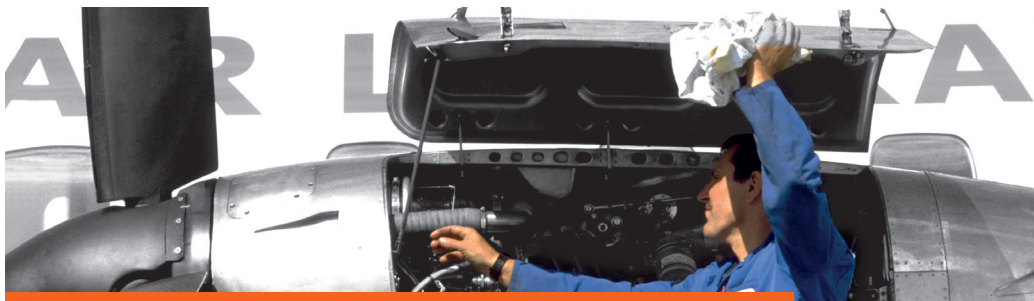




**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*




# **INCIDENTS :** **NOTIFICATION, ANALYSE ET SUIVI**

Règlement (UE) 376/2014

3<sup>ème</sup> édition - Septembre 2021







Ce document a été établi pour permettre aux organisations de l'aviation civile de mieux comprendre le dispositif de notification et de traitement des événements de sécurité instauré par le règlement européen 376/2014, dont il décrit les grands principes et les points-clés.

Document pédagogique, il ne se substitue pas au règlement qu'il décrit en des termes simplifiés et qui seul fait foi.

**3<sup>ÈME</sup> ÉDITION**

Face au succès de ce livret, le besoin d'en éditer une nouvelle version s'est rapidement imposé.

Cette troisième édition précise le fond réglementaire et explique les utilisations qui sont faites des notifications.

# AVANT-PROPOS DU DIRECTEUR DE LA DSAC

À sa parution, en septembre 2015, l'édition originale de ce livret avait eu pour objectif d'expliquer en des termes simplifiés aux organisations de l'aviation civile les principaux éléments du règlement (UE) n°376/2014 qui venait d'entrer en vigueur, en en soulignant les différences par rapport au processus de notification et d'analyse alors en place, issu de la directive (UE) 2003/42.

Les années ont passé et les principes instaurés par le règlement européen ont été progressivement intégrés dans l'activité quotidienne des organisations concernées. Les comptes rendus d'événements et leurs analyses arrivent en nombre croissant à la DGAC et leur qualité est en progrès, avec, il est vrai, des disparités entre organisations. Dans le même temps, la DSAC a entendu les demandes des organisations et adapté au plus près des exigences réglementaires les outils électroniques de notification qu'elle avait développés dans le cadre de l'entrée en vigueur du règlement (UE) n°376/2014. Enfin, conformément à une exigence du règlement, un observatoire de la culture juste de l'aviation civile a été créé et est opérationnel.

De nouveaux ajustements ne sont pas à exclure mais les dispositifs techniques désormais en place associés aux processus d'analyse qu'elle a instaurés donnent à l'Autorité les moyens de puiser efficacement dans le terreau des événements qui lui sont notifiés. Cette matière lui est de première importance dans son travail d'identification et de maîtrise des risques, en particulier dans le cadre du programme de sécurité de l'État, programme au bénéfice de l'ensemble de la communauté aéronautique.

On ne peut donc qu'encourager les organisations et leurs agents à poursuivre sur leur lancée en matière de notification, d'analyse et de suivi, et même d'aller plus loin encore sur le plan qualitatif, en encourageant la notification d'événements relevant de facteurs organisationnels et humains(FOH).

Trop peu évoqués dans les comptes rendus reçus ils sont pourtant essentiels à la bonne analyse des incidents et des accidents.

Patrick CIPRIANI  
Directeur de la sécurité de l'Aviation civile

## QUELQUES PRÉCISIONS

Le règlement 376/2014 emploie le terme générique d'« organisation » pour définir les entités (publiques ou privées) dont les agents sont soumis à l'obligation de notifier les événements de sécurité.

Par « Autorité », il faut comprendre la DSAC ou l'OSAC.

A l'art. 4-6 g) du règlement 376/2014, par « personne qui exerce une fonction liée à l'entretien des aéronefs au sol », il faut comprendre « personne qui exerce une fonction liée à l'assistance au sol des aéronefs ».

## QUI NOTIFIE QUOI ?

L'article 4.6 du règlement 376/2014 définit les personnes ayant obligation de notifier. Globalement, à quelques exceptions près, il s'agit de toute personne ayant une activité dans le domaine de l'aviation civile, y compris celui de l'aviation légère. Le règlement définit également des comptes rendus dits « obligatoires », le caractère obligatoire étant établi en fonction du type d'événement en jeu : ces événements sont détaillés dans le règlement d'exécution (UE) 2015/1018 qui définit des listes classées par activité, dont une – simplifiée – est destinée aux exploitants d'aéronefs non complexes (voir plus bas).

Le règlement 376/2014 qualifie par ailleurs de « comptes rendus volontaires » les notifications d'événements d'un type qui ne figure pas dans les listes précédentes. Cela ne signifie pas

pour autant que leur transmission à l'Autorité est dans tous les cas optionnelle. En effet, le règlement précise que si votre analyse préliminaire fait apparaître des enjeux de sécurité, ce compte rendu doit être adressé à l'Autorité ; il faut alors suivre les modalités de transmission des comptes rendus dits « obligatoires ».

Vous devez traiter avec le même soin les comptes rendus dits « volontaires » que ceux qui sont rapportés au titre de la notification « obligatoire » : la richesse potentielle de ce type d'événement réside justement dans le fait de ne pas figurer dans une liste prédéfinie. Vous devez en particulier les analyser et les classer au regard du risque, de la même manière que pour les comptes rendus obligatoires, avant de les transmettre à l'Autorité.

Par ailleurs, il est important de vérifier au préalable si l'événement répond à la liste des événements devant être obligatoirement notifiés au BEA, auquel cas deux notifications devront être entreprises.

■ **Notifier un incident au BEA :** <https://www.bea.aero/contact/>

■ **Liste des incidents devant être notifiés au BEA :**  
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000236331>

L'ouverture éventuelle d'une enquête par le BEA ne dispense pas des obligations de notification au titre du règlement 376/2014.

# COMMENT NOTIFIER À L'AUTORITÉ ?

## ENCOURAGEZ VOS AGENTS À NOTIFIER VIA VOTRE ORGANISATION

Il importe d'inviter les personnels à passer par votre intermédiaire pour notifier à l'Autorité. En procédant ainsi, ils contribueront à alimenter – le cas échéant – votre système de gestion de la sécurité (SGS) et, dans tous les cas, à attirer votre attention sur d'éventuels dysfonctionnements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité et sur le besoin d'y remédier.

Pour cela, vous mettrez à la disposition de vos agents les moyens de vous rapporter les comptes rendus d'événements (formulaires « papier » ou électroniques, par exemple). Il ne devra pas se passer plus de 72 heures entre la survenue ou le constat de l'événement et le moment où vous en serez informé.

L'Autorité tolérera toutefois que ce délai soit parfois légèrement dépassé lorsque les circonstances le justifient, la connaissance d'un événement de sécurité étant plus importante qu'un respect strict des délais.

Le règlement 376/2014 offre la possibilité d'une notification directe des personnes à l'Autorité. Ce procédé est toutefois moins performant qu'une notification via votre organisation, puisque vous n'aurez ni la possibilité d'analyser l'événement ni de mettre en place les mesures correctives ou préventives éventuellement nécessaires ; l'Autorité, pour sa part, n'aura pas tous les éléments nécessaires à une action efficace.

## FORMAT DES DONNÉES TRANSMISES



Le règlement 376/2014 (art. 7) vous demande de transmettre vos données à l'Autorité dans un format compatible avec le logiciel ECCAIRS<sup>(1)</sup> et la taxonomie ADREP<sup>(2)</sup> élaborée par l'OACI. Cette exigence est destinée à faciliter les échanges de données entre des logiciels informatiques qui ne sont pas toujours compatibles, et d'en favoriser ainsi l'exploitation. Les différents moyens vous permettant de répondre à cette obligation sont détaillés sur le site du ministère (<https://www.ecologie.gouv.fr/notifier-incident>). Les modalités de notification directe à l'Autorité y sont également précisées.

**DÉSIDENTIFICATION** : les comptes rendus transmis à l'Autorité ne devront comporter aucun élément susceptible de permettre l'identification de personnes impliquées ou concernées par l'événement (nom, coordonnées, etc.). Dans certains cas, toutefois, l'indication du nom et des coordonnées d'un contact peut être utile, voire indispensable à l'Autorité, par exemple pour obtenir un complément d'information sur un événement notifié qu'elle juge particulièrement intéressant. Ces données ne seront en aucun cas enregistrées dans la base nationale des événements de sécurité ECCAIRS gérée par l'Autorité.

<sup>(1)</sup> European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems. <sup>(2)</sup> Accident/Incident Data Reporting.



## LA TRANSMISSION À L'AUTORITÉ

Lorsque vous recevez un compte rendu d'événement, deux cas peuvent se présenter : soit l'événement figure dans la liste de notification obligatoire correspondant à votre activité, soit il n'y figure pas.

Dans le premier cas, vous devez obligatoirement transmettre le compte rendu à l'Autorité : vous disposez d'un délai de 72 heures pour cela. À ce stade, n'oubliez pas de transmettre un exemplaire de ce compte rendu aux autres entités éventuellement concernées (ex : services de la navigation aérienne, constructeurs aéronautiques, etc.) au titre d'autres règlements ou des interactions que vous avez avec ces entités.

Notez que le règlement prévoit que certaines informations (date de l'événement, lieu, type d'aéronef concerné, etc.) doivent obligatoirement être fournies à l'Autorité : ces champs sont détaillés dans l'Annexe 1 au règlement 376/2014 ; efforcez-vous de donner ces précisions. Le plus grand soin doit également être apporté à la description des faits afin qu'ils soient facilement compréhensibles.

Si l'événement rapporté ne figure pas dans la liste de notification obligatoire correspondant à votre activité, commencez par vérifier s'il fait peser un risque effectif sur la sécurité aérienne. Si c'est le cas, vous devez le notifier à l'autorité. Procédez comme décrit plus haut. Dans le cas contraire, il n'est pas nécessaire de le notifier à l'Autorité mais vous devrez être en mesure, au besoin, de justifier ce choix.

Dans un cas comme dans l'autre, si votre analyse des faits vous conduit à identifier un risque réel ou potentiel pour la sécurité, les premiers éléments utiles de compréhension de cette analyse doivent être transmis à l'Autorité dans un délai maximum d'un mois à compter de la date à laquelle l'événement a été porté à votre connaissance. Les résultats finaux de l'analyse doivent être ensuite transmis à l'autorité dès que disponibles et au plus tard dans un délai de trois mois après la notification de l'événement. Plus de détails sur le volet « analyse » d'un événement sont donnés dans les pages qui suivent.



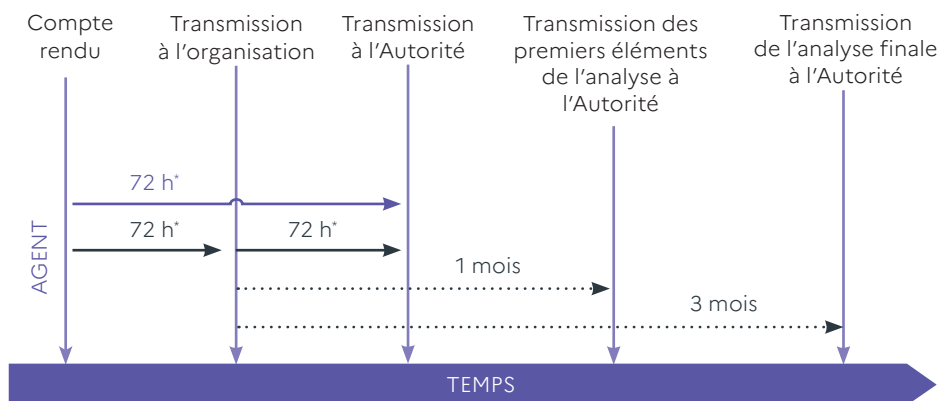
# ANALYSE DE L'ÉVÉNEMENT

L'analyse constitue une étape indispensable du processus de traitement d'un événement. Dans le cas général, elle devra être composée d'une description factuelle de l'événement rapporté et d'une interprétation des faits. En tout état de cause, elle devra être proportionnée au niveau de risque associé à l'événement. Ainsi, pour les événements les moins significatifs, l'analyse pourra se réduire à une simple évaluation et à un classement sans suite. A l'inverse, les événements les plus significatifs feront l'objet d'une analyse approfondie, dont les premiers éléments devront être transmis sous 30 jours à l'Autorité (ce délai court à compter du moment où l'événement a été porté à votre connaissance).

Cette première analyse (qui pourra être l'analyse définitive dans certains cas) présentera les mesures correctives ou préventives qui ont été adoptées par votre organisation suite à l'événement rapporté. L'analyse définitive sera communiquée sous 3 mois (à compter du jour où vous avez été informé de l'événement) mais des délais plus longs pourront être acceptés pour les événements qui le nécessitent.

Informez l'Autorité lorsque vous considérez comme « close » l'analyse que vous avez produite, qu'il s'agisse d'un classement sans suite, des éléments transmis sous 30 jours ou d'une analyse approfondie.

## CHRONOLOGIE DU TRAITEMENT D'UN ÉVÉNEMENT DANS LE CADRE DU RÈGLEMENT 376/2014



\* Ces délais ne sont pas requis pour les comptes rendus volontaires mais une bonne pratique consistera à adopter les délais applicables aux comptes rendus obligatoires.



## DES ANALYSES THÉMATIQUES

En dehors des événements jugés particulièrement significatifs – qui devront être analysés individuellement – vous êtes fortement encouragés à privilégier les analyses thématiques, fondées sur un groupe d'événements partageant un même thème de sécurité. Moyennant un effort de synthèse, ce regroupement présente l'avantage de vous permettre d'appréhender les problématiques de sécurité de votre organisation dans leur globalité et de pointer les thèmes de sécurité qui nécessitent une attention particulière.

Une analyse doit d'abord vous être utile, en vous conduisant à tirer des enseignements et à prendre des mesures correctives : il s'agit d'une démarche structurée dont votre organisation conservera les bénéfices en termes de sécurité.

Pour l'Autorité, le soin et la rigueur avec lesquels les analyses sont faites constituent un bon indicateur de la maturité de votre organisation en matière de gestion de la sécurité.

L'Autorité accorde plus d'importance à la qualité du contenu des analyses qui lui sont transmises qu'au respect des délais de transmission fixés par la réglementation.

Notez que l'Autorité pourra vous solliciter, notamment si elle considère qu'une analyse qu'elle a reçue lui paraît insuffisante au regard des enjeux de sécurité ou si l'analyse attendue ne lui est pas parvenue.





## CLASSIFICATION DU RISQUE

Tout événement que vous notifiez à l'autorité doit être classifié par vos soins au regard des risques pour la sécurité. Pour satisfaire à cette exigence, vous êtes libre de choisir la méthode de classification du risque que vous jugez pertinente, cette méthode pouvant être académique ou développée en propre par votre organisation.

Dans le cas particulier où vous jugez qu'un événement n'implique pas de risque réel ou potentiel pour la sécurité, votre méthode de classification du risque doit mentionner un niveau de gravité correspondant. Quelle que soit la méthode choisie, l'Autorité s'assurera de la cohérence de la classification effectuée.

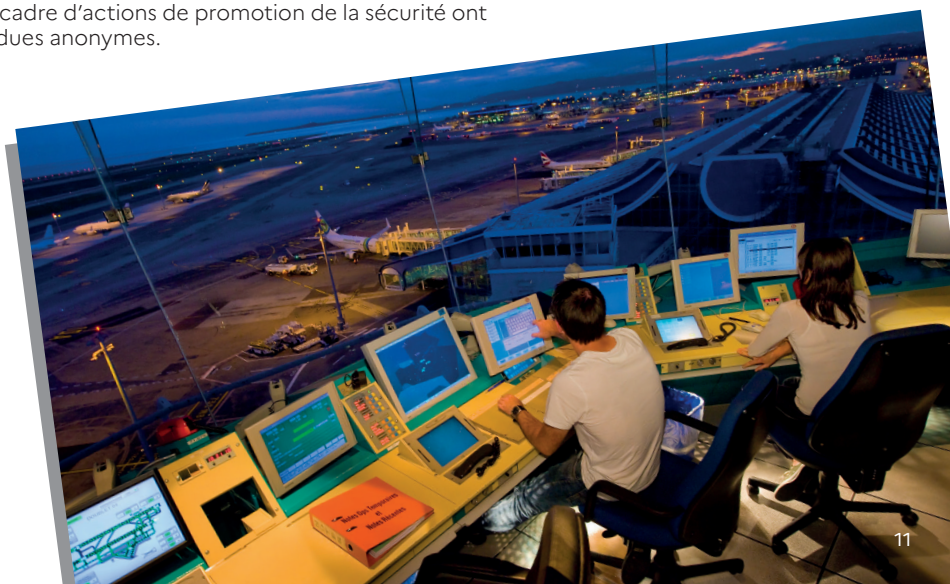
# DEVENIR DES DONNÉES TRANSMISES À L'AUTORITÉ

Les informations transmises à l'Autorité (comptes rendus, analyses, mesures mises en œuvre, classement au regard du risque) sont enregistrées dans la base de données nationale ECCAIRS des événements de sécurité. Conformément au règlement 376/2014, ces informations sont ensuite transférées dans la base de données européenne des événements de sécurité.

Au plan national, ces données constituent notamment un élément-clé de l'identification des risques pour la sécurité aérienne. Elles contribuent ainsi à orienter les actions d'amélioration de la sécurité menées par l'Autorité au bénéfice de l'ensemble de la communauté aérienne, notamment celles inscrites dans le plan d'action stratégique pluriannuel rattaché au Programme de Sécurité de l'Etat (PSE). De ce point de vue, il est important que vous respectiez et fassiez respecter les obligations de notification et que vous encouragiez une notification volontaire utile (c'est-à-dire centrée sur les événements les plus pertinents pour la sécurité aérienne).

Le volume et la qualité des données transmises permettent également à l'Autorité d'évaluer le niveau de maturité des organisations, en matière de culture « sécurité » ou de culture juste, notamment.

Enfin, notez que l'utilisation, par les autorités nationales ou européennes, des données que vous aurez transmises est strictement encadrée afin que ces données ne soient utilisées que dans un but d'amélioration de la sécurité. Ainsi, et comme le prévoit le règlement 376/2014, l'autorité nationale s'assure en particulier que les informations issues des bases de données et utilisées dans le cadre d'actions de promotion de la sécurité ont été rendues anonymes.



# PROTECTION DES NOTIFIANTS / SANCTIONS - CULTURE JUSTE

Pour libérer les individus des craintes qu'ils pourraient avoir à notifier des événements de sécurité, le règlement 376/2014 a prévu des protections pour les personnes informant leur organisation ou l'Autorité d'événements de sécurité. Ces protections – qui s'exercent vis-à-vis d'actions éventuelles de l'organisation et de l'administration – s'inscrivent dans un dispositif dit de « culture juste », que chaque organisation a désormais obligation de formaliser sous la forme de règles internes. Il faut toutefois souligner que le concept de culture juste ne constitue en rien un blanc-seing adressé aux agents de première ligne, qui restent malgré tout exposés à des sanctions s'ils font, par exemple, preuve de manquements graves et/ou délibérés aux règles (des précisions sur ce point sont données à l'art. 16-10).

Votre organisation est passible d'une amende administrative pouvant atteindre 7500 euros pour tout manquement relatif aux exigences du règlement 376/2014 (art. R.160-1-IV du code de l'aviation civile). Ce montant peut être doublé en cas de récidive.

En cas de questions, de difficultés, un observatoire de la culture juste de l'aviation civile, indépendant de la DGAC, a été mis en place. Garant de l'application des principes de la culture juste décrits plus haut, il peut être saisi par toute personne qui s'estime lésée en infraction avec ces principes. Les opérateurs peuvent également le consulter sur l'adéquation de leurs règles internes de culture juste.



**POUR PLUS D'INFORMATION** sur la culture juste dans l'aviation civile et sur l'Observatoire :

<https://www.ecologie.gouv.fr/observatoire-culture-juste-laviation-civile>



**Culture juste :**  
**Mettre en œuvre un environnement de confiance au bénéfice de la sécurité.**

Pour approfondir le sujet de la culture juste, la DSAC a produit un guide destiné à assister les opérateurs et l'encadrement de leurs structures à mettre en place un environnement de culture juste, fondé et pragmatique. Il en rappelle les principes et les quelques règles de mise en œuvre.

*Guide à destination des opérateurs.*

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/guide\\_culture\\_juste.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/guide_culture_juste.pdf)



## INFORMATION DES AGENTS DE PREMIÈRE LIGNE

Informar les agents de première ligne des obligations et des droits instaurés par le règlement 376/2014 est une condition essentielle au bon fonctionnement du dispositif. Il vous appartient d'assurer cette communication auprès des personnels concernés. Cette information devra tout particulièrement porter sur les points suivants :

- Présentation des types d'événements devant être obligatoirement notifiés (cf. listes) ;
- Promotion de la notification volontaire, dans la mesure où les événements rapportés contribuent à l'amélioration de la sécurité aérienne ;
- Modalités de notification (délais, formulaires à compléter, champs du formulaire à renseigner), utilité et devenir du compte rendu (analyse, évaluation du risque, actions correctives et préventives, transmission des informations – désidentifiées – à l'Autorité, transfert des données dans la base européenne) ;
- Règles internes relatives à la « culture juste » adoptées par votre organisation (principes généraux, protection des notifiants, sanctions liées aux manquements relatifs au règlement 376/2014).

# À QUOI SERVENT LES NOTIFICATIONS TRANSMISES À L'AUTORITÉ ?

En 2020, malgré la baisse drastique du transport aérien, ce sont plus de 42 000 comptes rendus d'événements de sécurité dans l'aviation civile qui ont été enregistrés dans la base de données française ECCAIRS par la DSAC, portant à environ 770 000 le nombre total de notifications enregistrées depuis sa création, au début des années 2000.

Ces comptes rendus constituent le carburant indispensable au fonctionnement du retour d'expérience et forment un socle fondamental pour toutes les initiatives d'amélioration de la sécurité.

Au-delà des actions de court ou moyen terme qu'elle appelle, pour les opérateurs (aéroports, centres de maintenance, prestataires de service de navigation aérienne, écoles, compagnies aériennes, aéroclubs...) l'analyse des notifications est une opportunité de communication au sein de la structure et entre partenaires, d'amélioration des méthodes de travail et in fine de progression de la sécurité.

Pour les autorités nationales, le bénéfice est de même nature. C'est pourquoi la DSAC a mis en place une organisation à plusieurs niveaux et formé des spécialistes qui exploitent ces comptes rendus. Ce processus, qui alimente le Programme de Sécurité de l'Etat (PSE), permet à la

DSAC de suivre l'évolution des risques connus, d'identifier des risques émergents et, à plus long terme, de faire évoluer les pratiques.

Cette analyse des risques donne lieu à des types de réponses très variés, dans le domaine de la surveillance, de la réglementation ou de la promotion de la sécurité et alimente le plan stratégique d'amélioration de la sécurité de l'Etat. Le temps nécessaire au traitement des notifications peut conduire à s'interroger sur leur usage et à amener les opérateurs, tout particulièrement les acteurs de première ligne qui notifient, à se poser légitimement la question « que deviennent les notifications ? ».

Si chaque compte rendu d'incident n'appelle pas d'action spécifique de la DSAC, tous contribuent à la connaissance des risques pour la sécurité dans l'aviation. Il est important de rappeler que l'utilisation des données se fait de manière désidentifiée et anonymisée, c'est-à-dire que l'on ne peut parvenir, à la lecture du narratif, à identifier le notifiant (comme mentionné dans le paragraphe sur le Devenir des données transmises à l'autorité), l'exploitant ou le lieu.

Ce chapitre illustre par l'exemple certaines des actions et productions permises grâce aux comptes rendus d'événements reçus.

# LES PUBLICATIONS DE PROMOTION DE LA SÉCURITÉ



## ■ Info Sécurité

**Info Sécurité DGAC**  
#12014

Le 20 juin 2020, un Airbus A320neo de la compagnie Air France a subi une panne de moteur à l'atterrissage à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Les passagers ont été évacués en toute sécurité.

**Feux anti-collision : attentif au signal**

Le 20 juin 2020, un Airbus A320neo de la compagnie Air France a subi une panne de moteur à l'atterrissage à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Les passagers ont été évacués en toute sécurité.

## ■ La Veille

**La Veille**  
#12014

Chaque semaine de l'actualité de la sécurité aérospatiale par le DGAC.

**Il va sur le trot**

Le 20 juin 2020, un Airbus A320neo de la compagnie Air France a subi une panne de moteur à l'atterrissage à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Les passagers ont été évacués en toute sécurité.

## ■ Les REX incidents

**Le REX Helico**  
#12014

Le 20 juin 2020, un Airbus A320neo de la compagnie Air France a subi une panne de moteur à l'atterrissage à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Les passagers ont été évacués en toute sécurité.

## ■ TARMAC

**TARMAC**  
#12014

Le 20 juin 2020, un Airbus A320neo de la compagnie Air France a subi une panne de moteur à l'atterrissage à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Les passagers ont été évacués en toute sécurité.

## ■ SAFAER

**SAFAER**  
#12014

Le 20 juin 2020, un Airbus A320neo de la compagnie Air France a subi une panne de moteur à l'atterrissage à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Les passagers ont été évacués en toute sécurité.

## ■ Le Bulletin

**Le Bulletin**  
#12014

Le 20 juin 2020, un Airbus A320neo de la compagnie Air France a subi une panne de moteur à l'atterrissage à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Les passagers ont été évacués en toute sécurité.

## ■ Productions du portail aviation légère

**CULTURE AÉRO**

COMMANDEMENTS

## ■ Les guides

**GUIDE PASSAGERS INDISCIPLINÉS / PERTURBATEURS (PAXI)**

## ■ Les affiches sécurité

**BATTERIES LITHIUM - ANTICIPER LE RISQUE DE FEU À BORD**

## ■ Le rapport annuel de sécurité

**RAPPORT ANNUEL SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE 2020**

## ■ Les vidéos

**BATTERIES LITHIUM - ANTICIPER LE RISQUE DE FEU À BORD**

2:05

Regroupées sous la bannière « Objectif sécurité », elles consistent en plusieurs types de publications.

Pour s'abonner aux publications :



<http://eepurl.com/gKuamX>

Pour accéder aux publications :  
<https://www.ecologie.gouv.fr/objectif-securite>

## LES ACTIONS DE LONG TERME

- Les symposiums annuels sur des thématiques de sécurité organisés à l'attention des opérateurs.
- Les travaux au sein des Réseaux Sécurité des Vols France (OPS, Maintenance, Aéroports, hélicoptères, formation, facteurs humains et rencontres multidisciplinaires).
- Les modifications réglementaires (règlements nationaux ou européens).

## LA SURVEILLANCE

- Evaluation de la maturité du SGS.
- Vérification de l'analyse des événements faite par l'opérateur et de la mise en place des actions correctives si nécessaires.
- Surveillance basée sur les risques (Risk Based Oversight, RBO).



## LES QUELQUES EXEMPLES MARQUANTS D'UTILISATION DES NOTIFICATIONS PAR L'AUTORITÉ

- L'évaluation et l'analyse des risques de l'aviation civile pendant la période de faible activité 2020, qui a fait l'objet d'un examen détaillé de plus de 8000 comptes rendus, et dont les résultats ont été présentés au cours du webinaire Un an après - Faible activité et risques pour la sécurité. Le webinaire et tous les résultats sont disponibles sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/symposium-securite>
- Les 23 vidéos sur l'assistance en escale, <https://vimeo.com/channels/assistanceescale> dont le contenu est directement ajusté aux risques les plus préoccupants tels qu'identifiés dans les notifications.
- Le guide sur les passagers indisciplinés (PAXI), [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide\\_passagers\\_indisciplines\\_perturbateurs.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_passagers_indisciplines_perturbateurs.pdf) contenant notamment des réponses aux questions fréquentes identifiées directement dans les notifications.
- Les conférences itinérantes ANS/ANC DSAC-DSNA au profit de contrôleurs et pilotes lancées à la suite de notifications d'approches non stabilisées et l'analyse des contributions de l'interface ATC/OPS.
- Le renommage des points d'approche PBN après des notifications de descente prématurée [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/evaluation\\_par\\_sondage\\_renommage\\_standardise\\_pbn\\_fin\\_2019.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/evaluation_par_sondage_renommage_standardise_pbn_fin_2019.pdf)
- Le plan stratégique d'amélioration de la sécurité « Horizon 2023 » <https://www.ecologie.gouv.fr/programme-securite-letat> et les cartographies des risques associées, dont une majorité des orientations trouvent leur source dans les événements notifiés, tous domaines confondus, qu'ils soient systémiques ou opérationnels.
- Lancement de travaux internationaux en réponse aux notifications de perte de signal GPS.
- Mise en place de moyens d'identification et de signalement du vent arrière en finale.
- Examen de la prévalence de la panne moteur sur un type d'avion particulier.
- Mise en place de RMZ/TMZ dans des cas où le taux et le contenu des notifications le justifiait.
- Publication d'un bulletin spécifique sur les arrêts décollage sur ordre du contrôle à la suite de cas où la difficulté de la décision apparaissait dans la notification.

# TEXTES EN VIGUEUR à la publication du présent document

- 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.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0376>



- 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.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015R1018>



- Article R. 160-1 du code de l'aviation civile.

<https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000030264958/>



- Arrêté du 4 avril 2003 fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile.

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000236331>



# AUTRES LIENS UTILES

- Page « Notifier un incident » :

<https://www.ecologie.gouv.fr/notifier-incident>



- S'abonner aux publications de promotion de la sécurité de la DSAC :

<http://eepurl.com/gKuamX>



- Page « Objectif Sécurité » listant les publications de promotion de la sécurité de la DSAC :

<https://www.ecologie.gouv.fr/objectif-securite>



- Page « Observatoire de la culture juste de l'aviation civile » :

<https://www.ecologie.gouv.fr/observatoire-culture-juste-laviation-civile>



- Page « Aviation légère » :

<https://www.ecologie.gouv.fr/aviation-legere>





Septembre 2021

**DIRECTEUR DE LA PUBLICATION**

Patrick Cipriani, directeur de la sécurité de l'aviation civile

**COMMUNICATION ET RELATIONS PUBLIQUES DSAC**

Sylvain de Buyser

**CONCEPTION ET RÉALISATION ORIGINALE**

R2D2 communication - 01 40 09 90 39

Mise à jour 3eme édition : Communication DSAC

**CRÉDITS PHOTOS**

Sylvain Cambon, DSAC, Europe Airpost, Alain Jamet, Richard Metzger, Alexandre Parin-gaux, Véronique Paul, Isabelle Rossi, Photothèque STAC, Gabrielle Voinot

**IMPRESSION**

Repro SG Farman



Direction de la sécurité de l'aviation civile

50, rue Henry Farman

75720 Paris cedex 15

Téléphone : 01 58 09 43 21

[www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr)



flickr