



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

N° 001839/ANACIM/DG

Dakar, le 15 JUIL 2016

Analyse : Décision portant validation de la procédure de notification des évènements de sécurité

Le Directeur Général ;

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale
- Vu la loi 2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile ;
- Vu le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015;
- Vu le décret 2013-560 du 18 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie ;
- Vu le décret n°2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
- Vu l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS),

DECIDE :

Article premier : Est validée, telle qu'annexée à la présente décision, la procédure de notification des évènements de sécurité.

Ladite procédure fournit des orientations et indications aux exploitants sur les dispositions relatives à la notification des évènements de sécurité.

Article 2 : Le Directeur de la Sécurité des Vols, le Directeur de la Navigation Aérienne et des Aéroports, le Directeur de la Sûreté et de la Facilitation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature et sera publiée partout où besoin sera.

Maguèye Marame NDAO



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE LA METEOROLOGIE

B.P. 8184 AEROPORT L.S. SENGHOR
Tel: +221 33 865 60 00 – Fax: +221 33 820 39 67 - +221 33 820 04 03
Email : anacim@anacim.sn

**PROCEDURE DE NOTIFICATION
DES EVENEMENTS DE SECURITE**





AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE LA METEOROLOGIE

B.P. 8184 AEROPORT L.S. SENGHOR
Tel: +221 33 865 60 00 – Fax: +221 33 820 39 67 - +221 33 820 04 03
Email : anacim@anacim.sn

**PROCEDURE DE NOTIFICATION
DES EVENEMENTS DE SECURITE**



REDACTION	VERIFICATION	APPROBATION
<p><i>Le Directeur de la Sécurité des Vols (DSV)</i></p>  <p><u>Farba DIOUF</u></p>	<p><i>Le Directeur du Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la Sécurité de l'Aviation Civile</i></p>  <p><u>Amadou Lamine TRAORE</u></p>	<p><i>Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM)</i></p>
<p><i>Le Directeur de la Navigation Aérienne et des Aérodrômes (DNAA)</i></p>  <p><u>Papa Dibocor SENE</u></p>	<p><i>Le Coordonnateur de la Cellule de coordination du PNS</i></p>  <p><u>Papa Dibocor SENE</u></p>	 <p><u>Maguèye Marame NDAO</u></p>
<p>Date : Avril 2016</p>	<p>Date : Avril 2016</p>	<p>Date : Avril 2016</p>



RÉFÉRENCES

- RAS19, édition, Juillet– Amendement 01 du 02 février 2016
- Décret n° 2015-1968 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal.



TABLES DES MATIÈRES

1	DÉFINITIONS.....	8
2	OBJECTIFS	9
3	OBJET ET CHAMP D'APPLICATION.....	10
4	COMPTES RENDUS OBLIGATOIRES.....	11
5	COMPTES RENDUS VOLONTAIRES.....	13
6	LISTE DES EXIGENCES APPLICABLES AUX SYSTÈMES DE COMPTES RENDUS D'ÉVÉNEMENTS OBLIGATOIRES ET VOLONTAIRES	14
	Appendice 1. Classification des événements de sécurité	16





1 DÉFINITIONS

Dans la présente procédure, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

- (1) **Notifiant.** Une personne physique qui notifie un événement ou d'autres informations relatives à la sécurité en vertu de la présente procédure.
- (2) **Aéronef.** Appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre
- (3) **Incident.** Un incident au sens du RAS 19.
- (4) **Accident.** Accident au sens du RAS 19.
- (5) **Informations désidentifiées.** les informations provenant des comptes rendus d'événements dans lesquels toutes les données à caractère personnel, telles que les noms ou adresses des personnes physiques, ont été effacées.
- (6) **Autorité :** Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM).
- (7) **Événement.** tout événement relatif à la sécurité qui met en danger ou qui, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, et qui comprend en particulier les accidents et les incidents graves;
- (8) **Organisation.** toute organisation fournissant des produits dans le domaine de l'aviation et/ou qui emploie, sous-traite ou utilise les services de personnes qui sont tenues de notifier les événements.
- (9) **Anonymisation.** la suppression, dans les comptes rendus d'événements, de toutes les données personnelles concernant le notifiant et les personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements et de tout renseignement, y compris le nom de l'organisation ou des organisations associées à l'événement, qui pourraient révéler l'identité du notifiant ou d'un tiers ou pourraient permettre de déduire cette information du compte rendu d'événement.
- (10) **Danger.** une situation ou un objet qui est susceptible de causer la mort ou des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou aux structures, une perte de matériel, ou une réduction de la capacité à exécuter les fonctions assignées.
- (11) **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 tolérés.
- (12) **Partie intéressée.** toute personne physique ou morale ou tout organisme officiel, doté(e) ou non de sa propre personnalité juridique, qui est en mesure de participer à l'amélioration de la sécurité aérienne.



2 OBJECTIFS

La présente procédure a pour objectif d'améliorer la sécurité aérienne au Sénégal en garantissant que les informations pertinentes concernant l'aviation civile en matière de sécurité sont notifiées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées et analysées.



3 OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

- 3.1. La présente procédure établit des règles relatives à la notification d'événements qui mettent en danger ou qui, s'ils ne sont pas corrigés ou traités, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, le matériel ou une installation ayant une incidence sur l'exploitation de l'aéronef, et à la notification d'autres informations relatives à la sécurité pertinentes dans ce contexte;
- 3.2. La présente procédure s'applique aux événements et aux autres informations relatives à la sécurité impliquant des aéronefs civils.



4 COMPTES RENDUS OBLIGATOIRES

- 4.1. Les accidents et incidents doivent être notifiés par l'exploitant, dans les plus brefs délais, à l'ANACIM.
Les accidents et incidents graves doivent être notifiés par l'exploitant, dans les plus brefs délais, au Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la sécurité de l'aviation civile (BEA-Sénégal).
L'ANACIM peut notifier au BEA-Sénégal tout incident jugé utile.
- 4.2. Les événements susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne et qui relèvent des catégories ci-après sont notifiés par les personnes énumérées au paragraphe 4.6 par le biais des systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires prévus aux sous-paragraphe 4.2.1 à 4.2.4.
- 4.2.1. Les événements liés à l'exploitation de l'aéronef, tels que:
- les événements liés à des collisions ;
 - les événements liés au décollage et à l'atterrissage;
 - les événements liés au carburant;
 - les événements liés au vol;
 - les événements liés à la communication;
 - les événements liés à des blessures, aux situations d'urgence et à d'autres situations critiques;
 - les événements liés à l'incapacité de l'équipage ou à d'autres événements concernant l'équipage;
 - les événements liés aux conditions météorologiques ou à la sécurité.
- 4.2.2. les événements liés à des conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef, tels que :
- des défauts structuraux ;
 - des dysfonctionnements du système ;
 - des problèmes concernant l'entretien et la réparation ;
 - des problèmes de propulsion (y compris les moteurs, les hélices et les systèmes à rotor) et des problèmes liés aux groupes auxiliaires de puissance.
- 4.2.3. les événements liés aux services et aux installations de navigation aérienne, tels que :
- les collisions, les quasi-collisions ou les risques de collisions;
 - les événements spécifiques liés à la gestion du trafic aérien (ATM)/aux services de navigation aérienne (ANS);
 - les événements liés à l'exploitation, en rapport avec l'ATM/les ANS.
- 4.2.4. les événements en rapport avec les aérodromes et les services au sol, tels que :
- les événements liés aux activités des aérodromes et aux installations;
 - les événements liés à la gestion des passagers, des bagages, du courrier et du fret;
 - les événements liés aux services d'escale et services connexes.



- 4.3. Chaque organisation qui est certifiée ou agréée par l'Autorité doit mettre en place un système de comptes rendus obligatoires pour faciliter la collecte de renseignements sur les événements visés au paragraphe 4.1.
- 4.4. L'Autorité met en place un système de comptes rendus obligatoires pour faciliter la collecte de renseignements sur les événements, y compris la collecte de renseignements sur les événements collectés par des organisations en vertu du paragraphe 4.2.
- 4.5. Une liste classant les événements à laquelle il convient de se reporter lors de la notification d'événements en vertu du paragraphe 4.1 se trouve en appendice 1.
- 4.6. Les personnes physiques figurant ci-après notifient les événements visés au paragraphe 4.1 dans le cadre du système établi conformément au paragraphe 4.2 par l'organisation qui emploie, sous-traite ou utilise les services du notifiant ou, à défaut, dans le cadre du système établi conformément au paragraphe 4.3 par l'Autorité:
- a) le pilote commandant de bord ou, dans le cas où il n'est pas en mesure de notifier l'événement, tout autre membre de l'équipage venant après celui-ci dans la chaîne de commandement d'un aéronef immatriculé au Sénégal ou d'un aéronef immatriculé par un Etat tiers mais utilisé par un exploitant pour lequel l'Autorité assure la surveillance de l'exploitation ou par un exploitant établi au Sénégal;
 - b) une personne impliquée dans l'entretien ou la modification d'un aéronef ou de tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous la surveillance de l'Autorité;
 - c) une personne qui signe une approbation pour remise en service relative à un aéronef ou à tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous la surveillance de l'Autorité;
 - d) une personne qui assume une fonction nécessitant l'agrément de l'Autorité pour exercer les tâches d'agent d'un prestataire de services de la circulation aérienne auquel sont conférées des responsabilités liées aux services de navigation aérienne ou de dispatcheur;
 - e) une personne qui exerce une fonction liée à la gestion de la sécurité d'un aéroport au Sénégal;
 - f) une personne qui exerce une fonction liée à l'installation, à la modification, à l'entretien, à la réparation, à la révision, à la vérification en vol ou à l'inspection des installations de navigation aérienne dont l'Autorité assure la surveillance;
 - g) une personne qui exerce une fonction liée à l'entretien des aéronefs au sol, y compris l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement, le dégivrage et le tractage dans un aéroport au Sénégal.
- 4.7. Les personnes visées au paragraphe 4.6 doivent notifier les événements dans les 72 heures suivant le moment où elles en ont eu connaissance, sauf si des circonstances exceptionnelles les en empêchent.
- 4.8. À la suite de la notification d'un événement, toute organisation établie au Sénégal qui ne relève pas du paragraphe 4.9 notifie à l'Autorité les renseignements sur les événements collectés en application du paragraphe 4.2 dès que possible, et en tout état de cause dans un délai n'excédant pas 72 heures après qu'elle a eu connaissance de l'événement.
- 4.9. À la suite de la notification d'un événement, chaque organisation qui est certifiée ou agréée par l'Autorité communique à celle-ci les renseignements sur les événements collectés en application du paragraphe 4.2 dès que possible, et en tout état de cause dans un délai n'excédant pas 72 heures après qu'elle a eu connaissance de l'événement.



5 COMPTES RENDUS VOLONTAIRES

- 5.1. Chaque organisation certifiée ou agréée par l'Autorité met en place un système de comptes rendus volontaires pour faciliter la collecte :
- a) de renseignements sur les événements qui ne seraient pas collectés dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires;
 - b) d'autres informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne ;
- 5.2. L'Autorité met en place un système de comptes rendus volontaires pour faciliter la collecte:
- a) de renseignements sur les événements qui ne seraient pas collectés dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires;
 - b) d'autres informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne.
- 5.3. Les systèmes de comptes rendus volontaires sont utilisés pour faciliter la collecte de renseignements sur les événements et d'autres informations relatives à la sécurité:
- a) non soumis à une notification obligatoire en vertu du paragraphe 4.2;
 - b) notifiés par des personnes qui ne figurent pas sur la liste du paragraphe 4.6.

Les comptes rendus volontaires peuvent être notifiés à l'Autorité et au BEA-Sénégal à travers leur site internet respectif (www.anacim.sn et www.bea.sn) ou par toute autre forme appropriée.



6 LISTE DES EXIGENCES APPLICABLES AUX SYSTÈMES DE COMPTES RENDUS D'ÉVÉNEMENTS OBLIGATOIRES ET VOLONTAIRES

A. CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES COMMUNS

Lorsqu'ils enregistrent, dans leurs bases de données respectives, des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, les organisations doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements contiennent au moins les informations suivantes:

- 1) titre:
 - titre;
- 2) références du dossier:
 - entité responsable,
 - numéro de dossier,
 - statut de l'événement;
- 3) date:
 - date UTC;
- 4) lieu:
 - État/zone de l'événement,
 - lieu de l'événement;
- 5) classification:
 - classe d'événement,
 - catégorie d'événement;
- 6) récit:
 - exposé;
- 7) événements:
 - type d'événement;
- 8) classification des risques.

B. CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES SPECIFIQUES

Lorsqu'ils enregistrent dans leurs bases de données respectives des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, les organisations doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations ci-après:

2.1. Champs relatifs à l'aéronef

- 1) identification de l'aéronef:
 - État d'immatriculation,
 - marque/modèle/série,
 - numéro de série de l'aéronef,
 - immatriculation de l'aéronef,
 - indicatif d'appel;



- 2) exploitation de l'aéronef:
 - exploitant,
 - type d'exploitation;
- 3) description de l'aéronef:
 - catégorie d'appareil,
 - type de propulsion,
 - groupe de masse;
- 4) historique du vol:
 - dernier point de départ,
 - destination prévue,
 - phase de vol;
- 5) météo:
 - contribution MTO.

2.2. Champs relatifs aux services de navigation aérienne

- 1) lien avec la gestion du trafic aérien (ATM, Air Traffic Management):
 - contribution de l'ATM,
 - service concerné (effet sur le service ATM);
- 2) nom de l'unité des services de la circulation aérienne (ATS, Air Traffic Services);

2.1.1. Champs relatifs au non-respect des distances minimales de séparation/aux rapprochements dangereux et aux pénétrations non autorisées d'un espace aérien

- 1) Espace aérien:
 - type d'espace aérien,
 - classe d'espace,
 - dénomination FIR/UIR [région d'information de vol (Flight Information Region)/région supérieure d'information de vol (Upper Flight Information Region)].

2.3. Champs relatifs à l'aéroport

- 1) indicateur d'emplacement (indicateur OACI de l'aéroport);
- 2) localisation sur l'aéroport.

2.4. Champs relatifs aux dommages causés à l'aéronef ou relatifs aux blessures corporelles

- 1) gravité:
 - dommages les plus importants,
 - niveau de blessure;
- 2) blessures corporelles:
 - nombre de blessures corporelles survenues au sol (mortelles, graves, sans gravité),
 - nombre de blessures corporelles survenues à bord de l'aéronef (mortelles, graves, sans gravité).

NB : Les formulaires de notification des événements de sécurité sont annexés à ce présent document.



Appendice 1. Classification des événements de sécurité

La classification détaillée des événements à laquelle il convient de se reporter lors de la notification, au moyen des systèmes de comptes rendus obligatoires, des événements visés au paragraphe 4.1 figure aux paragraphes A à E du présent appendice.

Remarque: Le présent appendice est structuré de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

C. ÉVÉNEMENTS LIÉS À L'EXPLOITATION DE L'AÉRONEF

2. OPÉRATIONS AÉRIENNES

1.1. Préparation du vol

- 1) Utilisation ou insertion de données erronées dans les équipements de navigation ou de calculs de performance mettant ou ayant pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des législations applicables, y compris étiquetage, emballage et manipulation incorrects de marchandises dangereuses.

1.2. Préparation de l'aéronef

- 1) Type de carburant incorrect ou carburant contaminé.
- 2) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat.

1.3. Décollage et atterrissage

- 1) Sortie de voie de circulation ou de piste.
- 2) Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste.
- 3) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO).
- 4) Tout décollage interrompu.
- 5) Impossibilité d'atteindre les performances requises ou escomptées lors du décollage, de la remise de gaz ou de l'atterrissage.
- 6) Décollage, approche ou atterrissage effectués ou tentés avec un réglage incorrect de la configuration.
- 7) Heurt de queue, de pale, d'extrémité d'aile ou de nacelle lors du décollage ou de l'atterrissage.
- 8) Poursuite d'une approche non conforme aux critères d'approche stabilisée du transporteur aérien.
- 9) Poursuite d'une approche aux instruments en deçà des minimums publiés avec références visuelles inadéquates.
- 10) Atterrissage de précaution ou forcé.
- 11) Atterrissage trop court ou trop long.
- 12) Atterrissage dur.

1.4. Toute phase de vol

- 1) Perte de contrôle.
- 2) Attitude inusuelle, assiette ou roulis excessifs ou vitesse inadaptée aux conditions.
- 3) Sortie de niveau de vol.
- 4) Activation d'une protection de l'enveloppe de vol, y compris avertisseur de décrochage, vibreur du manche, poussoir de manche et protections automatiques.
- 5) Écart involontaire de la trajectoire prévue ou assignée d'au moins deux fois les performances de navigation requises ou 10 milles nautiques.
- 6) Dépassement des limites du manuel de vol de l'aéronef.
- 7) Utilisation d'un réglage incorrect de l'altimètre.



- 8) Souffle de réacteur, de rotor ou d'hélice, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 9) Mauvaise interprétation d'un mode des automatismes ou de toute information du poste de pilotage fournie à l'équipage de conduite, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

1.5. Autres types d'événements

- 1) Largage involontaire de cargaison ou de tout équipement extérieur.
- 2) Perte de la conscience de la situation (y compris conscience de l'environnement, des modes et des systèmes, désorientation spatiale et perte de la notion de temps).
- 3) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

3. ÉVÉNEMENTS TECHNIQUES

2.1. Structure et systèmes

- 1) Perte d'un élément de la structure de l'aéronef en vol.
- 2) Perte d'un système.
- 3) Perte de la redondance d'un système.
- 4) Fuite d'un fluide qui a entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 5) Dysfonctionnement ou défaut du circuit de carburant ayant eu un effet sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.
- 6) Dysfonctionnement ou défaut d'un système d'indication entraînant des indications trompeuses pour l'équipage.
- 7) Fonctionnement anormal des commandes de vol tel que commandes asymétriques ou coincées/bloquées [par exemple dispositifs de commande de portance (volets/becs), de traînée (déporteurs), d'attitude (ailerons, gouvernes de profondeur, gouverne de direction)].

2.2. Systèmes de propulsion (y compris moteurs, hélices, systèmes à rotor) et groupes auxiliaires de puissance (APU)

- 1) Défaillance ou dysfonctionnement important d'une pièce ou d'une commande d'hélice, de rotor ou de groupe turbomoteur.
- 2) Dommages causés aux systèmes de rotor principal/de queue ou de transmission et/ou aux systèmes équivalents ou défaillance de ces systèmes.
- 3) Extinction, arrêt en vol d'un moteur ou de l'APU lorsque celui-ci est requis [par exemple exploitation d'avions bimoteurs en long-courrier (ETOPS), liste minimale d'équipements (LME)].
- 4) Dépassement des limites d'exploitation du moteur, y compris survitesse ou impossibilité de maîtriser la vitesse d'un élément tournant à grande vitesse (par exemple APU, démarreur pneumatique, conditionnement d'air, moteur à turbine à air, hélice ou rotor).
- 5) Défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur, d'APU ou de système de transmission entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes:
 - a) système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas comme demandé;
 - b) impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur (tours par minute);
 - c) non-confinement de composants/débris.

4. INTERACTION AVEC LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANS) ET LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (ATM)

- 1) Clairance ATC (contrôle de la circulation aérienne) dangereuse.



- 2) Interruption prolongée des communications avec unité ATS (services de la circulation aérienne) ou ATM.
- 3) Instructions contradictoires de différentes unités ATS pouvant entraîner une perte de séparation.
- 4) Mauvaise interprétation d'une communication radio, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 5) Non-respect intentionnel d'une instruction ATC, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

5. 4. URGENCES ET AUTRES SITUATIONS CRITIQUES

- 1) Tout événement entraînant la déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN»).
- 2) Toute combustion, fusion, fumée, émanation, formation d'arc électrique, surchauffe, incendie ou explosion.
- 3) Air contaminé dans le poste de pilotage ou la cabine passagers, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 4) Application incorrecte, par l'équipage technique ou de cabine, d'une procédure anormale ou d'urgence pour faire face à une situation d'urgence.
- 5) Utilisation d'un équipement d'urgence, ou d'une procédure anormale, influant sur les performances en vol ou à l'atterrissage.
- 6) Défaillance d'un système ou d'un équipement de secours ou de sauvetage, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 7) Pression incontrôlable de la cabine.
- 8) Quantité de carburant dangereusement faible ou quantité de carburant à destination inférieure à la réserve finale réglementaire.
- 9) Toute utilisation, par l'équipage, du système d'oxygène de l'équipage.
- 10) Incapacité d'un membre de l'équipage de conduite ou de cabine entraînant une diminution de l'effectif total de l'équipage en deçà du nombre minimal certifié.
- 11) Fatigue de l'équipage influant, ou pouvant influencer, sur sa capacité à assurer les services de vol en toute sécurité.

6. ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR ET MÉTÉOROLOGIE

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle.
- 2) Avis de résolution du système anticollision embarqué (ACAS RA).
- 3) Activation justifiée de l'alarme d'un système anticollision avec le sol tel que GPWS (Ground Proximity Warning System)/TAWS (Terrain Awareness and Warning System).
- 4) Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- 5) Dommages causés par un corps étranger/débris (FOD).
- 6) État de contamination de la piste inattendu.
- 7) Turbulences de sillage.
- 8) Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.
- 9) Impact de foudre ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.
- 10) Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.
- 11) Fortes turbulences ou toute situation entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles une inspection est jugée nécessaire.
- 12) Cisaillement de vent ou orage important qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 13) Givrage entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.
- 14) Cendres volcaniques.



7. SURETE

- 1) Alerte à la bombe ou détournement ;
- 2) Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés ;
- 3) Découverte d'un passager clandestin.

D. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX CONDITIONS TECHNIQUES, À L'ENTRETIEN ET À LA RÉPARATION DE L'AÉRONEF

1. ENTRETIEN ET GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- 1) Dommages graves causés à la structure (par exemple fissures, déformation permanente, délaminage, décollement, brûlure, usure excessive ou corrosion) constatés lors de l'entretien de l'aéronef ou d'un élément d'aéronef.
- 2) Fuite ou contamination graves de fluides (par exemple fluides hydrauliques, carburant, huile, gaz ou autres fluides).
- 3) Défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur et/ou de système de transmission entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes:
 - a) non-confinement de composants/débris;
 - b) défaillance de la structure du support moteur.
- 4) Endommagement, défaillance ou défaut d'une hélice, qui pourrait provoquer la séparation en vol de l'hélice ou d'une partie importante de celle-ci et/ou des dysfonctionnements de la commande de l'hélice.
- 5) Endommagement, défaillance ou défaut de la boîte de transmission/du dispositif additionnel du rotor principal, qui pourrait provoquer la séparation en vol du rotor et/ou des dysfonctionnements de la commande du rotor.
- 6) Dysfonctionnement important d'un système ou d'un équipement essentiel à la sécurité, y compris d'un système ou d'un équipement de secours, lors des essais d'entretien ou impossibilité d'activer ces systèmes après l'entretien.
- 7) Assemblage ou installation incorrects d'éléments de l'aéronef, constatés lors d'une procédure d'inspection ou d'essai non prévue à cet effet.
- 8) Erreur d'appréciation d'un défaut grave ou non-respect grave de la LME et des procédures liées au compte rendu matériel du livret technique.
- 9) Dommages graves causés au système d'interconnexion du câblage électrique (EWIS).
- 10) Tout défaut d'une pièce essentielle à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie.
- 11) Recours à des produits, éléments ou matériels d'origine inconnue ou suspecte, ou à des éléments critiques inutilisables.
- 12) Données ou procédures d'entretien applicables trompeuses, incorrectes ou insuffisantes qui pourraient entraîner des erreurs d'entretien importantes, y compris à cause de problèmes linguistiques.
- 13) Contrôle ou application incorrects des limites ou de la périodicité de l'entretien de l'aéronef.
- 14) Remise en service après entretien d'un aéronef qui présente une non-conformité compromettant la sécurité du vol.
- 15) Dommages graves causés à un aéronef lors des opérations d'entretien, en raison d'un entretien incorrect ou du recours à du matériel de soutien au sol inadapté ou inutilisable, exigeant des mesures d'entretien supplémentaires.
- 16) Cas répertoriés de combustion, fusion, fumée, formation d'arc électrique, surchauffe ou incendie.
- 17) Tout événement au cours duquel les performances humaines, y compris la fatigue du personnel, ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.
- 18) Dysfonctionnement important, problème de fiabilité ou problème récurrent de qualité de l'enregistrement d'un enregistreur de vol (tel qu'un enregistreur des paramètres de vol, des liaisons de données ou des conversations du poste de pilotage) ou absence des informations nécessaires pour garantir l'aptitude au service d'un enregistreur de vol.



E. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX SERVICES ET AUX INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE

1. ÉVÉNEMENTS LIÉS A L'AÉRONEF

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle, y compris quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-CFIT).
- 2) Non-respect des minimums de séparation.
- 3) Séparation insuffisante.
- 4) Avis de résolution ACAS (ACAS RA).
- 5) Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- 6) Sortie de voie de circulation ou de piste.
- 7) Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste.
- 8) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO).
- 9) Non-respect par l'aéronef d'une clairance ATC.
- 10) Non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables:
 - a) non-respect par l'aéronef des procédures ATM publiées applicables;
 - b) non-respect des règles d'utilisation de l'espace aérien y compris pénétration non autorisée dans un espace aérien;
 - c) non-respect des prescriptions relatives au transport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles que prévues par les procédures applicables.
- 11) Événements liés à une confusion d'indicatifs d'appel.

2. DÉGRADATION OU INTERRUPTION TOTALE DES SERVICES OU FONCTIONS

- 1) Impossibilité d'assurer les services ATM ou de remplir les fonctions ATM:
 - a) impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne ou de remplir les fonctions correspondantes;
 - b) impossibilité d'assurer les services de gestion de l'espace aérien ou de remplir les fonctions correspondantes;
 - c) impossibilité d'assurer les services de gestion des courants de trafic aérien et de gestion de la capacité ou de remplir les fonctions correspondantes.
- 2) Informations manquantes ou largement incorrectes, corrompues, inadéquates ou trompeuses de la part de tout service de soutien, y compris contamination de la piste.
- 3) Défaillance du service de communications.
- 4) Défaillance du service de surveillance.
- 5) Défaillance de la fonction ou du service de traitement et de diffusion des données.
- 6) Défaillance du service de navigation.
- 7) Défaillance de la sûreté du système ATM, qui a eu ou pourrait avoir une incidence négative directe sur la sécurité du service.
- 8) Surcharge importante du secteur ou des positions ATS pouvant entraîner une détérioration de la fourniture du service.
- 9) Réception ou interprétation incorrecte de communications importantes, y compris incompréhension de la langue utilisée, qui a eu ou pourrait avoir une incidence négative directe sur la sécurité du service.
- 10) Interruption prolongée des communications avec un aéronef ou une autre unité ATS.

3. AUTRES ÉVÉNEMENTS

- 1) Déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN»).
- 2) Interférence importante avec les services de navigation aérienne causée par une source extérieure [par exemple stations de radiodiffusion transmettant dans la bande FM, interférant avec le système d'atterrissage aux instruments (ILS), le radiophare omnidirectionnel VHF (VOR) et les communications].



- 3) Interférence avec un aéronef, une unité ATS ou une transmission de communication radio, y compris 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.
- 4) Largage de carburant.
- 5) Alerte à la bombe ou détournement.
- 6) Fatigue influant, ou pouvant influencer, sur la capacité à assurer les services de navigation ou de circulation aérienne en toute sécurité.
- 7) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

F. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRODROMES ET AUX SERVICES AU SOL

1. GESTION DE LA SÉCURITÉ D'UN AÉRODROME

1.1. Événements liés aux aéronefs et aux obstacles

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle.
- 2) Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- 3) Sortie de piste ou de voie de circulation.
- 4) Incursion réelle ou potentielle sur piste ou sur voie de circulation.
- 5) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO) ou sortie de FATO.
- 6) Non-respect d'une clairance, instruction ou restriction par un aéronef ou un véhicule opérant sur l'aire de mouvement d'un aéroport (par exemple erreur de piste, de voie de circulation ou de zone réservée d'un aéroport).
- 7) Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 8) Présence sur l'aéroport, ou dans ses environs, d'obstacles qui ne sont pas publiés dans l'AIP (publication d'information aéronautique) ou un NOTAM (avis aux navigants) et/ou qui ne sont pas correctement balisés.
- 9) Interférence d'un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne.
- 10) Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic.
- 11) Dégâts causés par le souffle d'un réacteur, d'un rotor ou d'une hélice.
- 12) Déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN»).

1.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

- 1) Interruption ou défaillance des communications entre:
 - a) l'exploitant de l'aéroport, un véhicule ou tout autre personnel au sol, et les services de la circulation aérienne ou de gestion des aires de trafic;
 - b) les services de gestion des aires de trafic et un aéronef, un véhicule ou les services de la circulation aérienne.
- 2) Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger un aéronef ou ses occupants.
- 3) Défaut important dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aéroport.
- 4) Défaillance du système d'alerte d'urgence de l'aéroport. 5) Indisponibilité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie eu égard aux exigences applicables.

1.3. Autres événements



- 1) Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Événements liés à la sûreté de l'aérodrome (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).
- 3) Absence de notification d'un changement important dans les conditions d'exploitation de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 4) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat.
- 5) Déversement important de carburant pendant l'avitaillement.
- 6) Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect.
- 7) Défaillance dans le traitement d'une piste contaminée.
- 8) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

2. SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE DE L'AÉRONEF

2.1. Événements liés aux aéronefs et aux aérodromes

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle.
- 2) Incursion sur piste ou sur voie de circulation.
- 3) Sortie de piste ou de voie de circulation.
- 4) Dommages importants de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages, de courrier ou de fret.
- 5) Interférence d'un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne.
- 6) Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 7) Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic.
- 8) Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 9) Événements liés à la sûreté de l'aérodrome (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).

2.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

- 1) Interruption ou défaillance des communications avec un aéronef, un véhicule, les services de la circulation aérienne ou les services de gestion des aires de trafic.
- 2) Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants.
- 3) Carences importantes dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aérodrome.

2.3. Événements spécifiques aux services d'assistance en escale

- 1) Manutention ou chargement incorrects des passagers, des bagages, du courrier ou du fret, susceptibles d'avoir un effet important sur la masse et/ou le centrage de l'aéronef (y compris erreurs importantes dans les calculs du devis de masse).
- 2) Retrait de l'équipement d'embarquement entraînant une mise en danger des occupants de l'aéronef.
- 3) Arrimage ou fixation incorrects des bagages, du courrier ou du fret, susceptibles de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants, de quelque manière que ce soit, ou d'empêcher une évacuation d'urgence.
- 4) Transport, tentative de transport ou manutention de marchandises dangereuses, qui a entraîné ou aurait pu entraîner un risque pour la sécurité de l'exploitation ou créé une situation d'insécurité (par



exemple incident ou accident dû à des marchandises dangereuses, tel que défini dans les instructions techniques de l'OACI).

- 5) Non-respect de la réconciliation entre bagages et passagers.
- 6) Non-respect des procédures requises en matière de services d'assistance en escale des aéronefs, notamment des procédures en matière de dégivrage, d'avitaillement en carburant ou de chargement, y compris positionnement incorrect ou retrait d'un équipement.
- 7) Déversement important de carburant pendant l'avitaillement.
- 8) Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptible d'avoir un effet important sur l'autonomie, les performances, le centrage ou la résistance de la structure de l'aéronef.
- 9) Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect.
- 10) Défaillance, dysfonctionnement ou défaut de l'équipement au sol utilisé pour l'assistance en escale, provoquant ou pouvant provoquer des dégâts à l'aéronef [par exemple flèche de remorquage ou groupe de démarrage au sol (GPU)].
- 11) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat.
- 12) Dégâts à l'aéronef provoqués par un équipement ou des véhicules d'assistance en escale, y compris dégâts précédemment non notifiés.
- 13) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

G. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES, Y COMPRIS AUX PLANEURS ET AUX VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR

1. AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES À L'EXCEPTION DES PLANEURS ET DES VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR

1.1. 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.
- 8) Largage involontaire de cargaison.

1.2. Événements 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 de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

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

1.4. 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.

1.5. 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 (1), 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 télépilotés, 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.

2. PLANEURS

2.1. Opérations aériennes

- 1) Perte de contrôle involontaire.
- 2) Tout événement au cours duquel le pilote du planeur n'a pas pu larguer le câble de treuillage ou de remorquage et a dû recourir aux procédures d'urgence.
- 3) Tout largage du câble de treuillage ou de remorquage qui a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.
- 4) Pour un planeur motorisé, défaillance du moteur lors du décollage.
- 5) Tout vol effectué au moyen d'un planeur inapte au vol ou pour lequel une préparation de vol incomplète a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.

2.2. Événements techniques

- 1) Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aile 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 du planeur.
- 4) Perte d'un élément de la structure ou d'une installation du planeur en vol.

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

2.4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant un appel d'urgence.
- 2) Toute situation où il ne reste plus aucune aire d'atterrissage sûre.
- 3) Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur du planeur.
- 4) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

2.5. Environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle.
- 2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.
- 3) Interférence avec le planeur 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.
- 4) Impact de foudre provoquant des dégâts au planeur.

3. VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR (BALLONS ET DIRIGEABLES)

3.1. Opérations aériennes

- 1) Tout vol effectué au moyen d'un véhicule plus léger que l'air inapte au vol ou pour lequel une préparation de vol incomplète a mis ou aurait pu mettre en danger le véhicule, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Extinction permanente involontaire de la veilleuse.

3.2. Événements techniques

- 1) Défaillance de l'une des pièces ou commandes suivantes: tube plongeur du cylindre de gaz, poulie d'enveloppe, suspente de manœuvre, corde d'amarrage, fuite du joint de vanne de brûleur ou de cylindre de gaz, mousqueton, circuit de gaz, soupape de gaz de sustentation, enveloppe ou ballonnet, ventilateur, clapet de surpression (ballons à gaz), treuil (ballons captifs).
- 2) Fuite ou perte importante de gaz de sustentation (par exemple porosité, délogement des soupapes de gaz).

3.3. 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 services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger le véhicule plus léger que l'air, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Non-respect de l'espace aérien.

3.4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant un appel d'urgence.
- 2) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques à l'intérieur du véhicule plus léger que l'air (hors fonctionnement normal du brûleur).
- 3) Chute d'un occupant du véhicule plus léger que l'air hors de la nacelle ou de la gondole.
- 4) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.
- 5) Manœuvre involontaire ayant pour effet de soulever ou de traîner un membre de l'équipe au sol et pour conséquence de blesser ou de tuer la personne.





3.5. Environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle, qui a mis ou aurait pu mettre en danger le véhicule plus léger que l'air, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Interférence avec le véhicule plus léger que l'air causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.
- 3) Mauvaises conditions météorologiques imprévues qui ont mis ou auraient pu mettre en danger le véhicule plus léger que l'air, ses occupants ou toute autre personne.