

Mercredi, 23 octobre 2002

14. Oxygène: pour un aéronef pressurisé
 - a) interruption de l'alimentation d'oxygène dans la cabine
 - b) interruption de l'alimentation en oxygène pour un nombre important de passagers (plus de 10 %), notamment détectée lors d'entretien, de formation ou d'essais.
15. Système de prélèvement d'air
 - a) fuite d'air de purge chaud entraînant une alarme incendie ou un dommage structural.
 - b) perte de tous les systèmes de purge d'air
 - c) panne du système de détection de fuite d'air de purge

ANNEXE II

LISTE D'ÉVÉNEMENTS À SIGNALER LIÉS AUX SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

- Note 1: Bien que cette annexe énumère la majorité des événements à signaler, elle ne peut pas être *entièrement* exhaustive. Tout autre événement qui, de l'avis des personnes concernées, remplit les critères, doit également être signalé.
- Note 2: La présente annexe n'inclut pas les accidents et les incidents graves. Outre les autres exigences en matière de notification des accidents, ils doivent également être enregistrés dans la base de données visée à l'article 5, paragraphe 2.
- Note 3: La présente annexe inclut les événements liés aux services de la navigation aérienne (ANS) qui représentent une menace réelle ou potentielle pour la sécurité des vols, ou qui sont susceptibles de porter atteinte à la sécurité des services ANS.
- Note 4: Le contenu de la présente annexe n'exclut pas la notification de tout événement, situation ou condition qui, s'il venait à se reproduire dans des circonstances différentes mais vraisemblables, ou si on n'y apportait pas de correction, pourrait constituer un danger pour la sécurité aérienne.

-
- i) Incidents de quasi-collision (y compris les situations spécifiques où la distance entre un aéronef et un autre aéronef/le sol/un véhicule/une personne ou un objet est considérée comme insuffisante):
 - a) Non respect des distances minimales de séparation
 - b) Séparation inadéquate
 - c) Quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-accident CFIT)
 - d) Incursion sur piste avec manœuvre d'évitement nécessaire
 - ii) Risque de collision ou quasi-collision (y compris les situations spécifiques susceptibles de provoquer un accident ou une quasi-collision, si un autre aéronef se trouve à proximité):
 - a) Incursion sur piste sans qu'une manœuvre d'évitement soit nécessaire
 - b) Sortie de piste d'un aéronef
 - c) Aéronef s'écartant d'une autorisation de l'ATC
 - d) Aéronef s'écartant du règlement ATM applicable
 1. Aéronef s'écartant des procédures ATM publiées applicables
 2. Entrée non autorisée dans un espace aérien
 3. Non-respect des prescriptions relatives au transport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles qu'elles sont prévues par le(s) règlement(s) pertinent(s).

Mercredi, 23 octobre 2002

- iii) Événements spécifiques à la gestion de la circulation aérienne (ATM) (y compris les situations où la capacité à assurer des services ATM sûrs est compromise, notamment les situations où, par chance, le fonctionnement de l'aéronef dans des conditions de sécurité n'a pas été compromis). Cela inclut les événements suivants:
- a) Impossibilité d'assurer les services de gestion de la circulation aérienne
 1. impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne
 2. impossibilité d'assurer les services de gestion de l'espace aérien
 3. impossibilité d'assurer les services de gestion des courants de trafic aérien
 - b) Défaillance de la fonction de communication
 - c) Défaillance de la fonction de surveillance
 - d) Défaillance de la fonction de traitement et de distribution des données
 - e) Défaillance de la fonction de navigation
 - f) Sécurité du système ATM

Appendice à l'ANNEXE II

Les points ci-après donnent des exemples d'événements ATM à signaler en vertu de l'application des critères généraux énumérés au point iii) de l'annexe II aux manœuvres des aéronefs.

1. Fourniture d'informations largement incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne (ATC), du service automatique d'information de région terminale (ATIS), des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, graphiques, manuels, etc.
 2. Autorisation de vol à une hauteur inférieure aux normes prescrites.
 3. Indication de données de référence de pression incorrectes (réglage de l'altimètre).
 4. Erreur de transmission, de réception ou d'interprétation de messages importants lorsque cela entraîne une situation dangereuse.
 5. Non-respect des distances minimales de séparation.
 6. Entrée non autorisée dans un espace aérien
 7. Intervention illicite sur les communications radio.
 8. Défaillance des installations de services de navigation aérienne au sol ou par satellite.
 9. Grave défaillance du contrôle aérien/de la gestion du trafic aérien ou détérioration importante des infrastructures de l'aérodrome.
 10. Aires de mouvement d'un aérodrome encombrées par des aéronefs, véhicules, animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
 11. Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout encombrement ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse.
 12. Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité des éclairages de la piste.
-