



## INSTRUCTION TECHNIQUE

### RELATIVE AU COMPTE RENDU D'EVENEMENT DE SECURITE DETECTES EN MAINTENANCE OU LORS DE LA GESTION DU MAINTIEN DE NAVIGABILITE

#### 1. OBJET

Cette Instruction technique a pour objet l'obligation de rendre compte des accidents, incident et tous autres événements pouvant impacter la sécurité survenue à tout avion, tout moteur et/ou tout équipement d'avion en maintenance sur le territoire marocain.

La présente Instruction technique ne dispensent pas de l'obligation de se conformer aux autres exigences en matière de notification, et en particulier les exigences de notification à l'organisme de conception de l'aéronef (détenteur de certificat de type) des incidents liés à la navigabilité ou incident technique pouvant concerner la sécurité des vols.

#### 2. APPLICABILITÉ

Cette Instruction technique concerne les personnes et les organismes impliqués dans la maintenance d'aéronefs exploités par des entreprises de transport aérien (sous Certificat technique d'exploitation Marocain), ou d'équipements ou de pièces s'y rapportant.

#### 3. DESTINATAIRE AU SEIN DE L'AUTORITE

La présente Instruction technique fait note de notification des événements à la Division de la Sécurité de l'Aéronautique, tout en préservant la conformité aux autres exigences en matière de notification d'événements liés à la sécurité de l'aviation civile.

Le formulaire annexé à la présente Instruction technique doit être renseigné et transmis à la Division de la Sécurité Aéronautique à l'adresse, FAX usuelles de la Direction de l'Aéronautique Civile et par mail à l'adresse [dac.safety@mtpnet.gov.ma](mailto:dac.safety@mtpnet.gov.ma).

#### **4. Rappel sur les autres exigences de compte-rendu**

##### **4.1. Obligation de compte-rendu au BEA**

Les dispositions de la loi 40-13 portant code de l'aviation civile imposent au personnel de maintenance ou à leur employeur éventuel de rendre compte tout incident grave et accident au BEA conformément aux définitions conventionnées en vigueur d'incident grave et d'accident.

##### **4.2. Autres Obligations de compte rendu**

Le personnel de maintenance et les organismes de maintenance établis sur le territoire marocain, doivent rendre compte sous 72 heures de tout événement qui pourrait concerner sérieusement la sécurité des vols au concernés suivants :

- À La Direction de l'Aviation Civile / Division de la Sécurité Aéronautique
- À l'autorité de tutelle portant sur l'immatriculation
- Au responsable de gestion et du maintien de la navigabilité (Propriétaire ou organisme)
- Au détenteur du certificat de type
- A l'exploitant de l'aéronef

#### **5. PRINCIPES**

##### **5.1. Produits concernés**

Tout aéronef exploité par une entreprise détenant un Certificat Technique d'Exploitation sous Réglementation Marocaine, ou tout équipement ou pièce s'y rapportant.

##### **5.2. Événements à rapporter à la DAC (Division de la Sécurité Aéronautique DSA)**

L'annexe 1 définit les événements à notifier dans le cadre de la présente circulaire et selon le formulaire préétabli y annexé, sauf s'ils ne présentent manifestement aucun intérêt pour la sécurité.

##### **5.3. Personnes soumises à l'obligation de compte-rendu**

Les organismes de maintenance doivent mettre en place un système :

- de collecte et d'enregistrement permettant à tout leur personnel impliqué dans la maintenance de rapporter les événements en interne,
- de transmission au ministre chargé de l'aviation civile des événements et des informations s'y rapportant dans les 72 heures maximum après information/occurrence.

A noter que toute personne réalisant des tâches de maintenance ou de remise en service doit avoir cette vision et sensibiliser à rapporter directement ou indirectement à la Direction de l'aviation civile les événements définis ci-dessus et les informations s'y rapportant.

##### **5.4. Un Dispositif non-punitif à connotation anonyme:**

Afin de créer des conditions favorisant le compte-rendu des événements :

- NON-Punitif : "Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un



incident d'aviation civile ou d'un événement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité."

- Connotation Anonyme : "Lorsque la Direction de l'aviation civile porte à la connaissance du public des comptes rendus d'événements ou des rapports fondés sur ces comptes rendus, il en retire les informations permettant d'identifier leurs auteurs et les tiers."

### 5.5. Obligation d'analyse des événements significatifs :

Les organismes de maintenance d'aéronefs doivent procéder, pour les événements et incidents d'aviation civile qu'ils rapportent dans les délais fixés, «lorsque la gravité de ces événements et incidents ou l'intérêt pour la sécurité aérienne le justifie», à une analyse permettant notamment d'établir les circonstances dans lesquelles ils se sont produits.

Les éléments pertinents de cette analyse doivent être transmis à la Direction de l'Aviation Civile dans un délai de 90 jours à compter de la date à laquelle cet événement ou incident a été porté à leur connaissance».

## 6. Formulaire

Le formulaire attaché à la présente instruction « disponible sur le site extranet du Ministère de l'Équipement et du Transport « [www.equipement.gov.ma](http://www.equipement.gov.ma) » est un support de notification acceptable. D'autres supports peuvent être utilisés, sous réserve qu'ils contiennent les informations attendues relatives à l'organisme, l'aéronef, le moteur, ou l'équipement

Pour le Ministre de l'Équipement,  
du Transport et de la Logistique  
Le Secrétaire Général P.I

Signé : Khalid CHERKAOUI

## Annexe 1

Événements devant être rapportés à la Division de la Sécurité Aéronautique de la Direction de l'Aviation Civile.

### ÉLEMENTS TECHNIQUES DE L'AERONEF

---

#### A. Structure :

1. Dommage d'un élément structural principal (PSE) qui n'a pas été qualifié tolérant aux dommages (élément à durée de vie limitée). Les éléments structuraux principaux sont ceux qui contribuent de manière importante à supporter les charges engendrées par le vol, les manœuvres au sol, la pressurisation et dont la défaillance peut entraîner une rupture catastrophique de l'aéronef.
1. Défaut ou dommage dépassant les dommages admissibles à un élément structural principal qui a été qualifié de tolérant aux dommages.
2. Dommage ou défaut dépassant les tolérances autorisées d'un élément structural dont la défaillance peut réduire la rigidité structurale dans de telles proportions que les marges requises vis-à-vis de l'inversion de commande, de la divergence ou du flottement ne sont plus atteintes.
3. Dommage ou défaut d'un élément structural qui peut entraîner la libération d'objets susceptibles de blesser les occupants de l'aéronef.
4. Dommage ou défaut d'un élément structural susceptible de compromettre le bon fonctionnement des systèmes. Voir point ii) ci-après.
5. Perte en vol d'un élément de la structure de l'aéronef.

#### B. Systèmes :

1. Perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de tout système, sous-système ou ensemble d'équipements quand des procédures d'exploitation standard, des manœuvres, etc., n'ont pas pu être accomplies de façon satisfaisante.
2. Incapacité de l'équipage à maîtriser le système, par exemple :
  - a. Actions non contrôlées ;
  - b. Réponses incorrectes et/ou incomplètes, notamment limitation de mouvement ou rigidité ;
  - c. Emballement ;
  - d. Défaillance ou rupture de liaison mécanique.
3. Défaillance ou mauvais fonctionnement d'une ou de plusieurs fonctions propres au système (un système peut intégrer plusieurs fonctions).
4. Interférence au sein des systèmes ou entre eux.
5. Défaillance ou mauvais fonctionnement du dispositif de protection ou du système de secours associés au système.



6. Perte de redondance du système.
7. Tout événement résultant d'un fonctionnement non prévu d'un système.
8. Pour les systèmes non redondants : perte, mauvais fonctionnement important ou défaut du système.
9. Pour les systèmes redondants : perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de plus d'un système.
10. Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié aux systèmes ou à l'équipement de l'aéronef à moins que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication est fausse et que la fausse alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage.
11. Fuite de fluides hydrauliques, de carburant, d'huile ou d'autres liquides, ayant entraîné un risque d'incendie ou de détérioration dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.
12. Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication ayant pu tromper l'équipage.
13. Panne, mauvais fonctionnement ou défaut survenant lors d'une phase critique du vol.
14. Baisses importantes des performances réelles par rapport à la certification entraînant une situation dangereuse, notamment en ce qui concerne le fonctionnement des freins, la consommation de carburant, etc.
15. Anomalie de commandes de vols dégradant de façon importante les qualités de vol de l'aéronef, par exemple asymétrie de volets, de becs, de destructeurs de portance, etc.

Les points ci-après donnent des exemples d'événements à signaler en vertu de l'application des critères généraux énumérés ci-dessus :

1. Conditionnement d'air/ventilation :

- a. Perte complète du refroidissement de l'avionique ;
- b. Dépressurisation.

2. Système de navigation automatique de vol :

- a. Incapacité du système automatique à réaliser les opérations voulues lorsqu'il est actionné ;
- b. Importante difficulté de l'équipage à maîtriser l'aéronef liée au fonctionnement du système automatique ;
- c. Panne de tout dispositif de déconnexion du système automatique ;
- d. Changement intempestif de mode du système automatique.

3. Communications :

- a. Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles ;
- b. Communications totalement impossibles en vol.

4. Système électrique :

- a. Perte d'un circuit de distribution du système électrique (alternatif ou continu) ;
  - b. Perte totale ou perte de plus d'un système de génération électrique ;
  - c. Panne du système de génération électrique de secours.
5. Poste de pilotage/cabine/soute :
- a. Panne de réglage des commandes du siège du pilote en vol ;
  - b. Défaillance de tout système ou équipement de secours, notamment les systèmes de signalisation d'évacuation d'urgence, toutes les issues, l'éclairage de secours, etc.
  - c. Défaillance de la capacité de rétention du système de chargement des cargaisons.
6. Système de protection incendie :
- a. Alarmes incendie, à l'exception de celles immédiatement confirmées comme fausses ;
  - b. Panne ou défaut non détecté du système de protection/détection d'incendie/fumée, susceptibles d'empêcher ou de limiter la protection/détection d'un incendie ;
  - c. Absence d'avertissement en cas d'incendie ou de fumée réels.
7. Commandes de vol :
- a. Asymétrie des volets, des becs, des destructeurs de portance, etc.
  - b. Limitation de mouvement, rigidité ou réaction peu efficace ou tardive dans le fonctionnement des commandes de vols primaires ou de leurs systèmes associés ;
  - c. Emballement des commandes de vol ;
  - d. Vibration des commandes de vol ressentie par l'équipage ;
  - e. Défaillance ou rupture de liaison mécanique des commandes de vol ;
  - f. Importante perturbation du comportement normal de l'aéronef ou dégradation des qualités de vol.
8. Circuit carburant :
- a. Mauvais fonctionnement du système indiquant la quantité de carburant, entraînant la perte totale d'information ou une indication erronée sur la quantité de carburant à bord ;
  - b. Fuite ayant entraîné une perte importante de carburant, un risque d'incendie ou la détérioration importante d'un élément de l'aéronef ;
  - c. Mauvais fonctionnement ou défaut du système de largage de carburant, ayant entraîné une perte involontaire d'une quantité importante, un risque d'incendie, une détérioration d'un élément de l'aéronef ou une incapacité de larguer le carburant ;
  - d. Mauvais fonctionnement ou défaut du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant ;



9. Impossibilité de transférer ou d'utiliser la quantité totale de carburant disponible.

10. Hydraulique :

- a. Perte d'un système hydraulique (ETOPS uniquement) ;
- b. Non-fonctionnement du système d'isolement d'un circuit ;
- c. Perte de plus d'un des circuits hydrauliques ;
- d. Défaillance du système hydraulique de secours ;
- e. Déploiement intempestif de la turbine à air dynamique (RAT).

11. Système de protection/détection du givre :

- a. Perte ou réduction non détectées des performances du système de dégivrage ou d'antigivrage ;
- b. Perte de plus d'un des systèmes de réchauffage pitots ;
- c. Impossibilité d'obtenir un dégivrage symétrique des ailes ;
- d. Accumulation anormale de givre entraînant des effets importants sur les performances ou la manœuvrabilité ;
- e. e) Visibilité de l'équipage affectée de manière importante.

12. Systèmes d'enregistrement/d'alarme/d'information :

- a. Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'information quand des indications trompeuses pourraient entraîner une action inappropriée de l'équipage sur un système essentiel ;
- b. Perte de la fonction d'alarme (rouge) sur un système ;
- c. Pour les postes de pilotage avec écrans : perte ou mauvais fonctionnement de plus d'un calculateur ou d'un écran.

13. Trains/freins/pneus :

- a. Incendie de frein ;
- b. Importante perte de freinage ;
- c. Freinage dissymétrique entraînant une déviation importante de la trajectoire ;
- d. Panne du système de descente du train par gravité (y compris lors d'essais programmés) ;
- e. Sortie/rentrée intempestive du train ou des trappes de train ;
- f. Eclatement de plusieurs pneus.

14. Systèmes de navigation (y compris les systèmes d'approche de précision) et centrales aérodynamiques :

- a. Perte totale ou pannes multiples des équipements de navigation ;
- b. Panne totale ou pannes multiples des équipements de la centrale aérodynamique ;
- c. Indications fortement trompeuses ;

- f. Erreurs de navigation importantes attribuées à des données incorrectes ou à une erreur de codage dans la base de données ;
- g. Déviations non prévues de la trajectoire latérale ou verticale qui ne sont pas dues à une action du pilote ;
- h. Problèmes avec les installations de navigation au sol entraînant des erreurs de navigation importantes.

15. Oxygène (pour un aéronef pressurisé) :

- a. Interruption de l'alimentation d'oxygène dans le poste de pilotage ;
- b. Interruption de l'alimentation en oxygène pour un nombre important de passagers (plus de 10 %), y compris détectée lors d'entretien, de formation ou d'essais.

16. Système de prélèvement d'air :

- a. Fuite d'air chaud entraînant une alarme incendie ou un dommage structural;
- b. Perte de tous les systèmes de prélèvement d'air ;
- c. Panne du système de détection de fuite d'air.

## C. Systèmes de propulsion et systèmes APU

### C - 1. Moteurs et groupe turbomoteurs

1. Extinction, arrêt ou défaut important de fonctionnement d'un moteur ;
2. Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de tout élément tournant (par exemple : démarreur pneumatique, turbo-refroidisseur équipé, moteur à turbine à air) ;
3. Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'un moteur ou groupe turbomoteur résultant d'un ou de plusieurs des cas suivants :
  - a. Non-confinement de composants ;
  - b. Incendie intérieur ou extérieur non maîtrisé, ou fuite de gaz chaud ;
  - c. Poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;
  - d. Système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas ou fonctionnant par inadvertance ;
  - e. Impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur ;
  - f. Défaillance de la structure du moteur ;
  - g. Perte partielle ou complète d'un élément important du groupe turbomoteur ;
  - h. Fumées ou concentrations de produits toxiques suffisantes pour entraîner une incapacité de l'équipage ou des passagers ;
  - i. Impossibilité d'arrêter le moteur par les procédures normales ;
  - j. Impossibilité de redémarrer un moteur ;
4. Perte ou modification intempestive de puissance/poussée :
  - a. Pour un aéronef à un seul moteur ; ou



- b. Lorsque l'événement est considéré comme excessif pour l'aéronef concerné ; ou
  - c. Lorsque cela peut affecter plus d'un moteur dans un aéronef multi moteurs, particulièrement dans le cas d'un bimoteur ; ou
  - d. Pour un aéronef multi moteurs lorsqu'un type de moteur identique ou semblable est utilisé sur un aéronef pour lequel l'événement serait considéré dangereux ou critique ;
5. Tout défaut sur un élément à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie ;
  6. Défauts d'origine commune susceptibles d'entraîner la coupure de plus d'un moteur en vol ;
  7. Dispositif de commande ne fonctionnant pas quand il est actionné ou fonctionnant par inadvertance ;
  8. Dépassement des paramètres moteur ;
  9. Objets et corps étrangers entraînant un dommage (FOD).

#### **C - 2. Hélices et transmissions :**

1. Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'une hélice ou d'un groupe turbomoteur entraînant un ou plusieurs des cas suivants :
  - a. Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de l'hélice ;
  - b. Apparition d'une traînée excessive ;
  - c. Poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;
  - d. Séparation de l'hélice ou d'une partie importante de l'hélice ;
  - e. Panne entraînant un déséquilibre excessif ;
  - f. Passage imprévu des pales d'hélice au-dessous de la position minimale en butée de petit pas en vol ;
  - g. Impossibilité de mettre l'hélice en drapeau ;
  - h. Impossibilité de commander un changement de pas de l'hélice ;
  - i. Changement de pas non maîtrisé ;
  - j. Variation non maîtrisée du couple ou de la vitesse ;
  - k. Séparation d'éléments à faible énergie.

#### **C - 3. Rotors et transmissions :**

1. Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse du rotor
2. Dommage ou défaut de la boîte de transmission principale, susceptible d'entraîner la désynchronisation ou le mauvais fonctionnement du rotor en vol et du système de commande ;
3. Dommage aux systèmes anti-couple, de transmission ou aux systèmes équivalents.

#### **C - 4. Systèmes APU :**

1. Coupure ou panne lorsque les exigences opérationnelles prévoient que l'APU doit être disponible (par exemple ETOPS, LME) ;
2. Impossibilité de couper l'APU ;

3. Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de l'APU ;
4. Impossibilité de démarrer l'APU quand cela est nécessaire pour des raisons opérationnelles.

#### **C - 5. Facteurs humains :**

Tout incident lié aux facteurs humains ayant pu entraîner une situation dangereuse

#### **C - 6. Autres événements et incidents**

1. Tout incident lié à la conception de l'aéronef ayant pu entraîner une situation dangereuse ;
2. Tout événement qui normalement n'est pas considéré comme devant être signalé (par exemple, mobilier et équipement de cabine, circuits d'eau) lorsque les circonstances ont entraîné un danger pour l'aéronef ou ses occupants ;
3. Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives ;
4. Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles ;
5. Panne des commandes de réglage du siège du pilote durant le vol.

#### **D. Entretien Et Réparation de l'aéronef**

1. Assemblage incorrect de parties ou composants de l'aéronef, détecté lors de procédures d'inspection et d'essai non destinées à ce but précis.
2. Fuite d'air chaud entraînant un dommage structural.
3. Tout défaut d'un élément à durée de vie limitée causant son retrait avant la fin de sa durée de vie.
4. Tout dommage ou toute détérioration, quelle qu'en soit la cause, constaté au cours d'une opération d'entretien et occasionné à :
  - a. La structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel constructeur) lorsque ce dommage ou cette détérioration dépasse les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessite la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;
  - b. La structure secondaire, ce qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ;
  - c. Le moteur, l'hélice ou le rotor de giravion.
5. Panne, mauvais fonctionnement ou défaut de tout système ou équipement, ou dommage ou détérioration, détectés à la suite de la mise en conformité avec une consigne de navigabilité ou d'autres instructions obligatoires prescrites par une autorité réglementaire, lorsque :
  - a. La détection est effectuée par l'organisme chargé de la mise en conformité pour la première fois ;



- b. Lors d'une mise en conformité ultérieure, l'événement dépasse les limites admissibles indiquées dans les instructions et/ou les procédures de réparation/rectification publiées ne sont pas disponibles.
6. Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien ou d'essai.
  7. Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'entretien requises.
  8. Produits, pièces, équipements et matériaux d'origine inconnue ou suspecte.
  9. Données ou procédures d'entretien trompeuses, incorrectes ou insuffisantes susceptibles d'engendrer des erreurs d'entretien.
  10. Toute panne, tout mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.



**Compte-rendu d'évènement de sécurité**  
détecté en maintenance ou lors de la gestion du  
maintien de navigabilité  
Références réglementaires : Loi n°40-13 , Arrêté 1027-00 et l'Arrêté 544  
**Volet notification initiale**

Version  
16 Octobre 2016

<b>Organisme notifiant à DAC/DSA</b>	<b>Type</b>	<b>Nom</b>	<b>Numéro d'agrément*</b>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>Référence de l'évènement (ex : 2016/1) à rappeler dans vos correspondances avec DGAC</b>			<input type="text"/>
<b>Contact</b>	<b>Nom</b>	<b>Téléphone</b>	<b>Courriel</b>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>Compte-rendu envoyé à</b>	<input type="checkbox"/> DGAC/DAC/DSA <sup>[1]</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Titre de l'évènement**

<b>Date UTC (jj/mm/aaaa)</b>	<input type="text"/> / <input type="text"/> / <input type="text"/>	<b>Heure UTC (hh.mm)</b>	<input type="text"/> : <input type="text"/>
------------------------------	--	--------------------------	---

<b>Aéronef</b>	<b>Type aéronef</b>	<input type="text"/>	<b>Si autre, préciser</b>	<input type="text"/>
	<b>Exploitant</b>	<input type="text"/>	<b>Si autre, préciser</b>	<input type="text"/>
	<b>Immatriculation</b>	<input type="text"/>	<b>S/N</b>	<input type="text"/>
	<b>TSN</b>	<input type="text"/>	<b>CSN</b>	<input type="text"/>
<hr/>				
<b>Gestionnaire de navigabilité</b> <small>Si différent de l'exploitant indiqué ci-dessus</small>			<b>Téléphone ou courriel</b>	
<input type="text"/>			<input type="text"/>	

<b>Equipement Pièce</b>	<b>Type</b>	<input type="text"/>	<b>Si autre, préciser</b>	<input type="text"/>
	<b>P/N</b>	<input type="text"/>	<b>S/N</b>	<input type="text"/>
	<b>TSN</b>	<input type="text"/>	<b>CSN</b>	<input type="text"/>
	<b>TSO</b>	<input type="text"/>	<b>CSO</b>	<input type="text"/>

**Instructions :**

1. Le volet « notification initiale » doit être rempli le plus précisément possible par l'agent qui notifie l'évènement en fonction des informations disponibles.
2. En cas d'accident ou d'incident grave, envoyez une copie de ce compte-rendu sans délai au DGAC/BEA.
3. L'agent notifiant, lorsqu'il appartient à un organisme, transmet ce formulaire à la personne responsable de l'organisme.
4. Les trois pages de ce formulaire sont indissociables et doivent être envoyées lors de la notification initiale et lors de la notification de l'analyse.
5. Lors de la notification de l'analyse, les informations manquantes du volet « notification initiale » peuvent être complétées si nécessaire. Néanmoins, les champs « Organisme notifiant à DAC/DSA » et « Référence de l'évènement » ne doivent en aucun cas être modifiés par rapport à la notification initiale.
6. Dans tous les cas, une fois l'analyse terminée, l'organisme renvoie ce formulaire mis à jour. Le champ « Statut de l'évènement » doit alors être clos (avec analyse détaillée ou sommaire, selon les cas).

[1] [dac.safety@mtpnnet.gov.ma](mailto:dac.safety@mtpnnet.gov.ma)





**Compte-rendu d'évènement de sécurité**  
détecté en maintenance ou lors de la gestion du  
maintien de navigabilité  
**Volet notification initiale**

**Description de l'évènement et de son contexte**

Type d'intervention au cours de laquelle est survenu ou a été constaté l'évènement, scénario de l'évènement, ainsi que tout élément aidant à la compréhension de l'évènement. Préciser les références fabricant (P/N) et les numéros de série (S/N) des éléments impactés (moteur, APU, hélice, équipement...) qui n'ont pas été mentionnés sur la première page, si nécessaire.



# Compte-rendu d'évènement de sécurité

déecté en maintenance ou lors de la gestion du  
maintien de navigabilité

## Volet analyse

Classe de l'évènement

☐ Incident

☐ Incident grave

☐ Accident

Statut de l'évènement

☐ Ouvert, analyse en  
cours

☐ Clos avec analyse  
détaillée\*

☐ Clos avec analyse  
sommaire

Code ATA impliqué 1

Code ATA impliqué 2\*

Code ATA impliqué 3\*

*\*Si plusieurs codes ATA impactés.*

## Résultats de l'analyse et mesures prises

Suite à analyse de l'évènement, description des causes de l'évènement et des mesures prises le cas échéant pour réduire ou supprimer le risque.