

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

Arrêté du 17 août 2007 fixant la liste d'événements et d'incidents d'aviation civile

NOR : DEVA0756236A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales et le ministre de la défense,

Vu le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne ;

Vu la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 722-2, L. 722-4, L. 731-4, R. 741-5, R. 722-2 à R. 722-7 ;

Vu l'arrêté du 26 mars 2004 relatif à la notification et à l'analyse des événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – La liste des événements et incidents d'aviation civile dont les personnes mentionnées à l'article R. 722-7 du code de l'aviation civile doivent rendre compte au ministre chargé de l'aviation civile en application notamment du deuxième alinéa de l'article L. 722-2 du même code figure en annexe au présent arrêté. Tout autre événement peut être notifié au ministre chargé de l'aviation civile par ces mêmes personnes lorsque la gravité de cet événement ou l'intérêt pour la sécurité aérienne le justifie.

Art. 2. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

Art. 3. – Le directeur général de l'aviation civile et les représentants de l'Etat à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 17 août 2007.

*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
du développement et de l'aménagement durables,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur des affaires stratégiques
et techniques,*
P. SCHWACH

*La ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer et des collectivités territoriales,*
Pour la ministre et par délégation :
*Le directeur des affaires économiques,
sociales et culturelles de l'outre-mer,*
P. LEYSSENE

Le ministre de la défense,
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur
de la circulation aérienne militaire,*
J.-P. HESTIN

A N N E X E

ÉVÉNEMENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE À NOTIFIER

A. – Opérations en vol

- i)* Exploitation de l'aéronef :
- a)* Manœuvres d'évitement :
1. Risque de collision avec un autre aéronef, le sol ou tout autre objet ou situation dangereuse où une action d'évitement aurait été appropriée.
 2. Manœuvre d'évitement urgente nécessaire pour éviter une collision avec un autre aéronef, le sol ou tout autre objet.
 3. Manœuvre d'évitement pour éviter toute autre situation dangereuse.
- b)* Incidents au décollage ou à l'atterrissage, notamment atterrissages forcés ou de précaution. Incidents tels qu'atterrissage trop court ou anormalement long ou sortie de piste. Décollages, décollages interrompus, atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée, occupée, inadaptée ou sur une aire autre qu'une aire de décollage/atterrissage. Incursions sur piste.
- c)* Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale ou de la remise des gaz.
- d)* 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.
- e)* Perte de contrôle quelle qu'en soit la cause.
- f)* Événements 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.).
- g)* Remise de gaz conduisant à une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
- h)* Ecart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue quelle qu'en soit la cause.
- i)* Descente au-dessous de la hauteur/altitude de décision ou de la hauteur/altitude minimale de descente sans la référence visuelle nécessaire.
- j)* Perte de toute référence de position.
- k)* Interruption ou absence de communications entre membres du personnel de conduite ou entre le personnel de conduite et d'autres (membre d'équipage de cabine, contrôle aérien, service technique).
- l)* Atterrissage dur ou en surcharge nécessitant un contrôle de la structure.
- m)* Dépassement des limites du déséquilibre carburant.
- n)* Affichage incorrect d'un code SSR ou d'un calage d'altimètre.
- o)* Programmation incorrecte ou insertion erronée des données dans les équipements utilisés pour la navigation ou le calcul des performances, ou utilisation de données inexactes.
- p)* Réception ou interprétation incorrectes de messages radio téléphoniques.
- q)* Mauvais fonctionnement ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.
- r)* Aéronef s'écartant par inadvertance d'une surface revêtue.
- s)* Collision entre un aéronef et tout autre aéronef, le sol, un véhicule ou tout obstacle ou objet au sol.
- t)* Actionnement incorrect et/ou par inadvertance d'une commande.
- u)* 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.).
- v)* Simulation d'une situation d'urgence lors de formation, de vérification ou d'essai ayant entraîné un risque pour la sécurité.
- w)* Vibrations anormales.
- x)* Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef (par exemple, alerte de configuration, avertisseur de décrochage [vibreur de manche], alerte de survitesse, etc.), à moins que :
1. L'équipage ait établi avec certitude que l'indication est fautive et que la fautive alerte n'a pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage, ou
 2. Le dispositif d'alerte ait été actionné à des fins de formation ou d'essai.
- y)* « Avertissement » de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque :
1. L'aéronef s'approche à une plus faible distance du sol que prévu, ou
 2. L'avertissement se déclenche en IMC ou la nuit et on a établi qu'il est dû à une vitesse de descente élevée (mode 1), ou
 3. L'avertissement résulte du fait que le train d'atterrissage ou les volets d'atterrissage n'ont pas été actionnés au point d'approche approprié (mode 4), ou
 4. La réaction de l'équipage à l'avertissement a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger.

z) Toute « Alerte » de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque la réaction de l'équipage à l'alerte a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger.

aa) Tout avis de résolution ACAS.

bb) Souffle de réacteur ou d'hélice ou de rotor entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.

cc) Mauvaise interprétation ou incompréhension durables de la configuration, des performances ou de l'état des automatismes de l'aéronef par l'équipage de conduite.

ii) Situations d'urgence :

a) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives, même si les incendies ont été éteints.

b) Recours à toute procédure non standard adoptée par l'équipage de conduite ou de cabine pour faire face à une situation d'urgence, lorsque :

1. La procédure existe mais n'est pas utilisée ;

2. Il n'existe pas de procédure ;

3. La procédure existe mais est incomplète ou inappropriée ;

4. La procédure est incorrecte ;

5. Une procédure incorrecte est utilisée.

c) Inadaptation de toute procédure destinée à être utilisée en cas de situation d'urgence, y compris lorsqu'elle est utilisée à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.

d) Tout événement entraînant une évacuation d'urgence.

e) Dépressurisation.

f) Utilisation de tout équipement d'urgence ou des procédures prescrites en cas de situation d'urgence afin de remédier à une situation donnée.

g) Tout événement entraînant l'utilisation des messages « MAYDAY » ou « PAN PAN ».

h) Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, y compris lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.

i) Événements nécessitant l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par tout membre d'équipage.

iii) Incapacité de l'équipage :

a) Incapacité de tout membre de l'équipage de conduite en vol, y compris celle qui survient avant le départ si on estime qu'elle aurait pu entraîner une incapacité après le décollage.

b) Incapacité de tout membre de l'équipage de cabine qui l'empêche d'exécuter des tâches essentielles en cas de situation d'urgence.

iv) Blessures :

Événements 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.

v) Météorologie :

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

a) Foudroiement ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.

b) Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.

c) Turbulences graves entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles une inspection de l'aéronef après turbulences est jugée nécessaire.

d) Cisaillement du vent.

e) Givre entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.

vi) Sûreté :

a) Actes de piraterie, notamment alerte à la bombe ou détournement.

b) Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés.

c) Découverte d'un passager clandestin.

vii) Autres événements :

a) Survenue répétée d'un type déterminé d'événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

b) Collision aviaire ayant entraîné des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un élément important.

c) Turbulence de sillage.

d) Ecart significatif entre la masse ou le centrage réel de l'aéronef et les valeurs du devis de masse et centrage fourni à l'équipage ou pris en compte par lui.

B. – Éléments techniques de l'aéronef

i) Structure :

a) Dommage d'un élément structural principal (PSE) qui n'a pas été qualifié tolérant aux dommages (élément à durée de vie limitée). 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) Défaut ou dommage dépassant les dommages admissibles à un élément structural principal qui a été qualifié de tolérant aux dommages.

c) Dommage ou défaut dépassant les tolérances autorisées d'un élément structural dont la défaillance peut réduire la rigidité structurale dans de telles proportions que les marges requises vis-à-vis de l'inversion de commande, de la divergence ou du flottement ne sont plus atteintes.

d) Dommage ou défaut d'un élément structural qui peut entraîner la libération d'objets susceptibles de blesser les occupants de l'aéronef.

e) Dommage ou défaut d'un élément structural susceptible de compromettre le bon fonctionnement des systèmes. Voir point ii) ci-après.

f) Perte en vol d'un élément de la structure de l'aéronef.

ii) Systèmes :

a) Perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de tout système, sous-système ou ensemble d'équipements quand des procédures d'exploitation standard, des manœuvres, etc., n'ont pas pu être accomplies de façon satisfaisante.

b) Incapacité de l'équipage à maîtriser le système, par exemple :

1. Actions non contrôlées ;
2. Réponses incorrectes et/ou incomplètes, notamment limitation de mouvement ou rigidité ;
3. Emballement ;
4. Défaillance ou rupture de liaison mécanique.

c) Défaillance ou mauvais fonctionnement d'une ou de plusieurs fonctions propres au système (un système peut intégrer plusieurs fonctions).

d) Interférence au sein des systèmes ou entre eux.

e) Défaillance ou mauvais fonctionnement du dispositif de protection ou du système de secours associés au système.

f) Perte de redondance du système.

g) Tout événement résultant d'un fonctionnement non prévu d'un système.

h) Pour les systèmes non redondants : perte, mauvais fonctionnement important ou défaut du système.

i) Pour les systèmes redondants : perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de plus d'un système.

j) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié aux systèmes ou à l'équipement de l'aéronef à moins que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication est fausse et que la fausse alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage.

k) 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.

l) Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication ayant pu tromper l'équipage.

m) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut survenant lors d'une phase critique du vol.

n) Baisse importantes des performances réelles par rapport à la certification entraînant une situation dangereuse, notamment en ce qui concerne le fonctionnement des freins, la consommation de carburant, etc.

o) Anomalie de commandes de vols dégradant de façon importante les qualités de vol de l'aéronef, par exemple asymétrie de volets, de becs, de destructeurs de portance, etc.

Les points ci-après donnent des exemples d'événements à signaler en vertu de l'application des critères généraux énumérés ci-dessus :

1. Conditionnement d'air/ventilation :

a) Perte complète du refroidissement de l'avionique ;

b) Dépressurisation.

2. Système de navigation automatique de vol :

a) Incapacité du système automatique à réaliser les opérations voulues lorsqu'il est actionné ;

b) Importante difficulté de l'équipage à maîtriser l'aéronef liée au fonctionnement du système automatique ;

c) Panne de tout dispositif de déconnexion du système automatique ;

d) Changement intempestif de mode du système automatique.

3. Communications :

a) Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles ;

b) Communications totalement impossibles en vol.

4. Système électrique :

a) Perte d'un circuit de distribution du système électrique (alternatif ou continu) ;

b) Perte totale ou perte de plus d'un système de génération électrique ;

- c) Panne du système de génération électrique de secours.
- 5. Poste de pilotage/cabine/soute :
 - a) Panne de réglage des commandes du siège du pilote en vol ;
 - b) Défaillance de tout système ou équipement de secours, notamment les systèmes de signalisation d'évacuation d'urgence, toutes les issues, l'éclairage de secours, etc.
 - c) Défaillance de la capacité de rétention du système de chargement des cargaisons.
- 6. Système de protection incendie :
 - a) Alarmes incendie, à l'exception de celles immédiatement confirmées comme fausses ;
 - b) Panne ou défaut non détecté du système de protection/détection d'incendie/fumée, susceptibles d'empêcher ou de limiter la protection/détection d'un incendie ;
 - c) Absence d'avertissement en cas d'incendie ou de fumée réels.
- 7. Commandes de vol :
 - a) Asymétrie des volets, des becs, des destructeurs de portance, etc.
 - b) Limitation de mouvement, rigidité ou réaction peu efficace ou tardive dans le fonctionnement des commandes de vols primaires ou de leurs systèmes associés ;
 - c) Emballement des commandes de vol ;
 - d) Vibration des commandes de vol ressentie par l'équipage ;
 - e) Défaillance ou rupture de liaison mécanique des commandes de vol ;
 - f) Importante perturbation du comportement normal de l'aéronef ou dégradation des qualités de vol.
- 8. Circuit carburant :
 - a) Mauvais fonctionnement du système indiquant la quantité de carburant, entraînant la perte totale d'information ou une indication erronée sur la quantité de carburant à bord ;
 - b) Fuite ayant entraîné une perte importante de carburant, un risque d'incendie ou la détérioration importante d'un élément de l'aéronef ;
 - c) Mauvais fonctionnement ou défaut du système de largage de carburant, ayant entraîné une perte involontaire d'une quantité importante, un risque d'incendie, une détérioration d'un élément de l'aéronef ou une incapacité de larguer le carburant ;
 - d) Mauvais fonctionnement ou défaut du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant ;
 - e) Impossibilité de transférer ou d'utiliser la quantité totale de carburant disponible.
- 9. Hydraulique :
 - a) Perte d'un système hydraulique (ETOPS uniquement) ;
 - b) Non-fonctionnement du système d'isolement d'un circuit ;
 - c) Perte de plus d'un des circuits hydrauliques ;
 - d) Défaillance du système hydraulique de secours ;
 - e) Déploiement intempestif de la turbine à air dynamique (RAT).
- 10. Système de protection/détection du givre :
 - a) Perte ou réduction non détectées des performances du système de dégivrage ou d'antigivrage ;
 - b) Perte de plus d'un des systèmes de réchauffage pitots ;
 - c) Impossibilité d'obtenir un dégivrage symétrique des ailes ;
 - d) Accumulation anormale de givre entraînant des effets importants sur les performances ou la manœuvrabilité ;
 - e) Visibilité de l'équipage affectée de manière importante.
- 11. Systèmes d'enregistrement/d'alarme/d'information :
 - a) Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'information quand des indications trompeuses pourraient entraîner une action inappropriée de l'équipage sur un système essentiel ;
 - b) Perte de la fonction d'alarme (rouge) sur un système ;
 - c) Pour les postes de pilotage avec écrans : perte ou mauvais fonctionnement de plus d'un calculateur ou d'un écran.
- 12. Trains/freins/pneus :
 - a) Incendie de frein ;
 - b) Importante perte de freinage ;
 - c) Freinage dissymétrique entraînant une déviation importante de la trajectoire ;
 - d) Panne du système de descente du train par gravité (y compris lors d'essais programmés) ;
 - e) Sortie/rentree intempestive du train ou des trappes de train ;
 - f) Eclatement de plusieurs pneus.
- 13. Systèmes de navigation (y compris les systèmes d'approche de précision) et centrales aérodynamiques :
 - a) Perte totale ou pannes multiples des équipements de navigation ;

- b) Panne totale ou pannes multiples des équipements de la centrale aérodynamique ;
- c) Indications fortement trompeuses ;
- d) Erreurs de navigation importantes attribuées à des données incorrectes ou à une erreur de codage dans la base de données ;
- e) Déviations non prévues de la trajectoire latérale ou verticale qui ne sont pas dues à une action du pilote ;
- f) Problèmes avec les installations de navigation au sol entraînant des erreurs de navigation importantes.

14. Oxygène (pour un aéronef pressurisé) :

- a) Interruption de l'alimentation d'oxygène dans le poste de pilotage ;
- b) 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.

15. Système de prélèvement d'air :

- a) Fuite d'air chaud entraînant une alarme incendie ou un dommage structural ;
- b) Perte de tous les systèmes de prélèvement d'air ;
- c) Panne du système de détection de fuite d'air.

iii) Systèmes de propulsion et systèmes APU :

Moteurs et groupe turbomoteurs :

- a) Extinction, arrêt ou défaut important de fonctionnement d'un moteur ;
- b) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de tout élément tournant (par exemple : démarreur pneumatique, turbo-refroidisseur équipé, moteur à turbine à air) ;
- c) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'un moteur ou groupe turbomoteur résultant d'un ou de plusieurs des cas suivants ;

1. Non-confinement de composants ;
 2. Incendie intérieur ou extérieur non maîtrisé, ou fuite de gaz chaud ;
 3. Poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;
 4. Système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas ou fonctionnant par inadvertance ;
 5. Impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur ;
 6. Défaillance de la structure du moteur ;
 7. Perte partielle ou complète d'un élément important du groupe turbomoteur ;
 8. Fumées ou concentrations de produits toxiques suffisantes pour entraîner une incapacité de l'équipage ou des passagers ;
 9. Impossibilité d'arrêter le moteur par les procédures normales ;
 10. Impossibilité de redémarrer un moteur ;
- d) Perte ou modification intempestive de puissance/poussée :
 1. Pour un aéronef à un seul moteur ; ou
 2. Lorsque l'événement est considéré comme excessif pour l'aéronef concerné ; ou
 3. Lorsque cela peut affecter plus d'un moteur dans un aéronef multimoteurs, particulièrement dans le cas d'un bimoteur ; ou
 4. Pour un aéronef multimoteurs lorsqu'un type de moteur identique ou semblable est utilisé sur un aéronef pour lequel l'événement serait considéré dangereux ou critique ;
 - e) Tout défaut sur un élément à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie ;
 - f) Défauts d'origine commune susceptibles d'entraîner la coupure de plus d'un moteur en vol ;
 - g) Dispositif de commande ne fonctionnant pas quand il est actionné ou fonctionnant par inadvertance ;
 - h) Dépassement des paramètres moteur ;
 - i) Objets et corps étrangers entraînant un dommage (FOD).

Hélices et transmissions :

- j) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'une hélice ou d'un groupe turbomoteur entraînant un ou plusieurs des cas suivants :
 1. Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de l'hélice ;
 2. Apparition d'une traînée excessive ;
 3. Poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;
 4. Séparation de l'hélice ou d'une partie importante de l'hélice ;
 5. Panne entraînant un déséquilibre excessif ;
 6. Passage imprévu des pales d'hélice au-dessous de la position minimale en butée de petit pas en vol ;

7. Impossibilité de mettre l'hélice en drapeau ;
8. Impossibilité de commander un changement de pas de l'hélice ;
9. Changement de pas non maîtrisé ;
10. Variation non maîtrisée du couple ou de la vitesse ;
11. Séparation d'éléments à faible énergie.

Rotors et transmissions :

- k) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse du rotor ;
- l) 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 ;
- m) Dommage aux systèmes anti-couple, de transmission ou aux systèmes équivalents.

Systèmes APU :

- n) Coupure ou panne lorsque les exigences opérationnelles prévoient que l'APU doit être disponible (par exemple ETOPS, LME) ;
- o) Impossibilité de couper l'APU ;
- p) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de l'APU ;
- q) Impossibilité de démarrer l'APU quand cela est nécessaire pour des raisons opérationnelles.

iv) Facteurs humains :

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

v) Autres événements et incidents :

- a) Tout incident lié à la conception de l'aéronef ayant pu entraîner une situation dangereuse ;
- b) Tout événement qui normalement n'est pas considéré comme devant être signalé (par exemple, mobilier et équipement de cabine, circuits d'eau) lorsque les circonstances ont entraîné un danger pour l'aéronef ou ses occupants ;
- c) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives ;
- d) Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles ;
- e) Panne des commandes de réglage du siège du pilote durant le vol.

C. – Entretien et réparation de l'aéronef

- i) Assemblage incorrect de parties ou composants de l'aéronef, détecté lors de procédures d'inspection et d'essai non destinées à ce but précis.
- ii) Fuite d'air chaud entraînant un dommage structural.
- iii) Tout défaut d'un élément à durée de vie limitée causant son retrait avant la fin de sa durée de vie.
- iv) Tout dommage ou toute détérioration, quelle qu'en soit la cause, constaté au cours d'une opération d'entretien et occasionné à :
 - a) 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 ;
 - b) La structure secondaire, ce qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ;
 - c) Le moteur, l'hélice ou le rotor de giravion.
- v) 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 :
 - a) La détection est effectuée par l'organisme chargé de la mise en conformité pour la première fois ;
 - b) 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.
- vi) Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien ou d'essai.
- vii) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'entretien requises.
- viii) Produits, pièces, équipements et matériaux d'origine inconnue ou suspecte.
- ix) Données ou procédures d'entretien trompeuses, incorrectes ou insuffisantes susceptibles d'engendrer des erreurs d'entretien.
- x) 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.

D. – Services de la navigation aérienne

i) 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 :

- a) Non-respect des minima de séparation ;*
- b) Séparation insuffisante ;*
- c) Quasi-impact sans perte de contrôle (quasi-CFIT) ;*
- d) Incursion sur piste ayant nécessité une manœuvre d'évitement.*

ii) 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 :

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

iii) Événements spécifiques liées à 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 :

- a) Indisponibilité des services ATM :*
 1. Indisponibilité des services de la circulation aérienne ;
 2. Indisponibilité des services de gestion de l'espace aérien ;
 3. Indisponibilité des services de gestion des flux de trafic aérien ;
- b) Défaillance de la fonction de communication ;*
- c) Défaillance de la fonction de surveillance ;*
- d) Défaillance de la fonction de traitement et de diffusion des données ;*
- e) Défaillance de la fonction de navigation ;*
- f) Défaillance de la sûreté du système ATM.*

Les points ci-après donnent des exemples d'événements ATM à signaler en vertu de l'application des critères généraux énumérés ci-dessus.

1. Fourniture d'informations incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne (ATC), du service automatique d'information de région terminale (ATIS), des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, graphiques, manuels, etc. ;
2. Autorisation de vol à une altitude inférieure aux altitudes de sécurité ;
3. Transmission de calages altimétriques erronés ;
4. Transmission, réception ou interprétations incorrectes de messages de radiotéléphonie entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ;
5. Non-respect des minima de séparation ;
6. Pénétration non autorisée dans un espace aérien ;
7. Interférence illicite dans les communications radiotéléphoniques ;
8. Défaillance des installations de services de navigation aérienne ;
9. Grave défaillance du contrôle aérien/de la gestion du trafic aérien ou détérioration importante des infrastructures de l'aérodrome ;
10. Encombrement de l'aire de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ;
11. Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout obstacle ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse ;
12. Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité du balisage de piste.

E. – Aérodrômes et installations d'aérodrômes, services d'escale et assistance aéroportuaire

i) Aérodrômes et installations d'aérodrômes :

- a) Collision ou quasi-collision impliquant un aéronef avec un autre aéronef, un véhicule, un piéton, un animal.*

- b) Collision impliquant un aéronef avec un équipement aéroportuaire ou tout autre obstacle ou objet au sol ou à proximité du sol.
- c) Dysfonctionnement du service SSLIA ou du service péril animalier.
- d) Encombrement des aires de mouvement d'un aéroportuaire par un aéronef, un véhicule, des animaux, des piétons ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
- e) Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout obstacle ou danger sur les aires de mouvement d'un aéroportuaire, entraînant une situation dangereuse.
- f) Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité du balisage de piste.
- g) Événements liés aux opérations de dégivrage.
- h) Erreur de cheminement.
- i) Souffle de réacteur, d'hélice ou de rotor entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.
- j) Sortie de piste ou de voie de circulation d'un aéronef.
- k) Autres événements :

Survenue répétée d'un type déterminé d'événement qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

- ii) Services d'escale et assistance aéroportuaire :
 - a) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'escale requises entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
 - b) Événements liés à l'avitaillement en carburant :
 1. Fuite importante ou tout autre événement entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse pendant l'avitaillement en carburant.
 2. Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptibles d'avoir un effet important sur l'autonomie, les performances, le centrage de l'aéronef ou la résistance de sa structure.
 3. Chargement de carburant contaminé ou de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris l'oxygène et l'eau potable) de type incorrect.
 - c) Événements liés aux opérations de dégivrage.
 - d) Événements et incidents liés à la prise en charge des bagages, passagers et cargaison :
 1. Détérioration importante de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages ou de cargaisons ;
 2. Chargement incorrect des passagers, des bagages ou de la cargaison, susceptible d'avoir un effet important sur la masse et/ou le centrage de l'aéronef ;
 3. Arrimage incorrect des bagages (y compris les bagages à main) ou de la cargaison, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence ;
 4. Mauvais positionnement des conteneurs de fret ou d'autres éléments importants de la cargaison.
 - e) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des réglementations applicables, notamment avec un étiquetage et un emballage incorrects des marchandises dangereuses.
 - f) Autres événements :
- Survenue répétée d'un type déterminé d'événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.