

AMELIORATION DE LA SECURITE AERIENNE DE L'AVIATION CIVILE

REGLEMENT (UE) N° 376/2014 DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL DE L'UNION EUROPEENE

Par ce règlement l'Europe officialise la mise en place d'un **système obligatoire de retour d'expérience** afin d'améliorer la sécurité de l'aviation civile.

Extrait :

Le système de sécurité de l'aviation civile repose sur les retours d'expérience et les enseignements tirés des accidents et incidents. Les comptes rendus d'événements et l'utilisation des informations sur les événements aux fins d'améliorer la sécurité se fondent sur une relation de confiance entre le notifiant et l'entité responsable de la collecte et de l'évaluation des informations. Cela requiert une stricte application des règles de confidentialité. La protection des informations relatives à la sécurité contre tout usage inapproprié ... (Règlement 376/2014 - Considérant 33).

LE REGLEMENT DEFINI DEUX TYPES DE RETOUR D'EXPERIENCE : REX

Comptes rendus Obligatoires

Article 4 : "Les événements susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne sont notifiés par le biais des systèmes de comptes rendus d'événements OBLIGATOIRES".

Dans l'annexe V, le règlement d'exécution (UE) 2015/1018 donne une liste d'événements liés "aux aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes", donc nos avions.
Voir liste en annexe.

Comptes rendus volontaires

Article 5 : "Les informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne".

Mais également tout événement concernant l'organisation, les procédures, l'exploitation, le fonctionnement du club et des avions...etc., qui peuvent avoir un intérêt pour la sécurité de l'ensemble des pilotes du club ou au niveau national.

PROTECTION DES NOTIFIANTS ET DES PERSONNES NOTIFIEES DANS LES REX

Dans **l'Article premier**, il bien spécifié :

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

Que le règlement "*introduit des règles de confidentialité et une utilisation appropriée des informations au moyen d'une **protection harmonisée et renforcée des notifiants et des personnes mentionnées** dans les comptes rendus d'événements*".

NOTION DE CULTURE JUSTE

Article 2 : "*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 tolérées*".

COLLECTE ET STOCKAGE DES INFORMATIONS

Article 6 : Les Rex sont collectés par l'organisme : l'ACAM.

"Chaque organisation 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".

Au sein de l'ACAM c'est le CPS (Correspondant Prévention Sécurité) au vu des Rex FFA qui effectue cette tâche.

Le CPS collecte les comptes rendus OBLIGATOIRES et VOLONTAIRES, les rends anonymes puis, en fonction de leurs intérêts les oriente soit au niveau du club soit au niveau national.

Dans ce cas les autorités compétentes stockent dans une base de données nationale, et met à jour le répertoire central européen.

Nota : Il est toujours possible pour un notifiant de déclarer directement à l'autorité (DGAC) un événement en utilisant le formulaire disponible sur le site de la DGAC. Ce procédé est toutefois moins performant qu'une notification via votre organisation (Rex FFA de l'ACAM).

En principe la déclaration doit être effectuée dans les 72 h qui suivent l'événement.

ACCES AUX REX FFA

- S'identifier sur "Aérogest Résa" et cliquer en haut au centre sur "RexFFA".
- Vous avez accès à : Consultation - Documents - Déposer une Déclaration - Abonnement

Aéroclub Aix-Marseille

CONCLUSION

Pour tout événement, même s'il vous semble anodin, faites un Rex qui sera traité par votre CPS et qui après analyse servira sans aucun doute à améliorer la sécurité. Il vous garantit l'anonymat et le respect de la "Culture Juste"

Bons vols.

Patrick Elkan
CPS - Correspondant Prévention Sécurité

ANNEXE

LISTE DES EVENEMENTS DEVANT ETRE OBLIGATOIREMENT NOTIFIES

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.

2 - Evénements 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 d'une contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour ses occupants.

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 service incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou tout autre personne.
- 2) Non-respect de l'espace aérien.

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.

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 télépilotes, 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.