Other cockpit structure		Windscreen pillar	
() Aucun/ None		() Malpropreté du pare-brise	
		Dirty windscreen	
h) Feux d'aéronef utilisés (en indiquer plusieurs s'il y a lieu) / Use of aircraft lighting (select as many as required)			
() Feux de navigation/ Navigation lights		() Feux à éclats / Strobe lights	
() Feux anticollision rouges		() Phares d'atterrissage/circulation	
Red anti-collision lights		au sol	
() Autres / Other		Landing / Taxi lights	
() Aucun / None		() Eclairage de cabine/Cabin lights	
		() Feux de dérive (logo)	
		Logo (tail fin) lights	
i) Avis d'évitement de trafic diffusé par l'ATS / Traffic avoidance advice issued by ATS			
() Oui, d'après des données radar/ Yes, based on radar		() Oui, après repérage visuel	
() Non / No		Yes, based on visual sighting	
		() Oui, d'après d'autres renseignements	
		Yes, based on other information	
j) Information de circulation / Traffic information issued			
() Oui, d'après des données radar / Yes, based on radar		() Oui, après repérage visuel	
() Non / No		Yes, based on visual sighting	
		() Oui, sur la base d'autres renseignements	
		Yes, based on other information	
k) Système anticollision embarqué – ACAS / Airborne collision avoidance system - ACAS			
() Non disponible à bord / Not carried		() Type / Type	
() Emission d'un avis de résolution/ Resolution advisory issued		() Pas d'avis de circulation ni de résolution / Traffic advisory or resolution advisory not issued	
		() avis de circulation diffusé	
		Traffic advisory issued	
l) Identification radar / Radar identification			
() Radar non disponible		() Identification radar	
No radar available		Radar identification	
		() Pas d'identification radar	
		No radar identification	
m) Autre aéronef repéré / Other aircraft sighted			
() Oui / Yes		() Non / No	
		() Erreur de repérage	
		Wrong aircraft sighted	
n) Manœuvre d'évitement effectuée/ Avoiding action taken			
() Oui / Yes		() Non / None	
o) Type de plan de vol / Type of flight plan			
IFR		VFR	
		aucun*/ None*	

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

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

- a) NOME / Name.....
- b) Fonction / Function.....
- c) Adresse / Address.....
- d)Signature / Signature.....
- e) Numéro de téléphone / Telephone number.....

3. Fonction et signature du destinataire du compte rendu / Function and signature of person receiving report

- a) Fonction / Function.....b) Signature / Signature

E- RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES (à l'usage de l'organe ATS concerné) / SUPPLEMENTARY INFORMATION (by ATS unit concerned)

1. Réception du compte rendu / Receipt of report

- a) Compte rendu reçu via RSFTA * radio / téléphone / autre (préciser) *
*Report received via AFTN / radio / telephone / other (specify) **
- b) Compte rendu reçu par (nom de l'organisme ATS).....
Report received by.....(name of ATS unit)

2. Renseignements détaillés sur les mesures ATS / Details of ATS action

Autorisation, incident constaté (au radar / visuellement / avertissement / résultat de l'enquête locale, etc...)
Clearance, incident seen (radar / visually / warning given / results of local enquiry, etc...)

.....

.....

.....

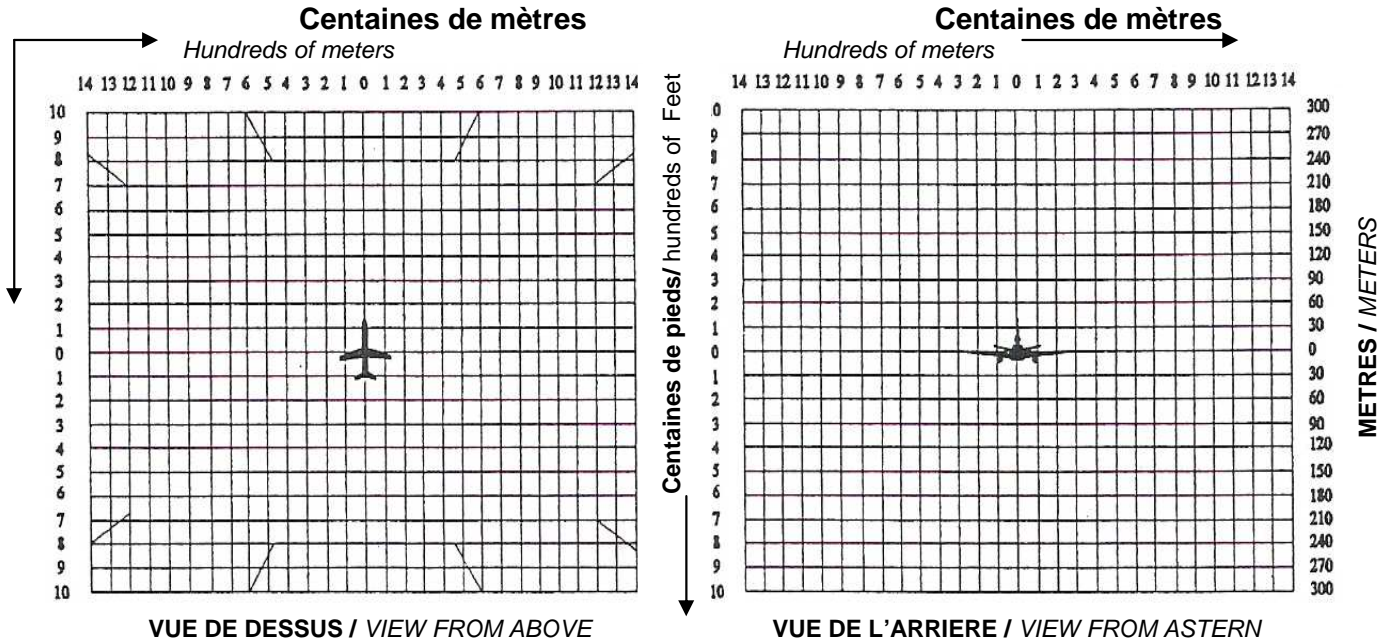
.....

* Rayer les mentions inutiles / Delete as appropriate

DIAGRAMMES D'AIRPROX / DIAGRAMS OF AIRPROX

Marquez le passage d'autres aéronefs par rapport à vous-même, dans le plan horizontal à gauche et dans le plan vertical à droite, en supposant que VOUS êtes au centre de chaque diagramme. Indiquez la distance de passage de l'aéronef quand vous l'avez vu pour la première fois.

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



Instructions relatives à la façon de remplir l'imprimé de compte rendu d'incident de circulation aérienne

Rubriques

- A Identification de l'aéronef dont émane le compte rendu.
- B Un compte rendu AIRPROX devrait être communiqué immédiatement par radio.
- C1 Date/heure UTC et position (relèvement et distance par rapport à une aide de navigation ou en latitude et longitude).
- C2 Renseignements concernant l'aéronef dont émane le compte rendu (cocher les cases appropriées).
- C2 c) Par exemple FL350/1 013 hPa ou 2 500 ft/QNH 1 007 hPa ou 1 200 ft/QFE 998 hPa.
- C3 Renseignements concernant l'autre aéronef en cause.
- C4 Distance de passage (préciser les unités de mesure utilisées).
- C6 Joindre au besoin des feuillets complémentaires. On peut indiquer les positions des aéronefs par les diagrammes.
- D1 f) Préciser le nom de l'organisme ATS ainsi que la date et l'heure UTC.
- D1 g) Date et heure UTC.
- E2 Inclure les détails de l'organisme ATS (service assuré, fréquence radiotéléphonique, codes SSR assignés et calage altimétrique). Indiquer la position des aéronefs par un diagramme et joindre au besoin des feuillets supplémentaires.

Instructions for the completion of the air traffic incident report form

Items

- A Aircraft identification of the aircraft filing the report.
- B An AIRPROX report should be filed immediately by radio.
- C1 Date/time UTC and position in bearing and distance from a navigation aid or in LAT/LONG.
- C2 Information regarding aircraft filing the report, tick as necessary.
- C2 c) E.g. FL 350/1 013 hPa or 2 500 ft/QNH 1 007 hPa or 1 200 ft/QFE 998 hPa.
- C3 Information regarding the other aircraft involved.
- C4 Passing distancestate units used.
- C6 Attach additional papers as required. The diagrams may be used to show aircraft's positions.
- D1 f) State name of ATS unit and date/time in UTC.
- D1 g) Date and time in UTC.
- E2 Include details of ATS unit such as service provided, radiotelephony frequency, SSR codes assigned an altimeter setting. Use diagram to show the aircraft's position and attach additional papers as required.

Page laissée intentionnellement blanche

Page left intentionally blank