

ANNEXE 1

PROGRAMME DE SECURITE ET DE PREVENTION DES INCURSIONS SUR PISTES

I- OBJECTIFS

Les opérations de surface font partie intégrante de l'aviation, et les risques et dangers qui leur sont associés doivent être gérés afin d'éviter les incursions de nature à provoquer des accidents.

Le présent programme de sécurité et de prévention des incursions sur piste vise à éliminer les risques d'incursion sur piste et à minimiser ceux qui persistent, ainsi qu'à réduire les défaillances actives et à atténuer la gravité de leurs conséquences en se basant sur les principes de gestion de la sécurité(SGS).

Ainsi, ce programme traite expressément la question de la prévention des incursions dans le contexte de la sécurité de l'exploitation aérienne, de la gestion du trafic aérien, des mouvements des véhicules sur les aires de manœuvre et de la gestion des aérodromes.

II- CHAMP D'APPLICATION

Les dispositions de ce programme sont applicables aux aéroports ouverts à la circulation aérienne publique.

III- DEFINITIONS

Aux fins de la présente annexe, en entend par:

Équipe locale de sécurité des pistes (RST). Équipe composée de représentants de l'exploitant d'aérodrome, des fournisseurs de services de la circulation aérienne, des entreprises de transport aérien ou des exploitants d'aéronefs, des associations de pilotes et de contrôleurs de la circulation aérienne et de tout autre groupe participant directement à des opérations de surface à un aérodrome, qui conseille les cadres compétents sur les risques d'incursion sur piste et qui recommande des stratégies pour les

atténuer.

Incursion sur piste ou incursion. Toute situation se produisant sur un aéroport, qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs.

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

Point chaud. Endroit sur l'aire de mouvement d'un aéroport où il y'a déjà eu des collisions ou des incursions sur piste, ou qui présente un risque à ce sujet, et où les pilotes et les conducteurs doivent exercer une plus grande vigilance.

Poste de pilotage stérile. Toute période pendant laquelle l'équipage de conduite ne devrait pas être dérangé, sauf pour des raisons critiques pour la sécurité de l'exploitation de l'aéronef.

IV- COMITE DE SECURITE ET DE PREVENTION DES INCURSIONS SUR PISTE

L'exploitant d'aéroport crée un comité de sécurité et de prévention des incursions sur piste afin de permettre l'échange de renseignements en matière de sécurité des pistes sur le plan national dans le but de promouvoir la sécurité des pistes et de réduire avant tout les risques d'incursion.

Le Comité de sécurité et de prévention des incursions sur piste doit être présidé par le gestionnaire d'aéroport et il doit être composé des représentants des départements suivants:

- l'exploitant d'aéroport ;
- l'Armée de l'Air ;
- les exploitants d'aéronefs ;
- les entreprises d'assistance en escale ;
- les associations de pilotes, de contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne ;
- tout autre groupe qui participe directement aux opérations de surface.

Les membres du Comité peuvent se réunir selon une fréquence

annuelle donnée. Chaque membre du Comité a pour rôle de rechercher des problèmes liés à la sécurité des pistes, les recommandations et les commentaires de son entité et de présenter ceux-ci au conseil.

Ce comité sera chargé de :

- étudier spécifiquement les dangers identifiés au niveau national relatifs à la sécurité des pistes;
- promouvoir les bonnes pratiques, partager l'information et améliorer la sensibilisation de l'industrie à la sécurité des pistes par la formation;
- agir en tant que point focal de coordination dans le domaine de la sécurité des pistes pour l'industrie;
- identifier et étudier les technologies disponibles afin de réduire les risques d'incursion sur piste;
- examiner les procédures actuelles d'exploitation d'aérodrome, de contrôle de la circulation Aérienne(ATC) et des exploitants d'aéronefs et si nécessaire faire des recommandations sur ces procédures afin de réduire le risque d'incursions;
- élaborer des recommandations relatives aux éléments indicatifs de l'industrie sur les questions opérationnelles en relation avec l'aérodrome, l'ATC et les aéronefs afin de réduire le risque d'incursions;
- superviser et promouvoir le processus de notification d'incidents d'incursion sur piste;
- assurer l'analyse approfondie des données pour identifier et examiner les domaines spécifiques de préoccupation.

V- EQUIPE DE SECURITE DES PISTES (RST)

Il doit être créé au sein de chaque aéroport, une équipe de sécurité des pistes.

Le rôle premier d'une équipe de sécurité des pistes est d'établir un plan d'action pour assurer la sécurité des pistes, de conseiller comme il convient les gestionnaires sur les risques d'incursion et de recommander des stratégies pour les éliminer et atténuer ceux qui persistent. Ces stratégies peuvent être établies en fonction d'événements locaux ou combinées à des renseignements recueillis

ailleurs.

L'équipe doit être composée des représentants de gestionnaire de l'aéroport dans les domaines de l'exploitation de l'aérodrome, et de la fourniture de services de la circulation aérienne, des entreprises de transport aérien ou des exploitants d'aéronefs, des associations de pilotes et de contrôleurs de la circulation aérienne et de tout autre groupe qui participe directement aux opérations de surface. D'autres personnes pourront être invitées.

Cette équipe doit se réunir selon une fréquence mensuelle ; des réunions extraordinaires seront tenues sur l'initiative d'un de ces membres.

L'équipe de sécurité des pistes vise à améliorer la sécurité des pistes:

- a) en établissant le nombre, le type et, si disponible, la gravité des incursions passées;
- b) en étudiant les rapports d'enquête pour établir l'emplacement des points chauds ou des secteurs critiques locaux à un aérodrome;
- c) en produisant et en distribuant des cartes des points chauds locaux conformément aux spécifications de la présente circulaire et des textes réglementaires en la matière;
- d) en travaillant avec cohésion pour mieux comprendre les difficultés que rencontre le personnel affecté à d'autres fonctions et en recommandant des améliorations;
- e) en veillant à l'application des recommandations définies en appendice 1 ;
- f) en mettant en évidence tout secteur local critique et en suggérant ses améliorations ;
- g) en procédant à une campagne de sensibilisation à la sécurité des pistes qui insiste sur les difficultés locales ;
- h) en réévaluant régulièrement l'aérodrome pour veiller à ce qu'il soit pleinement conforme à la réglementation.

Les équipes de sécurité de piste (RST) établies doivent être adéquatement mandatées pour surveiller les incidents et accidents liés aux incursions et aux sorties de piste, et proposer de manière proactive, des mesures d'atténuation.

VI- POINTS CHAUDS

Un point chaud est défini comme étant un endroit sur l'aire de mouvement d'un aérodrome où il y a déjà eu des collisions ou des incursions sur piste, ou qui présente un risque à ce sujet, et où les pilotes et les conducteurs doivent exercer une plus grande vigilance. Les cartes d'aérodrome indiquant les points chauds doivent être produites localement, leur exactitude doit être vérifiée régulièrement ; elles doivent être révisées quand cela est nécessaire, diffusées localement et être reproduites dans la publication d'information aéronautique (AIP).

Lorsque les points chauds ont été identifiés, il faut appliquer des stratégies visant à éliminer les risques et, quand ce n'est pas immédiatement possible, il faut s'efforcer de les gérer et de les atténuer.

Ces stratégies peuvent inclure:

- a) des campagnes de sensibilisation;
- b) l'implantation d'aides visuelles supplémentaires (panneaux de guidage, marques et balisage lumineux);
- c) la modification des itinéraires de circulation à la surface;
- d) la construction de nouvelles voies de circulation;
- e) l'élimination des angles morts de la tour de contrôle.

VII- PLAN D'ACTION DE SECURITE DES PISTES

L'équipe de sécurité des pistes de chaque aérodrome dresse un plan contenant des mesures visant à atténuer les insuffisances de la sécurité des pistes. Ces mesures doivent être propres à l'aérodrome et liées à une préoccupation, une question ou un problème concernant la sécurité des pistes à cet aérodrome. Elles pourraient consister à recommander de modifier les caractéristiques physiques ou les installations et services de l'aérodrome, les procédures de contrôle de la circulation aérienne, les conditions concernant l'accès

à l'aérodrome, la sensibilisation des pilotes et des conducteurs et la production de cartes des points chauds. Ce plan d'action définit clairement les responsabilités pour les tâches associées aux mesures à prendre. Chaque mesure doit être prise par la personne ou l'organisation désignée chargée de s'acquitter des diverses tâches pertinentes. Plus d'une seule personne ou d'une organisation peut être concernée par la mesure à prendre, mais seule une personne ou une organisation devrait en prendre la direction et être responsable de l'achèvement de toutes les tâches qui lui sont associées. Les travaux concernant une tâche donnée doivent être achevés dans un délai raisonnable.

VIII-COMPTE RENDU D'INCIDENT ET COLLECTE DE DONNEES

Le formulaire de notification initiale d'une incursion sur piste (voir Appendice1) doit être utilisé pour consigner les données qui décrivent l'événement et pour établir sa gravité.

Le formulaire d'identification des causes d'une incursion sur piste (voir Appendice2) doit être utilisé pour établir pourquoi et comment l'événement s'est produit et il doit être rempli dès l'achèvement de l'enquête circonstanciée le concernant.

La gravité de l'incident doit être évaluée dès que possible après sa notification en tenant dûment compte des renseignements requis aux formulaires ci-dessus. Les conséquences finales de l'incursion peuvent être réévaluées à l'issue de l'enquête.

La classification de la gravité des incursions doit être réalisée conformément au système décrit au Tableau1. L'annexe3 présente les éléments qui déterminent la gravité des incursions, ainsi que des exemples de classification de cette gravité.

Tableau1. Système de classification de la gravité

Degré de gravité	Description
A	Incident grave dans lequel une collision est évitée de justesse.
B	Incident dans lequel la séparation diminue avec un risque marqué de collision, qui peut exiger une manœuvre immédiate de correction ou d'évitement pour parer à une collision.
C	Incident caractérisé par le fait que le temps et/ou la distance permettent amplement de parer à une collision.
D	Incident qui entre dans la définition d'une incursion sur piste tel que la présence non autorisée d'un véhicule, d'une personne ou d'un aéronef sur l'aire protégée d'une surface réservée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs mais qui ne porte pas immédiatement atteinte à la sécurité.
E	Renseignements insuffisants ou constatation non concluante ou conflictuelle qui empêchent d'évaluer la gravité.

Annexe2:

Recommandations pour la prévention des incursions sur piste

I-Introduction

Les recommandations ci-après résultent de l'analyse systémique de plusieurs incursions sur piste, dont l'objet était de mettre en évidence leurs causes et facteurs contributifs, prenant la forme de défaillances actives et latentes, ayant provoqué les incidents qui se sont produits.

Ces recommandations ont pour objet de rehausser la sécurité des opérations de surface grâce à l'application homogène et uniforme des dispositions réglementaires en vigueur, ce qui permettra de mieux prédire les risques et d'améliorer la prise de conscience de la situation.

II-Communications

L'indicatif d'appel complet de l'aéronef ou du véhicule doit être mentionné dans toutes les communications relatives aux opérations de surface.

Les expressions conventionnelles de l'OACI doivent être utilisées dans toutes les communications associées aux opérations de surface.

Il convient de vérifier périodiquement que les pilotes, les conducteurs et les contrôleurs utilisent les expressions conventionnelles de l'OACI dans toutes les communications associées aux opérations de surface.

Les procédures de collationnement décrites dans les Procédures pour les services de navigation aérienne—Gestion du trafic aérien (PANS-ATM,Doc4444) doivent être appliquées également aux communications avec les véhicules en mouvement sur l'aire de manœuvre.

Toutes les communications associées aux opérations de surface doivent être effectuées conformément aux spécifications de l'OACI

relatives aux langues pour les communications radio air-sol (Annexe 10—Télécommunications aéronautiques, Volume II, Chapitre 5, et Annexe 1 — Licences du personnel, Chapitre 1 et Appendice 1). L'utilisation de l'anglais aéronautique standard aux aérodromes internationaux améliorera la conscience de la situation de tous ceux qui assurent la veille sur la fréquence utilisée.

Toutes les communications associées aux opérations de surface (véhicules, trafic sécant, etc.) doivent être effectuées sur la fréquence utilisée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs.

Les messages de l'ATC doivent être brefs et simples.

III-Exploitants d'aéronefs

Les pilotes doivent suivre une formation rigoureuse portant sur les panneaux de guidage, les marques et le balisage lumineux des aérodromes.

Les procédures de pilotage doivent contenir l'obligation d'obtenir une autorisation expresse de traverser toutes pistes, y compris les pistes passives.

Il convient d'encourager les meilleures pratiques pour la planification par les pilotes de leurs mouvements à la surface.

Il convient d'adopter la notion d'un poste de pilotage stérile pendant la circulation à la surface.

IV- PILOTES

Les pilotes ne doivent jamais traverser les barres d'arrêt rouges allumées ou les barres d'arrêts jaunes marqués au sol lorsqu'ils s'alignent sur une piste ou la traversent, à moins que des mesures d'exception ne le permettent expressément.

Les pilotes ne doivent pas accepter une autorisation donnée par l'ATC de s'engager sur une piste ou de la traverser à partir d'une voie de circulation non perpendiculaire.

Les pilotes alignés sur la piste qui demeurent immobiles pendant plus de 90 secondes après l'heure de départ prévue doivent rappeler à l'ATC qu'ils attendent sur la piste.

Les pilotes doivent allumer leurs feux d'atterrissage lorsqu'ils reçoivent leur autorisation de décollage ou d'atterrissage, et pendant leur approche.

Les pilotes doivent allumer leurs feux à éclats lorsqu'ils traversent une piste.

En cas de doute lors de la réception d'une autorisation ou d'une instruction, les pilotes devraient immédiatement demander des précisions à l'ATC avant de respecter cette autorisation ou instruction.

Quand les pilotes ne sont pas certains de leur position exacte sur l'aérodrome, ils doivent contacter l'ATC et appliquer la procédure établie par l'OACI à cet égard (PANS- ATM, Doc 4444).

Pendant tous leurs mouvements à la surface, les pilotes doivent piloter leur aéronef «tête haute» pour mieux surveiller l'aérodrome.

V- Fournisseurs de services de la circulation aérienne et contrôleurs

Il convient de mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité conformes aux dispositions de l'OACI.

L'ATC doit toujours afficher sur les pupitres des contrôleurs une méthode claire et non ambiguë d'indication qu'une piste est temporairement obstruée.

Quand c'est possible, l'ATC doit donner à un aéronef l'autorisation de circuler à la surface avant qu'il atterrisse.

Les barres d'arrêt doivent être allumées le cas échéant, pour indiquer que tous les mouvements à la surface doivent être interrompus et éteintes pour indiquer que la circulation peut reprendre.

Les aéronefs ou les véhicules ne doivent jamais recevoir pour instruction de traverser des barres d'arrêt rouges allumées le cas échéant, quand ils s'engagent sur une piste ou la traversent.

En cas de panne des barres d'arrêt qui empêche de les éteindre, des mesures d'exception doivent être appliquées, consistant par exemple à donner pour instruction aux aéronefs de suivre des véhicules.

Il faut veiller à ce que les procédures ATC prescrivent la délivrance obligatoire d'une autorisation expresse, comportant le numéro d'identification de la piste, lorsqu'un contrôleur autorise la traversée ou l'attente en retrait de cette piste, même si elle est passive.

Il faut veiller à ce que les procédures ATC contiennent une spécification exigeant la mention du numéro d'identification de la piste quand l'instruction d'attendre en retrait est donnée.

Il convient de mettre en place des itinéraires normalisés de circulation à la surface et de les utiliser pour minimiser les risques que les pilotes ne s'égarer.

Il faut si possible donner aux pilotes des instructions progressives de circulation à la surface pour réduire leur charge de travail et les risques de confusion. Ces instructions ne doivent pas être comprises comme donnant l'autorisation de traverser une piste.

Les obstacles qui obstruent la visibilité depuis la tour de contrôle et qui risquent d'empêcher de voir la piste doivent être évalués et toute zone les contenant doit être clairement indiquée sur une carte des points chauds.

Les contraintes environnementales ne doivent pas porter atteinte à la sécurité, par exemple en exigeant de multiples modifications du réseau des pistes.

Il faut veiller à ce que tout ce qui concerne la sécurité des pistes soit traité dans l'instruction et les briefings du personnel ATC.

Il convient d'identifier tous les dangers et d'évaluer tout risque associé aux procédures d'augmentation de la capacité des pistes (départs à des intersections, files d'attente multiples, autorisations conditionnelles, etc.), qu'elles soient utilisées individuellement ou en combinaison. Il faudrait, le cas échéant, mettre au point des stratégies appropriées d'atténuation des risques.

Un aéronef ne doit pas être autorisé à s'aligner s'il doit attendre sur la piste pendant plus de 90 secondes après l'heure à laquelle il devait

normalement décoller.

Quand les autorisations conditionnelles sont utilisées, une formation spécifique doit être prévue pour faire en sorte que ces autorisations soient utilisées en stricte conformité avec les dispositions de l'OACI.

Il faut éviter d'utiliser les départs avec intersections multiples, voies de circulation obliques ou en angle, qui empêchent l'équipage de conduite de bien voir le seuil de piste ou l'aire d'approche finale.

Les contrôleurs doivent travailler «tête haute» pour pouvoir surveiller la surface de l'aérodrome sans interruption.

VI-EXPLOITANTS D'AÉRODROME ET CONDUCTEURS DE VÉHICULES

Il est très important pour la prévention des incursions d'empêcher physiquement les pilotes et les conducteurs de s'engager par inadvertance sur les pistes. Le principe de base comprend, sans s'y limiter, l'utilisation optimale de voies de circulation, l'élimination des pistes sécantes le cas échéant, et la mise en œuvre de configurations simples et logiques des pistes et voies de circulation pour que les conducteurs, les contrôleurs et les pilotes utilisent l'aérodrome instinctivement, logiquement et de manière conviviale.

C'est pourquoi les exploitants d'aérodrome doivent introduire tous ces éléments dans la conception et l'implantation de l'infrastructure aéroportuaire.

Il convient de mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité conformes aux dispositions de l'OACI et de veiller à ce qu'il soit constamment tenu compte de la sécurité des pistes.

Il faut confirmer que les dispositions réglementaires sont respectées et appliquer des programmes d'entretien des aides visuelles (marques, balisage lumineux, panneaux de guidage). Il faut veiller à ce que les panneaux et les marques soient bien entretenus et soient clairement visibles, «parlants» et non ambigus dans toutes les conditions d'exploitation.

Pendant les travaux de construction ou d'entretien, il faut diffuser efficacement les renseignements concernant les zones d'activité et

des panneaux et marques temporaires appropriés doivent être clairement visibles et non ambigus dans toutes les conditions d'exploitation, conformément aux dispositions réglementaires.

Il convient d'appliquer un programme formel d'instruction et d'évaluation des conducteurs, ou lorsque pareil programme existe déjà, il faut l'adapter à ces éléments.

Il convient d'adopter des programmes formels d'instruction aux communications à l'intention des conducteurs et des autres personnes qui travaillent sur les pistes ou à leur voisinage immédiat.

Quand un conducteur a des doutes sur l'autorisation ou l'instruction qu'il reçoit, il doit immédiatement demander des éclaircissements à l'ATC avant de la respecter.

Quand un conducteur de véhicule n'est pas certain de sa position exacte sur l'aérodrome, il doit immédiatement communiquer avec l'ATC et tout conducteur qui se rend compte qu'il se trouve sur une piste devrait immédiatement l'évacuer.

Les conducteurs doivent travailler «tête haute» pour pouvoir surveiller la surface de l'aérodrome sans interruption.

VII-Recommandations générales

Une campagne locale de sensibilisation à la prévention des incursions sur piste doit être lancée à chaque aérodrome par l'exploitant d'aérodrome à l'intention des contrôleurs, des pilotes, des conducteurs et de tout autre personnel qui participe aux opérations de surface. Cette campagne doit être actualisée de temps à autre pour maintenir leur intérêt et pour bénéficier à l'exploitation.

Les pilotes, contrôleurs et conducteurs doivent suivre une formation et une familiarisation communes pour leur faire mieux comprendre les rôles et les difficultés du personnel qui travaille dans d'autres zones de l'aérodrome. Si possible, tous les intéressés doivent se rendre sur l'aire de manœuvre pour se familiariser avec les panneaux de guidage, les marques et le plan de l'aérodrome.

VIII-Analyses et comptes rendus d'incident

Il convient de veiller à ce que toutes les incursions sur piste fassent l'objet d'une notification et d'une analyse assez circonstanciée par l'exploitant d'aérodrome pour mettre en évidence les causes spécifiques et les facteurs qui y ont contribué.

Pour améliorer l'apprentissage, les données connexes sur la sécurité des pistes doivent être portées à la connaissance d'autres organismes s'occupant de sécurité de l'aviation aux niveaux national et international.

IX-Information aéronautique

Les renseignements prioritaires sur l'aérodrome de nature à nuire aux opérations sur les pistes ou à leur voisinage immédiat doivent être fournis par radio aux pilotes en temps réel.

La collecte, la fourniture et la diffusion de l'information aéronautique doivent être conformes aux dispositions de l'OACI.

De concert avec les services d'information aéronautique, les fournisseurs de bases de données et de cartes aéronautiques doivent établir un mécanisme pour veiller à l'exactitude, à l'actualité et à l'intégrité des données. Il faudrait mettre en place un mécanisme permettant aux usagers de donner leur avis sur l'exactitude de l'information aéronautique.

Annexe 3:

Eléments qui déterminent la gravité des incursions

Pour bien classer la gravité d'une incursion sur piste, les renseignements ci-après doivent être disponibles:

a) Proximité de l'aéronef ou du véhicule : cette distance est normalement évaluée approximativement par le contrôleur ou au moyen du plan de l'aérodrome. Quand un aéronef vole directement à la verticale d'un autre aéronef ou d'un véhicule, la proximité verticale la plus proche doit être utilisée. Quand les deux aéronefs sont au sol, la proximité qui est utilisée pour classer la gravité de l'incursion est la proximité horizontale la plus proche. Quand les aéronefs sont séparés dans le plan horizontal et dans le plan vertical, il faut utiliser la proximité qui représente le mieux la probabilité d'une collision. Dans les incidents qui impliquent des aéronefs se trouvant sur des pistes sécantes, on utilise la distance qui sépare chaque aéronef de l'intersection de ces pistes.

b) Géométrie de la collision : certaines collisions sont par leur nature même plus graves que d'autres. Par exemple, quand deux aéronefs se trouvent sur la même piste, la rencontre est plus grave que quand l'un d'eux se trouve sur la piste et que l'autre s'en approche. De même, les rencontres frontales sont plus graves que celles dans lesquelles les aéronefs se suivent.

c) Manœuvre d'évitement ou de correction : quand le pilote d'un aéronef fait une manœuvre d'évitement pour parer à une collision, l'ampleur de la manœuvre détermine dans une grande mesure la gravité de l'incursion.

La manœuvre peut notamment prendre une des formes suivantes: freinage brusque, embardée, interruption du décollage, arrondi accéléré au décollage et remise des gaz. Plus la manœuvre est brusque et plus elle détermine la gravité de l'incursion. Par exemple, une rencontre entraînant l'interruption d'un atterrissage alors que

l'aéronef a déjà parcouru 300m est jugée plus grave que s'il a roulé sur moins de 30m.

d) Temps de réaction disponible : les rencontres qui ne laissent que peu de temps au pilote pour réagir et éviter une collision sont plus graves que celles dans lesquelles il a amplement le temps de réagir. Par exemple, dans les incidents nécessitant une remise des gaz, la vitesse d'approche de l'aéronef et sa distance par rapport à la piste à laquelle la remise des gaz a été effectuée doivent être prises en considération dans la classification de la gravité. Cela signifie qu'un incident dans lequel un aéronef lourd interrompt son atterrissage et remet les gaz au seuil de piste est plus dangereux qu'un incident dans lequel un aéronef léger remet les gaz en approche finale à 1,5km du seuil.

e) Conditions de l'environnement, temps, visibilité et état de la surface : les conditions qui dégradent la qualité des renseignements visuels dont le pilote et le contrôleur disposent, par exemple la mauvaise visibilité, augmentent la variabilité de leur réaction et peuvent ainsi aggraver l'incursion. De même, les conditions qui dégradent les performances d'arrêt de l'aéronef ou du véhicule, par exemple la présence d'eau ou de glace sur les pistes, doivent aussi être prises en compte.

f) Éléments qui nuisent à la performance du système : les éléments qui nuisent à la performance du système, comme les carences des communications (par exemple « micro ouvert ») et les erreurs de communication (par exemple le fait que le contrôleur n'ait pas corrigé une erreur dans le collationnement du pilote), contribuent eux aussi à la gravité de l'incident.

Catégorie A



Catégorie B



Catégorie C

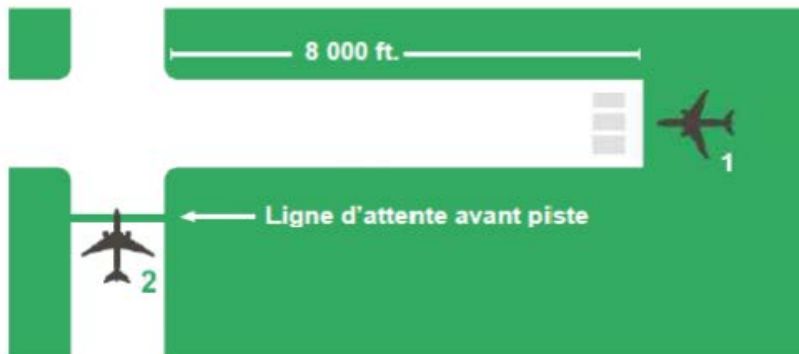


Figure1.Exemples de classification de la gravité

Annexe4 :

Sigles et acronymes

AIP	Publication d'information aéronautique
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATIS	Service automatique d'information de région terminale
ATM	Gestion du trafic aérien
NOTAM	Avis aux aviateurs
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PCCP	Permis de conduire du côté piste
RST	Equipe de sécurité des pistes
RTF	Radiotéléphonie
RVR	Portée visuelle de piste
RWY	Piste
SARP	Normes et pratiques recommandées
SGS	Système(s)de gestion de la sécurité
SSR	Radar secondaire de surveillance
UHF	Ultra-haute fréquence
VHF	Très haute fréquence