

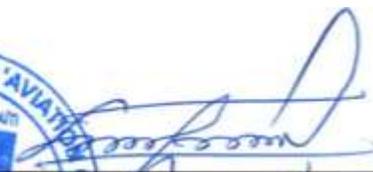
## LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI

### PARTIE 19

EST ENTÉRINÉ LE 20 DÉCEMBRE 2024

PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI CONFORMÉMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFÉRÉS PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIÉE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.

DATE D'APPLICABILITÉ 01/01/2025


Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS  
Directeur Général



**RÉPUBLIQUE D'HAÏTI**

**RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (RACH)**

**PARTIE 19 — GESTION DE LA SECURITE**

**VERSION 2024**



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



## AMENDEMENTS

PARAGRAPHE	DATE	DESCRIPTION
Tous		Faire apparaître les CHAPITRES dans le sommaire pour une meilleure lisibilité du document
19.3.2.1 Annexe		Insertion de la liste des événements sécurité devant être obligatoirement reportés et traités par les prestataires de services et notifiés à DSACH

## TABLE DES MATIERES

<b>GLOSSAIRE</b> .....	<b>8</b>
<b>DEFINITIONS</b> .....	<b>9</b>
<b>CHAPITRE I : GENERALITES</b> .....	<b>11</b>
19.1.1 <b>APPLICABILITE</b> .....	<b>11</b>
19.1.2 <b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)</b> .....	<b>11</b>
19.1.3 <b>SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)</b> .....	<b>12</b>
19.1.3.1 <b>Système de gestion de la sécurité pour les prestataires de services</b> .....	<b>12</b>
19.1.4 <b>COLLECTE, ANALYSE, PROTECTION, PARTAGE, ECHANGE DES DONNEES DE SECURITE</b> .....	<b>12</b>
<b>CHAPITRE II : NMO 19.2 PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b> .....	<b>13</b>
19.2.1 <b>POLITIQUE, OBJECTIFS, ET RESSOURCES DE L'ETAT EN MATIERE DE SECURITE</b> .....	<b>13</b>
19.2.1.1 <b>Législation aéronautique de base</b> .....	<b>13</b>
19.2.1.2 <b>Règlements d'exploitation spécifiques</b> .....	<b>13</b>
19.2.1.3 <b>Système et fonctions de l'Etat</b> .....	<b>13</b>
19.2.1.4 <b>Personnel technique qualifié</b> .....	<b>14</b>
19.2.1.5 <b>Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité</b> .....	<b>14</b>
19.2.2 <b>GESTION DES RISQUES DE SECURITE PAR L'ETAT</b> .....	<b>14</b>
19.2.2.1 <b>Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation</b> .....	<b>14</b>
19.2.2.2 <b>Obligations relatives au système de gestion de la sécurité</b> .....	<b>14</b>
19.2.2.3 <b>Enquêtes sur les accidents et incidents</b> .....	<b>15</b>
19.2.2.4 <b>Détermination des dangers et évaluation des risques de sécurité</b> .....	<b>15</b>
19.2.2.5 <b>Résolution des problèmes de sécurité</b> .....	<b>15</b>
19.2.3 <b>ASSURANCE DE LA SECURITE PAR L'ETAT</b> .....	<b>16</b>
19.2.3.1 <b>Obligation de surveillance</b> .....	<b>16</b>
19.2.3.2 <b>Performance de sécurité de l'Etat</b> .....	<b>16</b>
19.2.4 <b>PROMOTION DE LA SECURITE PAR L'ETAT</b> .....	<b>16</b>
19.2.4.1 <b>Activités internes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité</b> .....	<b>16</b>
19.2.4.2 <b>Activités externes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité</b> .....	<b>16</b>
<b>CHAPITRE III : NMO 19.3 SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE</b> .....	<b>17</b>
19.3.1 <b>POLITIQUE ET OBJECTIFS SECURITE</b> .....	<b>17</b>

19.3.1.1	Engagement de la Direction.....	17
19.3.1.2	Obligations de rendre compte et responsabilité en matière de sécurité.....	18
19.3.1.3	Nomination du personnel clé chargé de la sécurité.....	18
19.3.1.4	Coordination de la planification des interventions d’urgence .....	18
19.3.1.5	Documentation relative au SGS .....	18
19.3.2	<b>GESTION DES RISQUES DE SECURITE.....</b>	<b>19</b>
19.3.2.1	Détermination des dangers et évaluation et atténuation des risques de sécurité .....	19
19.3.3	<b>ASSURANCE DE LA SECURITE.....</b>	<b>19</b>
19.3.3.1	Suivi et mesure de la performance de sécurité .....	19
19.3.3.2	La gestion du changement .....	19
19.3.3.3	Amélioration continue du SGS.....	19
19.3.4	<b>PROMOTION DE LA SECURITE .....</b>	<b>19</b>
19.3.4.1	Formation et sensibilisation .....	19
19.3.4.2	Communication en matière de sécurité.....	20
<b>CHAPITRE IV : NMO 19.4 COLLECTE, ANALYSE, PROTECTION, PARTAGE, ECHANGE DES DONNEES DE SECURITE .....</b>		<b>21</b>
19.4.1	<b>COLLECTE DES DONNEES DE SECURITE .....</b>	<b>21</b>
19.4.1.1	Compte rendu obligatoire .....	21
19.4.1.2	Compte rendu volontaire .....	21
19.4.2	<b>ANALYSE DES DONNEES DE SECURITE .....</b>	<b>21</b>
19.4.3	<b>PROTECTION DES DONNEES DE SECURITE.....</b>	<b>21</b>
19.4.4	<b>PARTAGE ET ECHANGE DES DONNEES DE SECURITE .....</b>	<b>22</b>
<b>ANNEXE 1 : LISTE DES EVENEMENTS DE SECURITE DEVANT ETRE OBLIGATOIREMENT NOTIFIES .....</b>		<b>23</b>



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



---

## GLOSSAIRE

Les abréviations suivantes sont utilisées dans la Partie 19 :

**ATS** - Services de la circulation aérienne

**MGS** - Manuel de gestion de la sécurité

**PNS** - Programme national de sécurité

**SGS** - Système de gestion de la sécurité

## DEFINITIONS

Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

**Accident.** Événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef habité, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef non habité, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

— dans l'aéronef, ou

— en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou

— directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

— qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et

— qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris ses capotages ou ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailerons, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

*Note 1.— À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.*

*Note 2.— Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.*

*Note 3.— Le type de système d'aéronef non habité qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au § 5.1 de l'Annexe 13.*

*Note 4.— Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément E de l'Annexe 13.*

**Aéronef.** Tout appareil qui peut 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.

**Avion.** Aérodrome entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

**Danger :** Situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer.

**Données de sécurité :** Ensemble défini de faits ou ensemble de valeurs de sécurité collectés de diverses sources liées à l'aviation qui est utilisé pour maintenir ou améliorer la sécurité.



Les données de sécurité proviennent d'activités proactives ou réactives concernant la sécurité, notamment les suivantes :

- Enquêtes sur des accidents ou des incidents ;
- Comptes rendus de sécurité ;
- Comptes rendus de maintien de la navigabilité ;
- Suivi des performances opérationnelles ;
- Inspections, audits, enquêtes ;
- Etudes et analyses de sécurité.

**Hélicoptère.** Aérodrome dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

*Note.— Certains États utilisent le terme « giravion » à la place d'« hélicoptère ».*

**Incident.** Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

*Note.— Les types d'incidents qui intéressent les études de sécurité comprennent ceux qui sont indiqués dans le Supplément C de l'Annexe 13.*

**Informations de sécurité.** Données de sécurité traitées, organisées ou analysées dans un contexte donné de manière à être utiles pour la gestion de la sécurité.

**Programme national de sécurité (PNS) :** Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.

**Risque de sécurité :** Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.

**Sécurité :** État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

**Supervision de la sécurité :** Fonction exécutée par un État pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité.

**Surveillance :** Activités par lesquelles un État vérifie de façon proactive, au moyen d'inspections et d'audits, que les titulaires de licences, de certificats, d'autorisations ou d'approbations aéronautiques se conforment en permanence aux exigences établies et fonctionnent au niveau de compétence et de sécurité requis par l'État.

**Système de gestion de la sécurité (SGS) :** Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.

## GESTION DE LA SECURITE

### CHAPITRE I : GENERALITES

#### 19.1.1 APPLICABILITE

Ce règlement prescrit les exigences applicables aux fonctions de gestion de la sécurité au sein de l'aviation civile haïtienne, qui repose sur :

- (1) la mise en œuvre d'un Programme National de Sécurité (PNS) de l'aviation civile haïtienne ;
- (2) la mise en œuvre de Systèmes de Gestion de la Sécurité (SGS) par les prestataires de services de l'aviation civile haïtienne ;
- (3) la collecte, l'analyse, la protection, le partage et l'échange des données de sécurité et des informations de sécurité dans l'aviation civile haïtienne.

Dans le RACH 19 l'expression « prestataire de services » désigne les organismes énumérés ci-après et n'englobe pas les exploitants de l'aviation générale internationale.

Prestataires de services :

- les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;
- les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport aérien commercial ;
- les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport aérien commercial ;
- les prestataires de services de la circulation aérienne (ATS) ;
- les exploitants d'aérodromes certifiés.

#### 19.1.2 PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)

L'Office National de l'Aviation Civile (ONAC) établit et tient à jour le PNS de l'Etat haïtien proportionnel à la taille et la complexité du système d'aviation civile en vue de réaliser un niveau acceptable de performance.

Au sein de l'ONAC c'est la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile d'Haïti (DSACH) qui gère le PNS.

Le PNS contient au minimum les composants et éléments figurant dans la NMO 19.2.

## **19.1.3 SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)**

### **19.1.3.1 Système de gestion de la sécurité pour les prestataires de services**

Les prestataires de services mettent en œuvre un SGS, acceptable par la DSACH, qui, au minimum :

- (1) Contient les composants et éléments figurant dans la NMO 19.3 ;
- (2) Correspond à l'importance du prestataire de services et à la complexité de ses produits ou services d'aviation ;
- (3) Répond aux exigences spécifiques contenues dans les règlements techniques des différents domaines.

Les Prestataires de services élaborent un plan de mise en œuvre de leur SGS et le soumettent à la DSACH pour acceptation.

## **19.1.4 COLLECTE, ANALYSE, PROTECTION, PARTAGE, ECHANGE DES DONNEES DE SECURITE**

La DSACH met en place un système de collecte, de traitement et de protection des données de sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation civile haïtienne.

La NMO 19.4 détaille ce processus de collecte, de traitement, de protection et de partage des données de sécurité.

Tout prestataire de services, dans le cadre de son SGS, met en place un dispositif formel de notification et d'analyse d'événements susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne et en rend compte à la DSACH.

Des dispositions spécifiques peuvent être contenues dans les règlements techniques des différents domaines.

## NORMES DE MISE EN ŒUVRE

### CHAPITRE II : NMO 19.2 PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE

Le cadre de mise en œuvre du PNS est précisé ci-après. Il s'appuie sur les dispositions de l'Annexe 19 de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) chapitre 3 et appendice 1.

*Des orientations sont données dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).*

#### 19.2.1 POLITIQUE, OBJECTIFS, ET RESSOURCES DE L'ETAT EN MATIERE DE SECURITE

##### 19.2.1.1 Législation aéronautique de base

L'État haïtien promulgue une loi complète et efficace sur l'aviation, proportionnelle à la taille et à la complexité de ses activités aéronautiques et compatible avec les prescriptions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, pour permettre la supervision et la gestion de la sécurité de l'aviation civile par l'OFNAC et l'application des règlements par les prestataires de services.

La loi sur l'aviation prévoit l'accès du personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité aux aéronefs, activités, installations, personnel et dossiers connexes, selon qu'il convient, des personnes et organisations qui assurent une activité aéronautique.

##### 19.2.1.2 Règlements d'exploitation spécifiques

L'État haïtien promulgue des règlements qui répondent, au minimum, aux exigences nationales issues de la législation aéronautique de base, concernant des procédures d'exploitation, produits, services, équipements et infrastructures normalisés conformes aux dispositions pertinentes de la Convention de Chicago et des Annexes de l'OACI.

##### 19.2.1.3 Système et fonctions de l'Etat

L'État haïtien met en place une Autorité Nationale de l'Aviation Civile et un Bureau d'enquête Accident (BEA/AIG), appuyés par un personnel suffisant et qualifié disposant de ressources financières adéquates pour gérer la sécurité.

La DSACH détermine, définit et documente les exigences, obligations, fonctions et activités en ce qui concerne l'établissement et la tenue à jour du PNS, y compris les directives pour planifier, organiser, réaliser, tenir à jour, conduire et améliorer continuellement le PNS.

L'État haïtien établit une politique qui traduit son engagement envers la sécurité.

La politique est publiée et examinée périodiquement pour s'assurer qu'elle demeure pertinente et qu'elle convient en permanence à l'État haïtien.



#### **19.2.1.4 Personnel technique qualifié**

La DSACH fixe les qualifications minimales que le personnel technique chargé de fonctions liées à la sécurité doit posséder et fournit une formation initiale et périodique appropriée pour maintenir et renforcer sa compétence au niveau souhaité.

La DSACH veille à ce que le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité soit en nombre suffisant et reçoive des orientations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles.

La DSACH met en place un système pour la tenue des dossiers de formation du personnel technique.

#### **19.2.1.5 Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité**

La DSACH fournit des installations appropriées, des orientations et procédures techniques, des renseignements critiques pour la sécurité, des outils et de l'équipement, et des moyens de transport, selon qu'il convient, au personnel technique pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions de supervision de la sécurité avec efficacité, conformément aux procédures établies et d'une manière normalisée.

La DSACH fournit aussi à l'industrie du transport aérien des orientations techniques sur l'application des règlements pertinents.

### **19.2.2 GESTION DES RISQUES DE SECURITE PAR L'ETAT**

#### **19.2.2.1 Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation**

La DSACH met en place des processus et des procédures documentés pour s'assurer que les personnes et les organisations qui assurent une activité aéronautique remplissent les conditions établies avant qu'il leur soit permis d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat, d'un permis, d'une autorisation et/ou d'une approbation pour l'activité en question.

#### **19.2.2.2 Obligations relatives au système de gestion de la sécurité**

La DSACH exige que les prestataires de services suivants, qui relèvent de son autorité, mettent en œuvre un SGS acceptable :

- les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;

- les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport aérien commercial ;
- les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport aérien commercial ;
- les prestataires de services de la circulation aérienne (ATS) ;
- les exploitants d'aérodromes certifiés.

La DSACH veille à ce que les événements soient reportés et analysés par les prestataires de services dans ce cadre.

### **19.2.2.3 Enquêtes sur les accidents et incidents**

L'État haïtien met en place un processus d'enquête sur les accidents et les incidents afin d'appuyer la gestion de la sécurité à l'intérieur de l'État.

L'enquête technique est menée par une Commission d'Enquête d'Accidents Aéronautique (CEAA) créée à cet effet par le ministre des Travaux Publics, Transports, et Communication, composée de professionnels qualifiés et expérimentés dans le domaine aéronautique, qui y désigne l'enquêteur principal. Elle siège au Ministère.

Si nécessaire l'Etat haïtien peut :

- demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres Etats signataires de la Convention de Chicago ;
- déléguer à un autre Etat signataire de la Convention de Chicago, tout ou partie d'une enquête technique.

### **19.2.2.4 Détermination des dangers et évaluation des risques de sécurité**

La DSACH établit et tient à jour un processus documenté pour analyser les dangers à partir des données de sécurité collectées et des résultats et du suivi des audits de surveillance des prestataires.

La DSACH établit une procédure pour décrire les interactions avec les prestataires de services, notamment concernant le mécanisme de collecte et d'analyse des incidents de sécurité, ainsi que pour la collecte des changements planifiés des prestataires de services.

### **19.2.2.5 Résolution des problèmes de sécurité**

La DSACH utilise un processus documenté pour prendre les mesures correctives appropriées y compris des mesures d'exécution pour résoudre les problèmes de sécurité constatés, et en assurer un suivi efficace.

---

## **19.2.3 ASSURANCE DE LA SECURITE PAR L'ETAT**

### **19.2.3.1 Obligation de surveillance**

La DSACH met en place des processus de surveillance documentés, en définissant et planifiant de manière continue des inspections, des audits et des activités de suivi, afin de s'assurer de façon proactive que les titulaires de licences, certificats, permis, autorisations et/ou approbations d'aviation remplissent en permanence les conditions établies.

Les obligations en question englobent aussi la surveillance du personnel chargé par l'autorité d'assurer des fonctions de supervision de la sécurité en son nom.

### **19.2.3.2 Performance de sécurité de l'Etat**

La performance sécurité du PNS se mesure en tenant compte :

- des résultats des indicateurs sécurité des prestataires de services ;
- des résultats des indicateurs internes de la DSACH.

## **19.2.4 PROMOTION DE LA SECURITE PAR L'ETAT**

### **19.2.4.1 Activités internes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité**

La DSACH élabore et réalise au profit de ses agents des actions de sensibilisation et de formation autour de la sécurité.

### **19.2.4.2 Activités externes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité**

Les prestataires de services peuvent être invités à participer à certaines actions de sensibilisation et de formation organisées par la DSACH.

## CHAPITRE III : NMO 19.3 SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE

Le cadre de mise en œuvre d'un SGS est précisé ci-après. Il s'appuie sur les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 19 de l'OACI chapitre 4 et appendice 2.

*Des orientations sont données dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).*

### 19.3.1 POLITIQUE ET OBJECTIFS SECURITE

#### 19.3.1.1 Engagement de la Direction

Les prestataires de services définissent leur politique de sécurité en tenant compte des exigences internationales et nationales.

La politique de sécurité :

- traduit l'engagement de l'organisation en ce qui a trait à la sécurité, y compris la promotion d'une culture positive de la sécurité ;
- comprend un énoncé clair relatif à la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre de la politique de sécurité ;
- comprend des procédures de compte rendu en matière de sécurité ;
- indique clairement les types de comportement qui sont inacceptables ainsi que les conditions dans lesquelles des mesures disciplinaires ne seraient pas applicables ;
- est signée par le dirigeant responsable de l'organisation ;
- est diffusée dans l'ensemble de l'organisation, avec une approbation visible ;
- est périodiquement passée en revue pour veiller à ce qu'elle reste pertinente et convienne en permanence à l'organisation.

Le prestataire de services définit des axes d'amélioration de sécurité qui :

- servent de base au suivi de sécurité ;
- traduisent l'engagement du prestataire de services à maintenir ou à améliorer sans relâche l'efficacité globale du SGS ;
- sont diffusés dans l'ensemble de l'organisation ;
- sont périodiquement passés en revue pour veiller à qu'ils restent pertinents et conviennent en permanence au prestataire.



### 19.3.1.2 Obligations de rendre compte et responsabilité en matière de sécurité

Les prestataires de services :

- désignent le dirigeant responsable qui a, quelles que soient ses autres fonctions, l'obligation de rendre compte, au nom de l'organisation, de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un SGS efficace ;
- définissent les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité ;
- déterminent les responsabilités de rendre compte de tous les membres de la direction, quelles que soient leurs autres fonctions, ainsi que celles des employés en ce qui concerne la performance de sécurité de l'organisation ;
- documentent l'obligation de rendre compte, les responsabilités et les pouvoirs en matière de sécurité et les diffusent dans l'ensemble de l'organisation ;
- définissent les niveaux de la direction qui ont le pouvoir de prendre des décisions concernant la tolérabilité d'un risque de sécurité.

### 19.3.1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité

Les prestataires de services désignent un responsable de la sécurité qui a la responsabilité de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SGS.

### 19.3.1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence

Les prestataires de services sont tenus d'établir et de tenir à jour un plan d'intervention d'urgence en cas d'accident ou d'incident d'exploitation d'aéronefs ou d'autre urgence aéronautique et veillent à ce que ce plan soit dûment coordonné avec les plans d'intervention d'urgence des organisations avec lesquelles ils traitent lorsqu'ils fournissent leurs produits ou leurs services.

### 19.3.1.5 Documentation relative au SGS

Les prestataires de services élaborent et tiennent à jour un manuel du SGS qui énonce :

- la politique et les objectifs en matière de sécurité ;
- les exigences de son SGS ;
- les processus et procédures de son SGS ;
- l'obligation de rendre compte, ses responsabilités et ses pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures du SGS.

Les prestataires de services élaborent et tiennent à jour des dossiers d'exploitation du SGS dans le cadre de la documentation relative au SGS.



## **19.3.2 GESTION DES RISQUES DE SECURITE**

### **19.3.2.1 Détermination des dangers et évaluation et atténuation des risques de sécurité**

Les prestataires de services élaborent et tiennent à jour un processus pour déterminer les dangers liés à leurs produits ou services aéronautiques, les analyser, les évaluer et les maîtriser.

La détermination des dangers se base notamment sur l'analyse des incidents connus et potentiels et est propre à la spécificité du prestataire de services. Une attention particulière est portée aux interfaces existantes dans l'organisation et concourant au même objectif de sécurité.

Les prestataires de services transmettent à la DSACH tout incident de sécurité dont ils ont connaissance ainsi que tout changement significatif planifié, selon une procédure établie par la DSACH.

La liste des événements de sécurité à reporter, à traiter par les prestataires de services et à notifier à la DSACH figure en Annexe 1.

Si des événements de sécurité ne figurant pas dans cette liste sont connus d'un prestataire de services, ils doivent être également traités et notifiés à la DSACH.

## **19.3.3 ASSURANCE DE LA SECURITE**

### **19.3.3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité**

Les prestataires de services élaborent et tiennent à jour un moyen permettant de vérifier la performance de l'organisation en matière de sécurité et de valider l'efficacité des mesures visant à maîtriser les risques de sécurité.

### **19.3.3.2 La gestion du changement**

Les prestataires de services élaborent et tiennent à jour un processus qui permet de déterminer les changements qui peuvent influencer sur le niveau des risques de sécurité liés à ses produits ou services d'aviation et de déterminer et gérer les risques de sécurité susceptibles de découler de ces changements.

### **19.3.3.3 Amélioration continue du SGS**

Les prestataires de services suivent et évaluent les processus du SGS afin de maintenir ou de constamment améliorer l'efficacité globale du SGS.

## **19.3.4 PROMOTION DE LA SECURITE**

### **19.3.4.1 Formation et sensibilisation**

Les prestataires de services se fixent comme objectif que le personnel soit formé et compétent pour exécuter les tâches liées au SGS qui leur sont confiées.

#### 19.3.4.2 Communication en matière de sécurité

Les prestataires de services élaborent un moyen adapté de communication en matière de sécurité qui permet :

- de faire en sorte que les membres du personnel connaissent le SGS dans une mesure compatible avec leur fonction ;
- de diffuser les renseignements critiques pour la sécurité ;
- d'expliquer pourquoi certaines mesures sont prises pour améliorer la sécurité ;
- d'expliquer pourquoi certaines procédures sont introduites ou changées.

## **CHAPITRE IV : NMO 19.4 COLLECTE, ANALYSE, PROTECTION, PARTAGE, ECHANGE DES DONNEES DE SECURITE**

Le cadre de mise en œuvre du système de collecte, traitement et protection des données de sécurité est précisé ci-après. Il s'appuie sur les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 19 de l'OACI chapitre 5 et appendice 3.

*Des orientations sont données dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859)*

### **19.4.1 COLLECTE DES DONNEES DE SECURITE**

#### **19.4.1.1 Compte rendu obligatoire**

La DSACH met en place un système de compte rendu obligatoire en matière de sécurité qui inclut le compte rendu des incidents.

Les prestataires de services transmettent à la DSACH tout incident de sécurité dont ils ont connaissance selon une procédure établie par la DSACH.

La DSACH assure la promotion d'une culture positive et d'une culture juste de la sécurité, pour encourager la communication des comptes rendus de sécurité.

#### **19.4.1.2 Compte rendu volontaire**

La DSACH met en place un système de compte rendu volontaire pour collecter un maximum de données de sécurité et d'informations de sécurité.

### **19.4.2 ANALYSE DES DONNEES DE SECURITE**

La DSACH met en place et tient à jour un processus d'analyse des données de sécurité et des informations de sécurité.

Le but de l'analyse effectuée par la DSACH est de déterminer les dangers systémiques ou trans sectoriels qui pourraient ne pas avoir été relevés par les processus d'analyse utilisés par les prestataires de services.

Il est recommandé que les bases de données de sécurité utilisent une taxonomie normalisée de façon à faciliter le partage et l'échange des informations de sécurité.

### **19.4.3 PROTECTION DES DONNEES DE SECURITE**

La DSACH assure la protection et la confidentialité des données de sécurité collectées.

Les données de sécurité ne sont pas utilisées à d'autres fins que l'amélioration de la sécurité.



---

#### **19.4.4 PARTAGE ET ECHANGE DES DONNEES DE SECURITE**

La DSACH communique annuellement au Bureau régional de l'OACI Amérique du Nord, Amérique Centrale et Caraïbes (NACC) des données de sécurité.

Si, en analysant les données de sécurité la DSACH trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, elle leur communique ces éléments dès que possible.

Avant de communiquer ces informations, la DSACH convient du niveau de protection et des conditions à appliquer au partage des informations de sécurité.



## ANNEXE 1 : LISTE DES ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ DEVANT ÊTRE OBLIGATOIREMENT NOTIFIÉS

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.

### A. OPÉRATIONS AÉRIENNES (OPS)

#### 1) PRÉPARATION DU VOL ET DE L'AÉRONEF

- Utilisation ou insertion de données erronées dans les équipements de navigation ou de calculs de performance incorrects.
- Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des législations applicables, y compris étiquetage, emballage et manipulation incorrects de marchandises dangereuses.
- Type de carburant incorrect ou carburant contaminé.

#### 2) DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE

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

#### 3) TOUTE PHASE DE VOL

- Perte de contrôle.
- Attitude inusuelle, assiette ou roulis excessifs ou vitesse inadaptée aux conditions.
- Sortie de niveau de vol.
- Activation d'une protection de l'enveloppe de vol, y compris avertisseur de décrochage, vibreur du manche, poussoir de manche et protections automatiques
- Écart involontaire de la trajectoire prévue ou assignée d'au moins deux fois les performances de navigation requises ou 10 milles nautiques.



- Dépassement des limites du manuel de vol de l'aéronef.
- Utilisation d'un réglage incorrect de l'altimètre.
- 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.
- Mauvaise interprétation d'un mode des automatismes ou de toute information du poste de pilotage fournie à l'équipage de conduite.

#### 4) AUTRES TYPES D'ÉVÉNEMENTS

- Largage involontaire de cargaison ou de tout équipement extérieur.
- Perte de la conscience de la situation.
- Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

### ÉVÉNEMENTS TECHNIQUES

#### 1) STRUCTURE ET SYSTEMES

- Perte d'un élément de la structure de l'aéronef en vol.
- Perte d'un système.
- Perte de la redondance d'un système.
- 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.
- Dysfonctionnement ou défaut du circuit de carburant ayant eu un effet sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.
- Dysfonctionnement ou défaut d'un système d'indication entraînant des indications trompeuses pour l'équipage.
- 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) SYSTEMES DE PROPULSION (Y COMPRIS MOTEURS, HELICES, SYSTEMES A ROTOR) ET GROUPES AUXILIAIRES DE PUISSANCE (APU)

- Défaillance ou dysfonctionnement important d'une pièce ou d'une commande d'hélice, de rotor ou de groupe turbomoteur.
- Dommages causés aux systèmes de rotor principal/de queue ou de transmission et/ou aux systèmes équivalents ou défaillance de ces systèmes.
- Extinction, arrêt en vol d'un moteur ou de l'APU lorsque celui-ci est requis [par exemple exploitation à temps de déroutement prolongé (EDTO), liste minimale d'équipements (LME)].
- 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).
- Défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur, d'APU.

### 3) INTERACTION AVEC LES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIE

- Clairance ATC dangereuse.
- Interruption prolongée des communications avec unité ATS ou ATM.
- Instructions contradictoires de différentes unités ATS pouvant entraîner une perte de séparation.
- Mauvaise interprétation d'une communication radio
- Non-respect intentionnel d'une instruction ATC.

### 4) URGENCES ET AUTRES SITUATIONS CRITIQUES

- Tout événement entraînant la déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN»).
- Toute combustion, fusion, fumée, émanation, formation d'arc électrique, surchauffe, incendie ou explosion.
- Air contaminé dans le poste de pilotage ou la cabine passagers.
- Application incorrecte, par l'équipage technique ou de cabine, d'une procédure anormale ou d'urgence pour faire face à une situation d'urgence.
- Utilisation d'un équipement d'urgence, ou d'une procédure anormale, influant sur les performances en vol ou à l'atterrissage.
- Défaillance d'un système ou d'un équipement de secours ou de sauvetage.
- Pression incontrôlable de la cabine.
- Quantité de carburant dangereusement faible ou quantité de carburant à destination inférieure à la réserve finale réglementaire.
- Toute utilisation, par l'équipage, du système d'oxygène de l'équipage.
- 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.
- Fatigue de l'équipage influant, ou pouvant influencer, sur sa capacité à assurer les services de vol en toute sécurité.

### 5) ENVIRONNEMENT EXTERIEUR ET METEOROLOGIE

- Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle.
- Avis de résolution du système anticollision embarqué (ACAS RA).
- 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).
- Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- Dommage causé par un corps étranger/débris (FOD).
- État de contamination de la piste inattendu.
- Turbulences de sillage.
- 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.
- Impact de foudre ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.
- Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.

## Partie 19 – Gestion de la sécurité

---

- Fortes turbulences ou toute situation entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles une inspection est jugée nécessaire.
- Cisaillement de vent ou orage important qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- Cendres volcaniques.

### 6) SECURITE

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



## B. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX CONDITIONS TECHNIQUES, À L'ENTRETIEN ET À LA RÉPARATION DE L'AÉRONEF (AIR)

### ENTRETIEN ET GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- Dommage grave causé à la structure constaté lors de l'entretien de l'aéronef ou d'un élément d'aéronef.
- Fuite ou contamination graves de fluides.
- Défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur et/ou de système de transmission.
- Endommagement, défaillance ou défaut d'une hélice.
- Endommagement, défaillance ou défaut de la boîte de transmission/du dispositif additionnel du rotor principal.
- 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.
- Assemblage ou installation incorrects d'éléments de l'aéronef, constatés lors d'une procédure d'inspection ou d'essai non prévue à cet effet.
- 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.
- Dommage grave causé au système d'interconnexion du câblage électrique.
- Tout défaut d'une pièce essentielle à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie.
- Recours à des produits, éléments ou matériels d'origine inconnue ou suspecte, ou à des éléments critiques inutilisables.
- 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.
- Contrôle ou application incorrects des limites ou de la périodicité de l'entretien de l'aéronef.
- Remise en service après entretien d'un aéronef qui présente une non-conformité compromettant la sécurité du vol.
- 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.
- Cas répertoriés de combustion, fusion, fumée, formation d'arc électrique, surchauffe ou incendie.
- 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.
- Dysfonctionnement important, problème de fiabilité ou problème récurrent de qualité de l'enregistrement d'un enregistreur de vol ou absence des informations nécessaires pour garantir l'aptitude au service d'un enregistreur de vol.

## C. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX SERVICES ET AUX INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANS)

### 1) EVENEMENTS LIES A L'AERONEF

- Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle ( 3 ), y compris quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-CFIT).
- Non-respect des minimums de séparation
- Séparation insuffisante
- Avis de résolution ACAS (ACAS RA).
- Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- Sortie de voie de circulation ou de piste.
- Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste.
- Incursion sur aire d'approche finale et de décollage
- Non-respect par l'aéronef d'une clairance ATC.
- Non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables:
- Événements liés à une confusion d'indicatifs d'appel.

### 2) DEGRADATION OU INTERRUPTION TOTALE DES SERVICES OU FONCTIONS

- Impossibilité d'assurer les services ATM ou de remplir les fonctions ATM:
- Informations manquantes ou largement incorrectes, corrompues, inadéquates ou trompeuses de la part de tout service de soutien, y compris contamination de la piste.
- Défaillance du service de communications.
- Défaillance du service de surveillance.
- Défaillance de la fonction ou du service de traitement et de diffusion des données.
- Défaillance du service de navigation.
- Défaillance de la sûreté du système ATM, qui a eu ou pourrait avoir une incidence négative directe sur la sécurité du service.
- 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.
- Interruption prolongée des communications avec un aéronef ou une autre unité ATS.

### 3) AUTRES EVENEMENTS

- Déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN»).
- Interférence importante avec les services de navigation aérienne causée par une source extérieure..
- Interférence avec un aéronef, une unité ATS ou une transmission de communication radio.
- Largage de carburant.
- Alerte à la bombe ou détournement.
- Fatigue influant, ou pouvant influencer, sur la capacité à assurer les services de navigation ou de circulation aérienne en toute sécurité.

## D. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRODROMES ET AUX SERVICES AU SOL (AGA)

### GESTION DE LA SÉCURITÉ D'UN AÉRODROME

#### 1) ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRONEFS ET AUX OBSTACLES

- Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle
- Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- Sortie de piste ou de voie de circulation.
- Incursion réelle ou potentielle sur piste ou sur voie de circulation.
- Incursion sur aire d'approche finale et de décollage.
- Non-respect d'une clairance, instruction ou restriction par un aéronef ou un véhicule opérant sur l'aire de mouvement d'un aéroport.
- Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aéroport.
- Présence sur l'aéroport, ou dans ses environs, d'obstacles qui ne sont pas publiés dans l'AIP ou un NOTAM et/ou qui ne sont pas correctement balisés.
- Interférence d'un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne.
- Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic.
- Risques liés au souffle d'un réacteur, d'un rotor ou d'une hélice.
- Déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN»).

#### 2) DÉGRADATION OU INTERRUPTION TOTALE DES SERVICES OU FONCTIONS

- Interruption ou défaillance des communications entre: l'exploitant de l'aéroport, un véhicule ou tout autre personnel au sol, et les services de la circulation aérienne.
- Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aéroport.
- Défaut important dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aéroport.
- Défaillance du système d'alerte d'urgence de l'aéroport.
- Indisponibilité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie eu égard aux exigences applicables.

#### 3) AUTRES ÉVÉNEMENTS

- Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aéroport.
- Événements liés à la sûreté de l'aéroport.
- Absence de notification d'un changement important dans les conditions d'exploitation de l'aéroport.
- Déversement important de carburant pendant l'avitaillement.
- Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels contaminés ou de type incorrect.
- Défaillance dans le traitement d'une piste contaminée.
- Tout événement au cours duquel les facteurs humains ont pu être contributifs ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.



## SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE DE L'AÉRONEF

### 1) ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRONEFS ET AUX AÉRODROMES

- Dommages importants de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages, de courrier ou de fret.
- Interférence d'un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne.
- Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aérodrome.
- Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic.
- Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome.
- Événements liés à la sûreté de l'aérodrome.
- Carences importantes dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aérodrome.

### 2) ÉVÉNEMENTS SPÉCIFIQUES AUX SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

- 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.
- Retrait de l'équipement d'embarquement entraînant une mise en danger des occupants de l'aéronef.
- Arrimage ou fixation incorrects des bagages, du courrier ou du fret.
- Transport, tentative de transport ou manutention de marchandises dangereuses.
- Non-respect de la réconciliation entre bagages et passagers.
- Non-respect des procédures requises en matière de services d'assistance en escale des aéronefs.
- Déversement important de carburant pendant l'avitaillement.
- Chargement de quantités incorrectes de carburant.
- Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels.
- Défaillance, dysfonctionnement ou défaut de l'équipement au sol utilisé pour l'assistance en escale, provoquant ou pouvant provoquer des dégâts à l'aéronef.
- Dégâts à l'aéronef provoqués par un équipement ou des véhicules d'assistance en escale, y compris dégâts précédemment non notifiés.
- Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.