

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/1018 DE LA COMMISSION**du 29 juin 2015****établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007⁽¹⁾, et notamment son article 4, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 376/2014 exige l'instauration de systèmes de comptes rendus d'événements aux niveaux des organisations, des États membres et de l'Union afin que toutes les informations pertinentes concernant la sécurité de l'aviation civile soient notifiées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées, analysées et fassent l'objet d'un suivi. En outre, il prévoit des règles limitant l'utilisation des informations recueillies à l'amélioration de la sécurité aérienne et protégeant convenablement les notifiants et autres personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements afin d'assurer la disponibilité permanente des informations relatives à la sécurité. Le règlement (UE) n° 376/2014 s'applique à tous les aéronefs qui y sont définis et qu'il couvre, y compris aux aéronefs avec équipage et aux systèmes d'aéronefs télépilotés.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 5, premier alinéa, du règlement (UE) n° 376/2014, la Commission est tenue d'adopter une liste classant les événements à laquelle il convient de se reporter lors de la notification des événements, au titre des systèmes de comptes rendus obligatoires instaurés par ce règlement, qui entrent dans les catégories de l'article 4, paragraphe 1, dudit règlement. Conformément à l'article 4, paragraphe 5, second alinéa, du règlement (UE) n° 376/2014, une seconde liste devrait contenir une classification des événements applicables aux aéronefs autres que ceux à motorisation complexe. Cette seconde liste devrait, le cas échéant, être adaptée aux spécificités de ce secteur de l'aviation.
- (3) La subdivision en catégories d'événements à notifier, prévue par le règlement (UE) n° 376/2014, a été établie afin de permettre aux personnes désignées par ce règlement de déterminer les événements que chacune d'entre elles doit notifier. Compte tenu de cet objectif, les listes d'événements devraient être subdivisées selon les catégories auxquelles les notifiants devraient se reporter, en fonction de leur situation respective, conformément au règlement (UE) n° 376/2014.
- (4) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil⁽²⁾,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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 à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 376/2014 figure aux annexes I à V du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 15 novembre 2015.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 29 juin 2015.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

(¹) [JO L 122 du 24.4.2014, p. 18.](#)

(²) Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ([JO L 79 du 19.3.2008, p. 1](#)).

ANNEXE I

ÉVÉNEMENTS LIÉS À L'EXPLOITATION DE L'AÉRONEF

Remarque: La présente annexe est structurée 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.

1. 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.

2. 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.

3. 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.

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.

5. ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR ET MÉTÉOROLOGIE

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle⁽⁴⁾.
- 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.

6. SÉCURITÉ

- 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.

⁽⁴⁾ Y compris un véhicule.

ANNEXE II

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

1. PRODUCTION

Produits, pièces ou équipements sortant de l'organisation de production avec des écarts par rapport aux données de définition applicables, qui pourraient constituer un danger tel que déterminé avec le titulaire du certificat de type ou de l'agrément de conception.

2. CONCEPTION

Toute défaillance, tout dysfonctionnement, défaut ou autre événement, liés à un produit, une pièce ou un équipement, qui ont constitué ou peuvent constituer un danger.

Remarque: La présente liste s'applique aux événements concernant un produit, une pièce ou un équipement couverts par un certificat de type, un certificat de type restreint, un certificat de type supplémentaire, une autorisation ETSO, un agrément de conception de réparation majeure ou tout autre agrément pertinent réputé avoir été délivré en vertu du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission⁽¹⁾.

3. ENTRETIEN ET GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- 1) Dommage grave causé à la structure (par exemple fissures, déformation permanente, délaminage, décollement, brûlure, usure excessive ou corrosion) constaté 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) Dommage grave causé 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) Dommage grave causé 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.

(⁴) Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production ([JO L 224 du 21.8.2012, p. 1](#)).

ANNEXE III

ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX SERVICES ET AUX INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE

Remarque: La présente annexe est structurée 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.

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(¹), y compris quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-CFIT).
- 2) Non-respect des minimums de séparation(²).
- 3) Séparation insuffisante(³).
- 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 règlements 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(⁴), 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 télépilotés, 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.

(1) Y compris un véhicule.

(2) Il s'agit d'une situation dans laquelle les distances minimales de séparation réglementaires n'ont pas été maintenues entre deux aéronefs ou entre un aéronef et l'espace aérien auquel les distances minimales s'appliquent.

(3) En l'absence de distances minimales de séparation réglementaires, situation dans laquelle la distance entre deux aéronefs est considérée comme insuffisante pour que les pilotes puissent assurer la sécurité de la séparation.

(4) Par exemple services de la circulation aérienne (ATS), service automatique d'information de région terminale (ATIS), services météorologiques, bases de données de navigation, cartes, graphiques, service d'information aéronautique (AIS), manuels.

ANNEXE IV

ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRODROMES ET AUX SERVICES AU SOL

1. GESTION DE LA SÉCURITÉ D'UN AÉRODROME

Remarque: La présente annexe est structurée 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.

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 (1).

- 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'aéroport, 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'aéroport (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).
- 3) Absence de notification d'un changement important dans les conditions d'exploitation de l'aéroport, 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

Remarque: La présente annexe est structurée 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.

2.1. Événements liés aux aéronefs et aux aérodrômes

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle⁽²⁾.
- 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⁽³⁾).
- 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.

(4) Y compris un véhicule.

(4) Y compris un véhicule.

(4) Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (OACI — Doc. 9284).

ANNEXE V

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

Aux fins de la présente annexe, on entend par:

- a) «aéronef autre que les aéronefs motorisés complexes» tout aéronef autre que ceux définis à l'article 3, point j), du règlement (CE) n° 216/2008;
- b) «planeur» un appareil répondant à la définition de l'article 2, paragraphe 117, du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission⁽⁴⁾;
- c) «véhicule plus léger que l'air» un appareil répondant à la définition du point ML10 de la partie «Définition des termes utilisés dans cette liste» de l'annexe à la directive 2009/43/CE du Parlement européen et du Conseil⁽²⁾.

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

Remarque: La présente annexe est structurée 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.

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⁽³⁾.

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⁽⁴⁾.
- 2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle⁽⁴⁾, 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

Remarque: La présente annexe est structurée 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 pas

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.

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'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 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⁾.
- 2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle⁽²⁾, 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 télépilotés, 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)

Remarque: La présente annexe est structurée 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.

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⁽⁴⁾, 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.

⁽⁴⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 ([JO L 281 du 13.10.2012, p. 1](#)).

⁽²⁾ Directive 2009/43/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 simplifiant les conditions des transferts de produits liés à la défense dans la Communauté ([JO L 146 du 10.6.2009, p. 1](#)).

⁽³⁾ Ce point s'applique uniquement à l'exploitation commerciale au sens de l'article 3, point i), du règlement (CE) n° 216/2008.

⁽⁴⁾ Y compris un véhicule.

⁽⁵⁾ Y compris un véhicule.

⁽⁶⁾ Y compris un véhicule.