

**BULLETIN
D'INFORMATION
DSAC**

Edité par : OSAC pour la DSAC

Le : 02 Février 2016

Validité : 01 Février 2017

TITRE : COMPTES RENDUS D'ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ DÉTECTÉS EN MAINTENANCE OU LORS DE LA GESTION DU MAINTIEN DE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

SOMMAIRE :

A. RÉFÉRENCES.....	2
B. OBJET.....	2
C. DÉFINITIONS	3
D. APPLICABILITÉ.....	3
E. PRINCIPES.....	3
F. MODALITES DE NOTIFICATION DES ÉVÉNEMENTS :.....	5
G. ANALYSE DES EVENEMENTS	7



DSAC

A. RÉFÉRENCES

- Règlement (UE) 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) 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) 1321/2007 et (CE) 1330/2007 ;
- Règlement (UE) 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014¹, modifié, relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches ;
- 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) no 376/2014 du Parlement européen et du Conseil.

B. OBJET

Le présent Bulletin d'Information (BI) traite de la procédure de compte rendu d'événement détecté lors d'une opération de maintenance ou lors de la gestion du maintien de navigabilité des aéronefs.

Il permet de répondre aux exigences de report définies dans les paragraphes M.A.202 et 145.A.60 du règlement (UE) 1321/2014 et prend en compte l'applicabilité depuis le 15 novembre 2015 du règlement (UE) 376/2014 et du règlement d'exécution (UE) 2015/1018.

Il complète les informations génériques du guide "Incidents : notification, analyse et suivi" publié par la DSAC et disponible à l'adresse suivante :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Notifier-un-incident,44973.html> .

Le bulletin d'information BI 2008/10 sur ce sujet est abrogé.

Par ailleurs, un autre BI couvre les comptes rendus d'événements détectés dans le domaine de la production.

¹ Il remplace le règlement (CE) 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 traitant du même sujet.

C. DÉFINITIONS

Organisme Part 145 :	Organisme d'entretien agréé conformément à l'Annexe II (Part 145) du règlement (UE) 1321/2014.
Organisme Part M/F :	Organisme d'entretien agréé conformément à la Partie M, sous-partie F de l'annexe I du règlement (UE) 1321/2014.
Organisme Part M/G :	Organisme de gestion du maintien de navigabilité agréé conformément à la Partie M, sous-partie G de l'annexe I du règlement (UE) 1321/2014.
Licence Part 66 :	Licence de maintenance d'aéronef Part 66 délivrée conformément à l'annexe IV (Partie 66) du règlement (UE) 1321/2014.
Licence nationale de mécanicien :	Licence de maintenance d'aéronef délivrée conformément à l'arrêté du 24 septembre 2012 relatif à la mise en œuvre du règlement (CE) 2042/2003 du Parlement européen du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

D. APPLICABILITÉ

Le présent BI traite des événements susceptibles de présenter un risque pour la sécurité aérienne, détectés en maintenance ou lors de la gestion du maintien de navigabilité des aéronefs civils, à l'exception des aéronefs visés à l'annexe II du règlement (CE) 216/2008.

Sont ainsi concernés les organismes de maintenance, les organismes de maintien de navigabilité, mais aussi les personnes physiques effectuant de la maintenance ou du maintien de navigabilité des aéronefs en dehors du cadre agréé tel qu'autorisé par les dispositions du règlement (UE) 1321/2014.

E. PRINCIPES

Note : Les principes qui suivent, complètent les informations génériques du guide "Incidents : notification, analyse et suivi" publié par la DSAC comme indiqué au §B de ce BI.

1. Objectifs :

Les comptes rendus d'événement sont une source d'amélioration de la sécurité. Leur traitement, de la collecte à l'analyse, a pour but d'identifier des risques et de mener des actions correctives appropriées pour prévenir la survenue d'accidents et d'incidents. En tout état de cause, l'objectif recherché n'est pas l'imputation de fautes ou de responsabilités.

Les exigences de report décrites dans le règlement (UE) 1321/2014 régissant le maintien de navigabilité des aéronefs traitent des états des aéronefs ou d'éléments d'aéronefs qui ont provoqué ou qui peuvent provoquer une condition qui porte gravement atteinte à la sécurité du vol.

Les principes de l'amélioration de la sécurité sont établis dans le règlement (UE) 376/2014.

2. Produits concernés :

Sont concernés les aéronefs civils, à l'exception des aéronefs visés à l'annexe II du règlement (CE) n°216/2008, ainsi que les pièces et composants de ces aéronefs.

Les événements devant être notifiés à l'Autorité française sont ceux détectés lors d'opérations de maintenance ou lors de la gestion de navigabilité réalisées par un organisme ou une personne surveillés par l'Autorité française sur les aéronefs immatriculés dans un état membre de l'AESA².

Note : Sur une base de volontariat, il peut être intéressant vis-à-vis de la sécurité de traiter de manière similaire les événements affectant des aéronefs d'Etat dont le type est certifié par l'AESA.

3. Personnes (morales ou physiques) soumises à l'obligation de compte rendu :

3.1. Au titre du règlement (UE) 376/2014 :

- une personne qui signe un certificat d'examen de navigabilité d'un aéronef concerné ;
- une personne détenant une licence de maintenance, nationale ou Part 66, émise par la France ;
- une personne travaillant dans un organisme français de maintenance (Part M/F, Part 145), qui signe une approbation pour remise en service d'un aéronef immatriculé dans un état membre de l'AESA ;
- le pilote propriétaire d'un aéronef immatriculé en France lorsqu'il fait la maintenance de son aéronef ;
- une personne qui signe un document de remise en service d'un composant selon le paragraphe M.A.613 de la Partie M (au sein d'un organisme français) ;
- une personne impliquée dans la gestion du maintien de navigabilité d'un aéronef français ou détenant un agrément français (Part M/G).

3.2. Au titre des exigences du règlement (UE) 1321/2014 :

- le propriétaire, responsable du maintien de la navigabilité d'un aéronef ou ;
- le loueur de l'aéronef en lieu et place du propriétaire ci-dessus, le cas échéant ou ;
- toute personne ou organisme effectuant l'entretien d'un aéronef (M/F, licencié 66, licencié LNMA, Part 145) ou ;
- le pilote commandant de bord ou, l'exploitant en CAT, effectuant la visite pré-vol ou ;
- un organisme de gestion du maintien de la navigabilité (M/G) en contrat avec le propriétaire de l'aéronef.

4. Événements à rapporter :

- Le règlement d'exécution (UE) 2015/1018 définit dans son annexe 2, §3 la liste d'événements devant obligatoirement être rapportés à l'Autorité dans le cadre du règlement (UE) 376/2014.
- L'AMC20-8 donne une liste d'événements à rapporter dans le cadre du règlement (UE) 1321/2014.

Note : Les accidents et incidents graves doivent être également notifiés au BEA (article L.6222-8 du code des transports, article 9 du règlement (UE) 996/2010, 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).

² [http://easa.europa.eu/easa-and-you/international-cooperation/easa-by-country?easa_relationship\[\]=field_easa_country_mbmo_target_id](http://easa.europa.eu/easa-and-you/international-cooperation/easa-by-country?easa_relationship[]=field_easa_country_mbmo_target_id)

Nota : tout autre type d'événement lié à la maintenance ou à la gestion de navigabilité des aéronefs et impactant la sécurité des vols peut également être rapporté dans le cadre des comptes rendus volontaires prévus dans le règlement (UE) 376/2014.

F. MODALITES DE NOTIFICATION DES ÉVÉNEMENTS :

Un formulaire spécifique intitulé « compte-rendu d'événements de sécurité détecté en maintenance ou lors de la gestion du maintien de navigabilité » est utilisé pour renseigner les événements détectés en maintenance ou lors de la gestion du maintien de navigabilité des aéronefs civils, tel que mentionné au §E4 de ce BI. Il est disponible sur le site OSAC (<http://www.osac.aero/docformulaires>).

Ce formulaire est compatible avec la base de données ECCAIRS et remplace le formulaire qui avait été utilisé jusqu'à présent (AC134).

Son utilisation respecte les points suivants :

1. Seuls les événements mentionnés au §E4 par les personnes citées au §E3 sont à notifier à OSAC.

Il n'y a pas lieu de transmettre à OSAC les comptes rendus suivants :

- les comptes rendus rédigés par des pilotes (ASR), même lorsqu'ils mentionnent un problème technique ou ;
- les comptes rendus d'opération de maintenance réalisées suite aux ASR, lorsque rien d'anormal n'a été détecté ou ;
- les comptes rendus concernant des collisions aviaires ou ;
- les comptes rendus concernant des collisions au sol entre du matériel roulant et des aéronefs ou ;
- les comptes rendus concernant des foudroiements aéronefs ou ;
- les comptes rendus rédigés par des organismes d'assistance en escale pour la réalisation de tâches qui ne nécessitent pas la détention d'un agrément de maintenance.

En revanche, ces comptes rendus doivent être envoyés à la DSAC-IR compétente.

2. Envoi du formulaire :

2.1. Lorsqu'un événement dans le champ de ce BI est détecté, le notifiant renseigne de la manière la plus précise le formulaire mentionné.

Lorsque le notifiant appartient à un organisme agréé, il transmet à la personne désignée de son organisme le formulaire. En effet, un organisme agréé doit mettre à la disposition de ses agents les moyens pour rapporter les CR d'événements. Il doit les collecter et les envoyer à : CR-evenements.techniques@osac.aero.

En l'absence d'un organisme (mécanicien indépendant, propriétaire de l'aéronef), le notifiant envoie directement l'événement.

2.2. Ce même formulaire doit être utilisé pour rapporter les événements au titre du règlement (UE) 1321/2014 aux destinataires suivants :

Pour un événement détecté en maintenance :

- l'autorité compétente désignée par l'État d'immatriculation, à savoir pour un aéronef immatriculé en France :
 - l'inspecteur OSAC dont dépend l'aéronef considéré, lorsque l'aéronef n'est pas en cadre agréé ou,
 - le Responsable de Surveillance (RS) d'OSAC de l'organisme de maintenance surveillé (M/F, 145) ayant effectué la maintenance de l'aéronef considéré ;
- l'organisme responsable de la conception de l'aéronef ou de l'élément de l'aéronef et ;
- le cas échéant, à l'État membre de l'exploitant ;
- au gestionnaire de la navigabilité de l'aéronef (propriétaire ou l'exploitant ou l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (M/G) lorsqu'un contrat existe entre le gestionnaire de navigabilité et la personne morale ou physique effectuant la maintenance de l'aéronef.

Pour un événement détecté lors de la gestion du maintien de navigabilité :

- l'autorité compétente désignée par l'État d'immatriculation, à savoir pour un aéronef immatriculé en France :
 - l'inspecteur OSAC dont dépend l'aéronef considéré, lorsque l'aéronef n'est pas en cadre agréé ou,
 - le Responsable de Surveillance (RS) d'OSAC de l'organisme de gestion du maintien de navigabilité surveillé (M/G), en cadre agréé ;
- l'organisme responsable de la conception de l'aéronef ou de l'élément de l'aéronef et ;
- le cas échéant, à l'État membre de l'exploitant.

3. Précautions particulières de renseignement du formulaire :

3.1. Il est demandé au notifiant de remplir le mieux possible tous les champs pertinents du formulaire.

3.2. Le notifiant doit cibler au mieux les destinataires en fonction du type de l'événement, et en tenant compte de ce qui est prescrit par la réglementation.

3.3. Le formulaire comprend deux parties « volet notification initiale » et le « volet analyse ».

Tout événement à reporter est initialement décrit par le notifiant qui remplit le premier volet.

La source qui notifie l'événement doit renseigner un seul numéro d'agrément (Part 145, Part MG, licence Part 66, etc.) ainsi qu'une référence unique propre à cette source (par exemple : année + numéro d'ordre incrémental, etc.). C'est la combinaison de ces deux informations qui crée l'unicité dans la base de données des événements et va permettre de suivre les compléments d'informations liés à un événement et qui seront fournis ultérieurement, notamment l'analyse qui nécessite en général plus de temps que ce que ne permet l'exigence de délai de notification initiale d'un événement.

Une fois l'analyse d'un événement effectuée et les mesures correctives prises, le formulaire est renseigné dans sa partie « analyse » et est à nouveau envoyé aux destinataires. La partie « notification initiale » peut être complétée, le cas échéant, lorsqu'initialement certaines informations n'avaient pu être produites.

4. Lorsque l'événement doit être notifié à une autorité d'un autre pays, ou à un organisme de construction de l'aéronef étranger, il est pertinent de renseigner le

formulaire en langue anglaise afin d'être efficace à transmettre les informations de sécurité sans délais et sans problème de traduction ou de retard de prise en compte par le destinataire qui pourrait ne pas apprécier à sa juste valeur la gravité d'un événement.

G. ANALYSE DES EVENEMENTS

Les analyses d'événements peuvent amener l'organisme à :

(a) mettre en œuvre des actions correctives dans son champ de compétence lorsque son analyse indique que les événements concernent sa propre activité.

(b) transmettre les informations à d'autres organismes s'il considère que l'événement concerne leur activité propre. En effet, le notifiant peut ne pas avoir les éléments d'appréciation de la gravité d'un événement ou l'expertise pour l'analyse. Par exemple, si l'événement semble se rapporter à un problème de conception d'un aéronef ou d'un équipement, il est requis par les exigences de la Part M que le notifiant envoie cet événement au détenteur du certificat de type de l'aéronef (TCH) concerné afin qu'il traite l'événement. Le TCH doit analyser les événements qui lui sont transmis et pourra se mettre en relation avec le notifiant pour obtenir de plus amples informations, si nécessaire. S'il est identifié que le niveau de sécurité des aéronefs peut être impacté, alors une consigne de navigabilité sera prise.

Dans ce cas, en complément des informations du paragraphe F sur la notification, il est recommandé que le formulaire soit renvoyé à l'autorité avec la partie analyse renseignée, le champ « statut de l'événement » pouvant être mis à « clos avec analyse sommaire » et dans le champ texte dédié à l'analyse, de faire apparaître une mention du style « transfert au TCH de l'aéronef pour complément d'analyse ».

L'organisme doit faire preuve de discernement dans son analyse initiale pour distinguer le type d'actions qu'il peut être amené à entreprendre : (a), (b) ou (a)+(b).

En résumé, si le titre de ce BI traite des « événements détectés lors d'une opération de maintenance ou lors de la gestion du maintien de navigabilité des aéronefs », il convient de noter que le notifiant effectue l'analyse et identifie le plan d'action des « événements de maintenance » ou des « événements de gestion de navigabilité » en liaison avec son domaine d'expertise. Dans les autres cas, il peut indiquer dans son analyse qu'il estime qu'il ne s'agit pas d'un « événement de maintenance » ou d'un « événement de gestion de navigabilité » et il doit alors solliciter le TCH pour plus d'expertise.