

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 téléimprimeur.

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:

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

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:

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

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.