



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ANNEXE I AU GUIDE G-40-05

Compte rendu d'événements de sécurité – M.FR.202

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 0
Version n° 0
Publiée le 21 mai 2025

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0	21 mai 2025	Création.

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter OSAC à l'adresse suivante : contact@osac.aero en spécifiant dans l'objet de votre e-mail « Documentation publique – [référence du document concerné] – [Indice de révision du document concerné] ».

Ce guide est disponible en téléchargement sur le site internet : <https://documentation.osac.aero/>.

Sommaire

Gestion documentaire	2
Historique des révisions	2
Sommaire	3
1. APPLICABILITE	4
2. PRINCIPES	4
2.1 Objectifs.....	4
2.2 Produits concernés	4
2.3 Personnes (morales ou physiques) soumises à l'obligation de compte rendu	5
2.4 Evénements à rapporter.....	5
2.4.1 Comptes rendus obligatoires	5
2.4.2 Comptes rendus volontaires :	7
2.4.3 Evènements en dehors du périmètre d'OSAC :	7
3. MODALITES DE NOTIFICATION DES EVENEMENTS :.....	7
3.1 Notification des événements par un organisme agréé :	7
3.1.1 Généralités :	7
3.1.2 Précautions particulières lors du renseignement du formulaire	9
3.1.2.1 Volet « analyse » et identification du niveau de risque :	10
3.1.3 Notification volontaire	11
3.2 Notification des événements par une personne physique	11
4. ANALYSE DES EVENEMENTS	12
5. CRITERES DE CLASSIFICATION DES EVENEMENTS SIGNIFICATIFS – GESTION DE NAVIGABILITE ET MAINTENANCE	13
6. CULTURE JUSTE	14

1. APPLICABILITE

Cette annexe 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, des aéronefs visés à l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 disposant d'un CDN ou CDNS de niveau OACI ou d'un CNSR. Sont ainsi concernés les organismes de maintenance 145-FR et CAO-FR, les organismes de maintien de navigabilité CAMO-FR et CAO-FR, mais aussi les personnes physiques effectuant de la maintenance ou du maintien de navigabilité des aéronefs en dehors d'un cadre agréé tel qu'autorisé par les dispositions de l'arrêté du 8 juillet 2024.

Note : Dans l'attente de la publication de la 2^{ème} brique de l'arrêté du 8 juillet 2024 (voir BI 2024-04), cette annexe concerne uniquement les aéronefs qui répond aux deux conditions suivantes :

- L'aéronef est autre que léger ou son exploitation nécessite un certificat de transporteur aérien (CTA) ;
- L'aéronef dispose d'un certificat de navigabilité (CDN), d'un certificat de navigabilité spécial (CDNS), ou d'un certificat de navigabilité spécial restreint (CNSR) tels que définis dans l'arrêté du 21 décembre 2021 susvisé.

2. PRINCIPES

Les principes qui suivent, complètent les informations génériques du guide « Incidents : notification, analyse et suivi » publié par la DSAC.

2.1 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 l'arrêté du 8 juillet 2024 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.

2.2 Produits concernés

Sont concernés les aéronefs civils visés à l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 disposant d'un CDN ou CDNS de niveau OACI ou d'un CNSR, 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 surveillée par l'Autorité française sur les aéronefs immatriculés au registre français, ou
- Toute personne physique ayant une activité dans le domaine de l'aviation civile (propriétaire d'un aéronef, pilote, mécanicien indépendant habilité, etc.).

2.3 Personnes (morales ou physiques) soumises à l'obligation de compte rendu

Les personnes physiques ou morales suivantes sont soumises à l'obligation d'établir un compte rendu :

- une personne qui signe un certificat d'examen de navigabilité d'un aéronef concerné par cette annexe ;
- une personne détenant une habilitation de maintenance au titre de la Partie HA-FR de l'arrêté du 8 juillet 2024 ;
- une personne travaillant dans un organisme de maintenance (Partie CAO-FR avec les privilèges de maintenance, Partie 145-FR), qui signe une approbation pour remise en service d'un aéronef concerné par cette annexe ;
- le pilote propriétaire d'un aéronef immatriculé en France concerné par cette annexe 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.FR.802 ;
- une personne impliquée dans la gestion du maintien de navigabilité d'un aéronef concerné par cette annexe ou détenant un agrément Partie CAMO-FR ou Partie CAO-FR avec le privilège de maintien de la gestion de la navigabilité ;
- le loueur de l'aéronef en lieu et place du propriétaire, le cas échéant ;
- le pilote commandant de bord ou, l'exploitant, effectuant la visite pré-vol.

2.4 Evénements à rapporter

2.4.1 Comptes rendus obligatoires

Les comptes rendus obligatoires sont les mêmes que dans le système EASA, à savoir :

- Le règlement d'exécution (UE) 2015/1018 définit dans le §3 de son annexe 2 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 et 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).



Annexe I
G-40-05

Page : 6/
15

Édition 1
Version 0
du 21 mai
2025

2.4.2 Comptes rendus volontaires :

Tout événement lié à la maintenance ou à la gestion de navigabilité des aéronefs, ne rentrant pas dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires du §2.4.1 ci-dessus, ainsi que toutes informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant (organisme ou personne physique) comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne, doivent faire l'objet d'un compte rendu volontaire.

Les moyens/outils à utiliser pour la mise en œuvre de ces comptes rendus volontaires sont les mêmes que pour les comptes rendus obligatoires.

2.4.3 Evènements en dehors du périmètre d'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.

3. MODALITES DE NOTIFICATION DES EVENEMENTS :

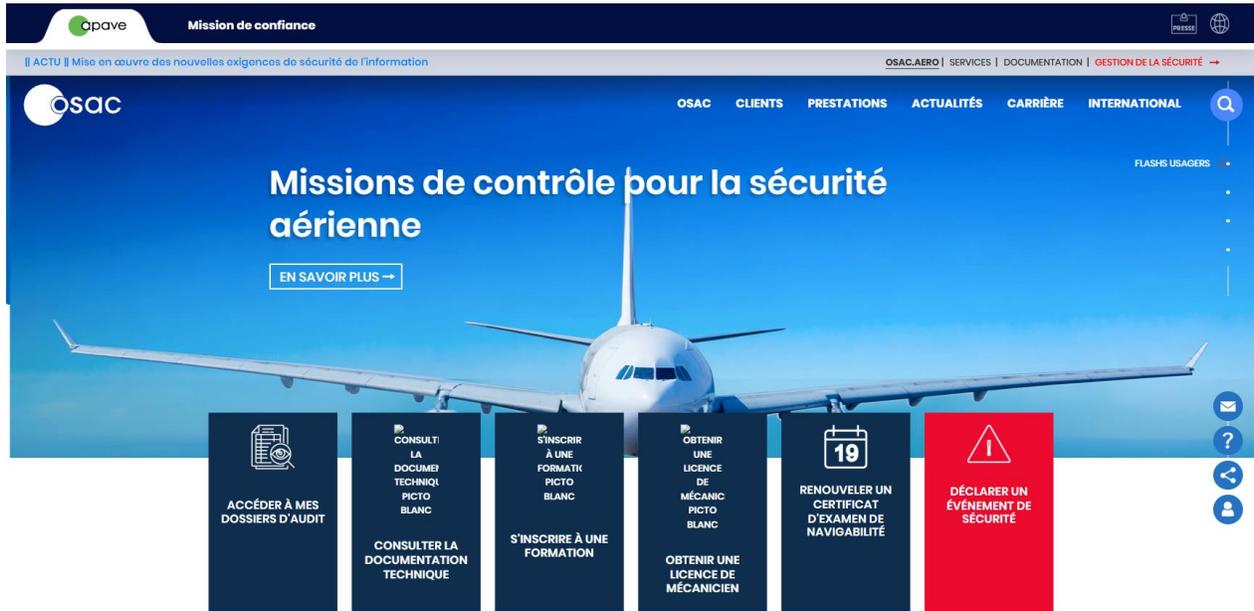
3.1 Notification des événements par un organisme agréé :

Les événements couverts par ce chapitre peuvent être notifiés à OSAC par l'intermédiaire du système de transmission des données dans la base ECCAIRS, au format standard européen E5X.

3.1.1 Généralités :

Les données enregistrées dans le cadre des comptes rendus d'événements doivent l'être de manière normalisée afin de faciliter l'échange d'informations ; et compatibles avec le logiciel ECCAIRS.

Pour cela, le déclarant doit se rendre sur le site OSAC (<https://osac.aero/>) et déposer son compte rendu via l'onglet « Déclarer un événement de sécurité » :



Un organisme doit désigner une ou plusieurs personnes chargées de gérer en toute indépendance la collecte, l'évaluation, le traitement, l'analyse et le stockage des renseignements relatifs aux événements notifiés. Dans ce cadre, l'organisme doit être en mesure :

- de garantir que les données collectées ne seront pas utilisées à d'autres fins que la sécurité,
- de garantir de manière appropriée la confidentialité de l'identité du notifiant et des personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements (promotion de la culture juste),
- d'assurer le suivi des plans d'action associés aux éventuelles actions correctives liées aux événements techniques.

De plus, l'organisme ou la personne doit rapporter les événements aux destinataires suivants :

- Pour un événement détecté en maintenance :
 - l'inspecteur OSAC dont dépend l'aéronef considéré, lorsque l'aéronef n'est pas en cadre agréé ou,
 - l'inspecteur OSAC en charge de l'organisme de maintenance surveillé (CAO-FR ou 145-FR) ayant effectué la maintenance de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef considéré ;
 - l'organisme responsable de la conception de l'aéronef ou de l'élément de l'aéronef et ;
 - le cas échéant, au gestionnaire de la navigabilité de l'aéronef (propriétaire ou l'exploitant ou l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO-FR ou

CAO-FR) 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'inspecteur OSAC dont dépend l'aéronef considéré, lorsque l'aéronef n'est pas sous contrat de gestion,
 - l'inspecteur OSAC en charge de l'organisme de gestion du maintien de navigabilité surveillé (CAMO-FR ou CAO-FR), lorsque l'aéronef est sous contrat de gestion,
 - l'organisme responsable de la conception de l'aéronef ou de l'élément de l'aéronef.

3.1.2 Précautions particulières lors du renseignement du formulaire

Le formulaire comprend deux parties « volet notification initiale » et le « volet analyse ». Tout événement à reporter est initialement décrit par le notifiant qui complète le premier volet.

Ce compte rendu permet d'alimenter directement la base de données ECCAIRS sans passer par une recopie exhaustive des informations qu'il contient. Il est donc primordial de respecter les règles décrites ci-dessous lors de son renseignement.

Volet « notification initiale »

Tous les événements couverts par le §2.4 de cette annexe doivent être notifiés dans les 72 heures à compter du moment où l'événement a été porté à la connaissance de la personne de l'organisme désignée en charge des événements de sécurité (ou son représentant pendant ses absences). Ainsi, un compte rendu avec le volet « notification initiale » dûment complété doit être transmis dans ce délai.

- L'encart rouge « Cadre réservé à l'organisme ou, à défaut, à la personne rapportant l'événement » doit être intégralement complété :
 - L'organisme doit ici cibler au mieux les destinataires en fonction du type d'événement, et en tenant compte de ce qui est prescrit par la réglementation.
 - La source qui notifie l'événement doit renseigner un seul numéro d'agrément (Partie 145-FR, Partie CAMO-FR, Partie CAO-FR, habilitation HA-FR, 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 permet 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.
- Le champ TSN dans les sections « Aéronef » et « Équipement Pièce » est un champ décimal dont l'unité est l'heure (par ex. 200.7). Le séparateur entre les unités et les décimales doit être un point et pas une virgule. Il ne doit pas contenir de lettres, d'espaces, ou de caractères spéciaux ("h", "min", ":", "/", "UNK", etc.). Lorsque l'information est manifestement inconnue (UNK, S/O, etc.) le champ doit être laissé vide.

- Le champ CSN dans les sections « Aéronef » et « Équipement Pièce » sont des champs numériques (par ex. 20). Il ne doit pas contenir de lettres, d'espaces, de caractères spéciaux ("cycles", "h", "N/A", "S/O", "UNK", etc.). Lorsque l'information est manifestement inconnue (UNK, S/O, etc.) le champ doit être laissé vide.
- Mise à part les champs « nom », « téléphone », et « courriel », aucun des champs du volet « notification initiale » (en particulier lorsqu'il s'agit de texte libre) ne doit contenir des informations personnelles comme des noms et/ou prénoms.

3.1.2.1 Volet « analyse » et identification du niveau de risque :

Les comptes rendus d'événements incluent un classement par l'organisme de l'événement concerné au regard des risques pour la sécurité.

Les deux cas de figure suivants sont possibles :

- L'organisme notifiant dispose d'un système de gestion de la sécurité (SGS). Dans ce premier cas, le niveau de risque doit être établi conformément à la méthode mise en œuvre par l'organisme dans le cadre de son système de gestion de la sécurité (classification sur une matrice « probabilité » / « sévérité des conséquences », méthode quantitative ou qualitative, etc.) :
 - Le champ « Méthodologie de classification » du volet doit contenir le nom de la méthode utilisée.
 - Le champ « Classification du risque » du volet doit contenir la classification obtenue.
- L'organisme notifiant ne dispose pas d'un système de gestion de la sécurité (SGS). Dans ce deuxième cas, la classification se limite au caractère significatif ou non de l'événement. L'organisme doit se reposer sur les critères définis dans le §5 de cette annexe pour déterminer la classification du niveau de risque de l'événement :
 - Le champ « Méthodologie de classification » du volet doit contenir la mention « G-40-05 ».
 - Le champ « Classification du risque » du volet doit contenir la classification obtenue : « Significatif » ou « Non significatif ».
- Dans tous les cas, aucun des champs du volet « analyse » (en particulier lorsqu'il s'agit de texte libre) ne doit contenir des informations personnelles comme des noms et/ou prénoms.

Une fois l'analyse d'un événement effectuée, les mesures curatives prises, et les mesures correctives définies, les champs « conclusions » et « actions correctives » du volet « analyse » du formulaire sont renseignés 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 ou encore pour mettre à jour le champ « statut de l'événement ».

L'analyse doit rester proportionnée au niveau de risque associé à l'événement. Pour un événement non significatif une simple évaluation et un classement sans suite peut s'avérer suffisant. Pour un événement significatif, l'analyse doit être approfondie et la chronologie suivante respectée :

- Les premiers éléments d'analyse doivent être transmis via le formulaire dans les 30 jours à compter de la date de notification de l'événement par la personne l'ayant détecté au sein de l'organisme.
- L'analyse définitive doit être transmise dans les 3 mois à compter de la date de notification de l'événement par la personne l'ayant détecté au sein de l'organisme.

La chronologie mentionnée ci-dessus est illustrée ci-après par la figure 1.

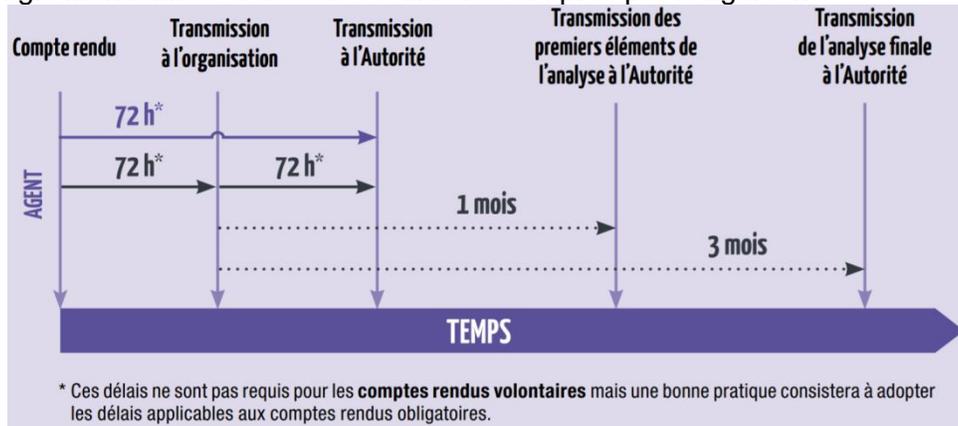


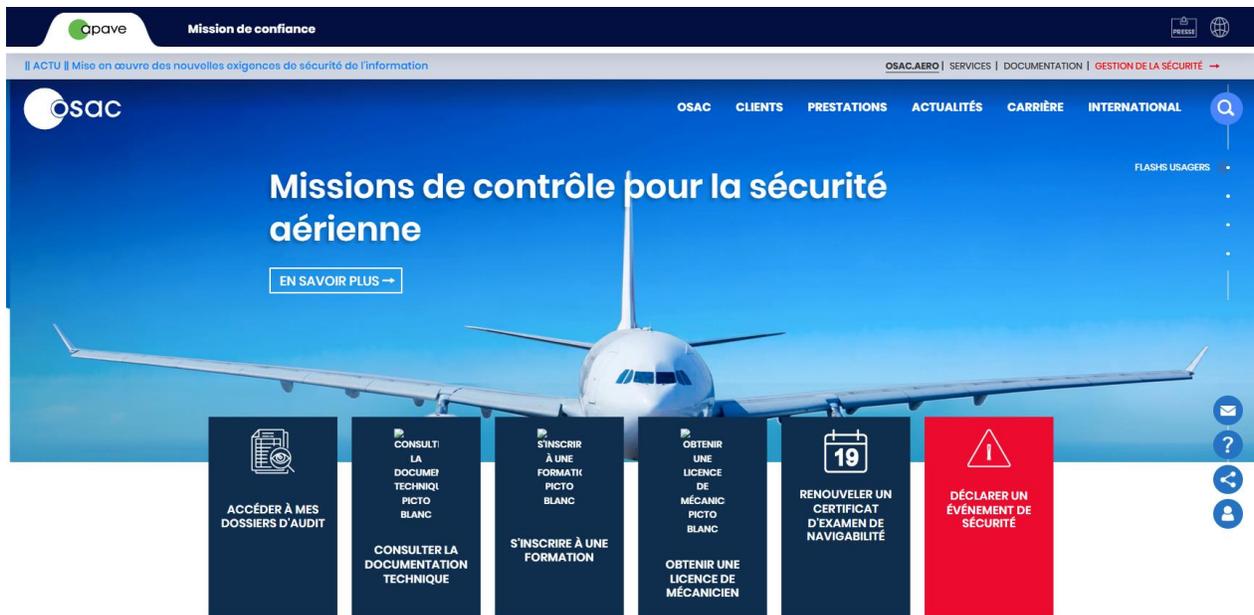
Figure 1 : Chronologie du traitement d'un événement dans le cadre du règlement (UE) 376/2014.
Source : Fascicule DSAC « Incidents : Notification, analyse et suivi ».

3.1.3 Notification volontaire

Au sein d'un organisme, toute personne peut rapporter un événement jugé intéressant, bien que ne rentrant pas dans les critères des événements dont la notification est obligatoire. Pour une notification volontaire, le mécanisme décrit dans les §3.1.1 à 0 reste pertinent et peut être appliqué.

3.2 Notification des événements par une personne physique

Le déclarant, comme un organisme, doit se rendre sur le site OSAC (<https://osac.aero/>) et déposer son compte rendu via l'onglet « Déclarer un événement de sécurité » :



Les instructions pour remplir le formulaire sont identiques à celles concernant les événements rapportés par un organisme qui figurent dans les paragraphes 3.1 ci-dessus, sous-paragraphes 3.1.1 à 0.

Seul le volet « notification initiale » est à compléter dans le cas d'un événement notifié par une personne physique car l'analyse est conduite par l'Autorité.

4. ANALYSE DES ÉVÉNEMENTS

Pour les événements notifiés par une personne physique, l'analyse est conduite par l'Autorité. Lorsque l'événement est notifié par un organisme (§3.1), les analyses d'événements peuvent amener l'organisme à :

- Mettre en œuvre des actions correctives dans son champ de compétence lorsque son analyse indique que les événements concernent sa propre activité.
- 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 que le notifiant envoie cet événement au constructeur de l'aéronef concerné afin qu'il traite l'événement. Ce constructeur doit analyser les événements qui lui sont transmis et peut 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 est publiée.

Dans ce cas, en complément des informations du §3 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 comme « 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.

En résumé, 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 constructeur pour plus d'expertise.

5. CRITERES DE CLASSIFICATION DES EVENEMENTS SIGNIFICATIFS – GESTION DE NAVIGABILITE ET MAINTENANCE

Ce paragraphe n'est pas applicable aux événements notifiés par une personne physique et aux organismes qui disposent d'un système de gestion de la sécurité (SGS).

Pour répondre au §3.1.2.1 de ce chapitre et renseigner la section « Risque » du volet « analyse » du formulaire, les organismes ne disposant pas d'un système de gestion de la sécurité (SGS) doivent considérer comme significatif, tout événements qui répond à un ou plusieurs des critères suivants :

1. Dommages graves causés à la structure primaire (par exemple fissures, déformation permanente, délaminage, décollement, brûlure, usure excessive ou corrosion) constatés lors de l'entretien de l'aéronef ou d'un élément d'aéronef ;
2. Fuite ou contamination graves de fluides (par exemple fluides hydrauliques, carburant, huile, gaz ou autres fluides) ;
3. Défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur et/ou de système de transmission entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes :
 - a. non-confinement de composants/débris,
 - b. défaillance de la structure du support moteur.
4. Endommagement, défaillance ou défaut d'une hélice, qui pourrait provoquer la séparation en vol de l'hélice ou d'une partie importante de celle-ci et/ou des dysfonctionnements de la commande de l'hélice ;
5. Endommagement, défaillance ou défaut de la boîte de transmission/du dispositif additionnel du rotor principal, qui pourrait provoquer la séparation en vol du rotor et/ou des dysfonctionnements de la commande du rotor ;
6. Défaillance ou dysfonctionnement d'un train d'atterrissage ;
7. Dysfonctionnement important d'un système d'alarme, d'un système et/ou équipement de secours et/ou de sécurité lors de tests de maintenance ou dysfonctionnement à l'issue de la maintenance ;

8. Tout défaut d'une pièce essentielle à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie ;
9. Non application d'une consigne de navigabilité ou de toute obligation issue des données constructeur (ALI, etc.) ;
10. Cas répertoriés de combustion, fusion, fumée, formation d'arc électrique, surchauffe ou incendie.
11. Remise en service de produits ou d'éléments d'aéronef non navigables avec un impact direct sur la sécurité.
12. Remise en service de produits ou d'éléments d'aéronef avec un certificat de remise en service non recevable (domaine d'agrément ou licence de mécanicien non appropriée par exemple).
13. Défaillance ou dysfonctionnement du système de commande de vol ;
14. Tout événement n'entrant pas dans l'un des critères ci-dessus mais considéré comme significatif par l'organisme.

Il appartient à l'organisme d'identifier les éventuelles récurrences d'un même événement technique et d'en tenir compte dans la classification.

Tout événement technique qui n'est pas classé significatif est classé comme non significatif.

6. CULTURE JUSTE

La « culture juste » est définie comme « une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions lorsqu'elles sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés ».

Adopter cette culture est indispensable afin de créer des conditions favorables à la notification des événements et donc à contribuer à une gestion efficace de la sécurité aérienne.

Pour veiller au respect de cette culture par tous les acteurs concernés par la notification d'événements, un observatoire de la culture juste dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile a été créé et peut être saisi par toute personne qui estime avoir subi un préjudice lié au non-respect de ce principe.

Des informations supplémentaires sont disponibles dans la rubrique « La culture juste pour l'aviation civile » du site <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr>.



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr