

KONINKRIJK BELGIE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Directoraat-generaal Luchtvaart



ROYAUME DE BELGIQUE

SERVICE PUBLIC FEDERAL
MOBILITE ET TRANSPORTS

Direction générale Transport aérien

CIRCULAIRE MAS-01

Datum 26/11/2018

Uitgave : 2

Betreft:

Melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart.

Ref. :

- Verordening (EU) Nr. 376/2014
- Verordening (EU) Nr. 996/2010
- Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1018
- Richtsnoer van de Europese Commissie over de toepassing van Verordening (EU) Nr. 376/2014

De 2^{de} uitgave bevat
14 blz. gedagtekend 26/11/2018

Voor de directeur-generaal a.i.
van het Directoraat-generaal Luchtvaart,
Bij plaatsvervanging,

Date 26/11/2018

Edition : 2

Object:

Comptes rendus, analyse et suivi d'événements dans l'aviation civile.

Réf. :

- Règlement (UE) n° 376/2014
- Règlement (UE) n° 996/2010
- Règlement d'exécution (UE) 2015/1018
- Ligne directrice de la Commission européenne sur l'application du Règlement (UE) n° 376/2014

La 2^{ème} édition comprend
14 pages datées 26/11/2018

Pour le Directeur général a.i.
de la direction générale Transport aérien,
Pour suppléance,

Patrick Vanheyste
Directeur

1. Doelstelling

1.1. De doelstelling van deze circulaire is informatie te verstrekken omtrent de toepassing van de Europese Verordening (EU) Nr. 376/2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart. Volgens deze verordening dient de luchtvaartsector het Directoraat-generaal Luchtvaart in te lichten over voorvallen in de burgerluchtvaart zodat deze laatste:

- de relevante informatie over deze voorvallen aan de internationale luchtvaartautoriteiten en de Belgische luchtvaartsector kan verspreiden die hieruit dan de nodige lessen kunnen trekken;
- de voor de veiligheid kritieke voorvallen kan onderzoeken teneinde de nodige acties te kunnen doorvoeren om de luchtvaartveiligheid te verbeteren.

1.2. De bedoeling van het melden van voorvallen in de burgerluchtvaart is de gerapporteerde informatie te gebruiken om het niveau van de vliegveiligheid in stand te houden of te verbeteren en niet om schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.

1.3. De belangrijkste bekommernis bestaat erin het ongedwongen melden aan te moedigen. Het ligt niet in de bedoeling onopzettelijke schendingen van de reglementering, die aan het licht komen omwille van meldingen, te straffen uitgezonderd de gevallen welke te maken hebben met opzettelijk wangedrag of belangrijk plichtsverzuim.

1.4. De melding van voorvallen en het gebruik van informatie uit voorvallen ter verbetering van de veiligheid zijn gestoeld op een vertrouwensrelatie tussen de melder en het Directoraat-generaal Luchtvaart die bevoegd is voor de verzameling, opslag en beoordeling van de informatie.

1.5. Deze circulaire heeft betrekking op het melden van alle types voorvallen. Als zich een **ongeval heeft voorgedaan, moet ook de autonome cel voor onderzoek van luchtvaart-ongevallen en –incidenten (Air Accident Investigation Unit (AAIU (Be))) onverwijld in kennis worden gesteld volgens circulaire CIR/ACCID-01.**

1.6. De melding van voorvallen heeft enkel betrekking op veiligheidsgerelateerde voorvallen. Onder meer problemen met betrekking tot compensatie en bijstand aan passagiers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten maken geen deel uit van het systeem van melding. Ook klachten over lawaaihinder van luchtvaartuigen maken geen deel uit van het systeem van melding.

1.7. Uitvoerige informatie over de toepassing van Verordening (EU) Nr. 376/2014 vindt u terug in het richtsnoer van de Europese Commissie. Dit document, waar relevant, geeft mogelijke wijzen van naleving en voorbeelden van goede praktijken, teneinde bij te dragen tot een consistente en

1. Objectif

1.1. La présente circulaire a pour objectif de commenter l'application du règlement (UE) n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile. Aux termes de ce règlement, le secteur de l'aviation est tenu d'informer la Direction générale Transport aérien des événements survenus dans l'aviation civile afin que celle-ci puisse:

- diffuser les informations pertinentes sur ces événements à des autorités aéronautiques internationales et au secteur de l'aéronautique belge, qui peuvent alors en tirer les enseignements nécessaires;
- mener des enquêtes sur les événements critiques pour la sécurité afin de pouvoir prendre les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité aérienne.

1.2. Le but poursuivi par le système de compte rendu d'événements en aviation civile est l'utilisation de cette information afin de maintenir et d'améliorer le niveau de la sécurité aérienne, et non l'imputation de faute ou de responsabilité.

1.3. La volonté première est d'encourager la notification spontanée des événements. L'objectif poursuivi n'est pas de sanctionner des violations involontaires de la réglementation révélées au grand jour suite à la notification d'événements, hormis les cas de manquement délibéré aux règles ou de manquement grave.

1.4. Les comptes rendus d'événements et l'utilisation des informations sur les événements aux fins d'améliorer la sécurité se fondent sur une relation de confiance entre le notifiant et la Direction générale Transport aérien qui est responsable de la collecte, du stockage et de l'évaluation des informations.

1.5. La présente circulaire porte sur les comptes rendus de tous les types d'événements. Quand un accident s'est produit, la Cellule autonome d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Air Accident Investigation Unit (AAIU (Be))) doit également être notifiée sans délai, conformément à la circulaire CIR/ACCID-01.

1.6. Les comptes rendus d'événements portent uniquement sur des événements liés à la sécurité. Les problèmes d'indemnisation des passagers aériens et d'assistance en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol ne sont pas concernés par le système de comptes rendus. Les plaintes en matière de nuisances sonores générées par des aéronefs ne sont également pas concernés par le système de comptes rendus..

1.7. Vous trouverez des informations détaillées sur l'application du Règlement (UE) Nr. 376/2014 dans la ligne directrice de la Commission européenne. Ce document indique les moyens possibles de conformité et des exemples de bonnes pratiques, afin de contribuer à une mise en œuvre cohérente

passende uitvoering van de verordening. Het document kan op het Europees rapporteringsportaal worden geraadpleegd:

<http://www.aviationreporting.eu/>

door het veld “Why Safety Reporting?” en vervolgens het veld “Guidance Material” aan te klikken.

2. Definities

1° Melder: een natuurlijk persoon die een voorval of andere veiligheids-gerelateerde informatie meldt overeenkomstig de verordening;

2° Geanonimiseerde informatie: uit voorvalmeldingen afkomstige informatie waaruit alle persoonsgegevens, zoals namen of adressen van natuurlijke personen, zijn gewist;

3° Voorval: elke veiligheidsgerelateerde gebeurtenis die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar brengt, of, indien niet gecorrigeerd of ondervangen, in gevaar zou kunnen brengen, en die in het bijzonder een ongeval of een ernstig incident omvat.

4° Ongeval: een ongeval in de zin van Verordening (EU) nr. 996/2010;

5° Ernstig incident: een ernstig incident in de zin van Verordening (EU) nr. 996/2010;

6° Organisatie: elke organisatie die luchtvaartproducten en/of –diensten levert en/of die personen welke overeenkomstig Europese Verordening (EU) Nr. 376/2014 artikel 4, lid 6, gehouden zijn voorvallen te melden, in dienst heeft of inhuurt of van de diensten van die personen gebruik maakt;

7° Gevaar: een toestand die of een object dat kan leiden tot overlijden of letsel bij een persoon, tot schade aan uitrusting of een constructie, tot verlies van materiaal, of tot vermindering van het vermogen een voorgeschreven functie te vervullen;

8° ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting System;

9° ADREP: Accident/Incident Data Reporting system;

10° AAIU(Be): Air Accident Investigation Unit (Belgium) - de autonome cel voor het onderzoek van luchtvaartongevallen en –incidenten;

et appropriée du règlement. Le document peut être consulté sur le portail européen de comptes rendus :

<http://www.aviationreporting.eu/>

en cliquant sur le champ “Why Safety Reporting?” et puis sur le champ “Guidance Material”.

2. Définitions

1° Notifiant: une personne physique qui notifie un événement ou d'autres informations relatives à la sécurité en vertu du règlement;

2° Informations dé-identifiées: les informations provenant des comptes rendus d'événements dans lesquels toutes les données à caractère personnel, telles que les noms ou adresses des personnes physiques, ont été effacées;

3° Événement: tout événement relatif à la sécurité qui met en danger ou qui, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, et qui comprend en particulier les accidents et les incidents graves;

4° Accident: un accident au sens du règlement (UE) n° 996/2010;

5° Incident grave: un incident grave au sens du règlement (UE) n° 996/2010;

6° Organisation: toute organisation fournissant des produits et/ou des services dans le domaine de l'aviation et/ou qui emploie, sous-traite ou utilise les services de personnes qui sont tenues de notifier les événements, conformément à l'article 4, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 376/2014;

7° Danger: une situation ou un objet qui est susceptible de causer la mort ou des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou aux structures, une perte de matériel, ou une réduction de la capacité à exécuter les fonctions assignées;

8° ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting System;

9° ADREP: Accident/Incident Data Reporting system;

10° AAIU(Be): Air Accident Investigation Unit (Belgium) - la Cellule autonome d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation;

3. Luchtvaartorganisaties

3.1. Verplichte melding van voorvallen

3.1.1. De verplichte melding van voorvallen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart is van toepassing op natuurlijke personen vermeld in artikel 4 lid 6 van de Verordening (EU) Nr. 376/2014.

3.1.2. Deze personen melden voorvallen via het systeem van onderstaande luchtvaartorganisaties die de melder in dienst hebben, contracteren of een beroep doen op zijn diensten:

- luchtvaartmaatschappijen;
- ontwerpbedrijven;
- fabricagebedrijven;
- onderhoudsorganisaties;
- luchtverkeersleidingsdiensten;
- luchthavenexploitanten;
- afhandelingsbedrijven;
- vliegscholen;
- maatschappijen met vlieg-simulators;
- aero-medische centra.

3.1.3. Elke luchtvaartorganisatie zal een verantwoordelijke aanwijzen voor de melding van de voorvallen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart.

3.1.4. Elke luchtvaartorganisatie meldt de verzamelde bijzonderheden over voorvallen, zo spoedig mogelijk en in elk geval niet later dan 72 uur nadat zij kennis van het voorval heeft gekregen, aan het Directoraat-generaal Luchtvaart.

3.1.5. De Europese Commissie (EC) heeft via Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 2015/1018 een lijst opgesteld met een indeling in categorieën van voorvallen waarnaar moet worden verwezen bij de verplichte melding van voorvallen overeenkomstig artikel 4 lid 1 van Europese Verordening (EU) Nr. 376/2014. Deze lijst is aan deze circulaire toegevoegd als **bijlage I**.

3.2. Vrijwillige melding van voorvallen

3.2.1. Een systeem van vrijwillige melding van voorvallen wordt gebruikt voor het verzamelen van bijzonderheden over voorvallen:

- die worden gemeld door personen die niet in artikel 4 lid 6 van de Europese Verordening (EU) Nr. 376/2014 zijn opgenomen of;
- die niet zijn opgenomen in de lijst van Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 2015/1018 met een indeling in categorieën van voorvallen waarnaar moet worden verwezen bij de verplichte melding van voorvallen overeenkomstig artikel 4 lid 1 van Europese Verordening (EU) Nr. 376/2014.

3. Organisations aéronautiques

3.1. Comptes rendus d'événements obligatoires

3.1.1. La notification obligatoire d'événements à la Direction générale Transport aérien s'appliquent aux personnes physiques visées à l'article 4 paragraphe 6 du règlement (UE) n° 376/2014.

3.1.2. Ces personnes notifient les événements dans le cadre du système établi par les organisations aéronautiques suivantes qui emploient, sous-traitent ou utilisent les services du notifiant:

- compagnies aériennes;
- entreprises de conception;
- entreprises de construction;
- organisations d'entretien;
- services de contrôle aérien;
- exploitants d'aéroports;
- services de manutention;
- écoles de pilotage ;
- compagnies possédant des simulateurs de vol;
- centres de médecine aéronautique.

3.1.3. Toute organisation aéronautique désigne nommément une personne responsable de la notification des événements à la Direction générale Transport aérien.

3.1.4. Toute organisation aéronautique notifie à la Direction générale Transport aérien, les renseignements sur les événements collectés dès que possible, et en tout état de cause dans un délai n'excédant pas 72 heures après qu'elle a eu connaissance de l'événement.

3.1.5. La Commission européenne (CE) a établi, à l'aide du Règlement d'exécution (UE) n° 2015/1018, une liste classant les événements à laquelle il convient de se reporter lors de la notification obligatoire d'événements en vertu de l'article 4, paragraphe 1 du règlement (UE) n° 376/2014. Cette liste a été jointe comme **annexe I** à la présente circulaire.

3.2. Comptes rendus d'événements volontaires

3.2.1. Un système de comptes rendus d'événements volontaires est utilisé pour la collecte de renseignements sur les événements:

- notifiés par des personnes qui ne sont pas mentionnées dans article 4 paragraphe 6 du règlement (UE) n° 376/2014;
- qui ne sont pas repris sur la liste du Règlement d'exécution (UE) n° 2015/1018 classant les événements en catégories, à laquelle il convient de se reporter lors de la notification obligatoire d'événements en vertu de l'article 4, paragraphe 1er du règlement (UE) n° 376/2014.

3.2.2. Enkel onder de paragraaf 3.2.1 vermelde voorvallen met een feitelijk of potentieel veiligheidsrisico dienen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart te worden gemeld. Dit impliceert dat de luchtvaartorganisatie een analyse uitvoert om het veiligheidsrisico van deze voorvallen vast te stellen.

3.3. Uitwisseling van informatie

3.3.1. Om de uitwisseling van informatie mogelijk te maken, worden de verplichte en vrijwillige voorvalmeldingen aan het Directoraat-generaal luchtvaart toegestuurd onder de vorm van formats die compatibel zijn met de ECCAIRS-software en met het ADREP-systeem.

3.3.2. De methoden van melding aan het Directoraat-generaal Luchtvaart zijn:

- het Europees rapporteringsportaal;
- de rechtstreekse melding van gegevens in E5X formaat via de SMS-software van de luchtvaartorganisatie.

3.3.3. Het Europees rapporteringsportaal

a. De melding van voorvallen via het Europees rapporteringsportaal is gericht op kleine of middelgrote luchtvaartorganisaties die weinig voorvalrapporten produceren.

b. Verplichte en vrijwillige meldingen van voorvallen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart gebeuren via het Europees rapporteringsportaal op volgend adres:

<http://www.aviationreporting.eu/>

en door vervolgens het veld “...on behalf of my organisation” aan te klikken en gebruik te maken van het online of offline meldingsformulier.

3.3.4. E5X -formaatbestanden

a. De rechtstreekse melding van gegevens in E5X-formaat via de SMS-software van de luchtvaartorganisatie is gericht op luchtvaartorganisaties die maandelijks een groot aantal voorvalrapporten produceren. De software maakt hiervoor gebruik van de meest recente versie van de “Reduced Interface Taxonomy (RIT)”.

b. Meer informatie over E5X-formaatbestanden en de RIT:

<http://eccairsportal.jrc.ec.europa.eu/>

3.2.2. Seuls les événements mentionnés dans le paragraphe 3.2.1, présentant un risque réel ou potentiel pour la sécurité, doivent être notifiés à la Direction générale Transport aérien. Cela implique que l'organisation aéronautique procède à une analyse pour constater le risque qu'entraînent ces événements pour la sécurité.

3.3. Echange d'informations

3.3.1. En vue de permettre l'échange d'informations, les événements notifiés obligatoirement et volontairement sont envoyés à la Direction générale Transport aérien sous la forme de formats compatibles avec le logiciel ECCAIRS et le système ADREP.

3.3.2. Les méthodes pour la notification à la Direction générale Transport aérien sont:

- le portail européen de comptes rendus;
- la notification immédiate de données en format E5X via le logiciel SMS de l'organisation aéronautique.

3.3.3. Le portail européen de comptes rendus

a. La notification d'événements via le portail européen de comptes rendus est destiné aux petites et moyennes organisations aéronautiques qui ne produisent que peu de comptes.

b. La notification d'événements obligatoirement et volontairement à la Direction générale Transport aérien se fait via le portail européen de comptes rendus d'événements à l'adresse suivante :

<http://www.aviationreporting.eu/>

et puis cliquer sur le champ “...on behalf of my organisation” et utiliser le formulaire de notification online ou offline.

3.3.4. Fichiers au format E5X

a. La notification immédiate de données en format E5X via le logiciel SMS de l'organisation aéronautique est destinée aux organisations aéronautiques qui produisent mensuellement un grand nombre de comptes rendus d'événements. Pour cela, le logiciel utilise la version la plus récente du « Reduced Interface Taxonomy (RIT)».

b. Plus d'information sur le format de fichiers E5X et le RIT:

<http://eccairsportal.jrc.ec.europa.eu/>

3.3.5. Het meldingsformulier bestemd voor het Directoraat-generaal Luchtvaart voor de verplichte en vrijwillige voorvalmeldingen dient de nodige relevante gegevens over het voorval te bevatten. Deze relevante gegevens zijn in biilage II van deze circulaire opgenomen.

3.3.6. Verplichte gegevensvelden mogen niet leeg worden gelaten wanneer zij van toepassing zijn op het voorval. In gevallen waar de luchtvaartorganisatie geen kennis heeft van de te verstrekken informatie, zal de waarde "Unknown" in het gegevensveld worden ingevuld. Voor gegevensvelden die niet relevant zijn voor het voorval, dient de waarde "Not applicable" te worden ingevuld.

3.4. Onderzoek en opvolging van voorvallen

3.4.1. De meldingsplicht van voorvallen vermindert de taken en verantwoordelijkheden van de luchtvaartorganisatie niet. De hoofdverantwoordelijkheid inzake veiligheid blijft bij de luchtvaartorganisatie. De luchtvaartorganisatie bepaalt op basis van analyses van luchtvaartvoorvallen welke corrigerende of preventieve maatregelen nodig zijn om de luchtvaartveiligheid te verbeteren.

3.4.2. De luchtvaartorganisatie voert een analyse van het voorval uit. Het resultaat van de risicoclassificatie van het voorval via het risicoclassificatiesysteem van de luchtvaartorganisatie ("risk matrix"), bepaalt of het voorval een feitelijk of potentieel veiligheidsrisico inhoudt.

3.4.3. Indien het voorval als een feitelijk of potentieel veiligheidsrisico wordt geklasseerd, zal de luchtvaartorganisatie alle eventuele corrigerende of preventieve maatregelen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart toesturen. De SMS-procedures van de luchtvaartorganisatie vermelden duidelijk vanaf welk resultaat van de risicoclassificatie het voorval als een feitelijk of potentieel veiligheidsrisico wordt geklasseerd en de luchtvaartorganisatie bijgevolg eventuele corrigerende of preventieve maatregelen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart toestuurt.

3.4.4. De luchtvaartorganisaties melden de voorlopige resultaten van de analyse en de eventuele corrigerende /preventieve maatregelen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart voor alle gemelde voorvallen die een feitelijk of potentieel veiligheidsrisico inhouden. De melding van de voorlopige resultaten gebeurt binnen 30 dagen na de datum van melding van het voorval.

3.4.5. De luchtvaartorganisaties melden de eindresultaten van de analyse en de eventuele corrigerende /preventieve maatregelen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart voor alle gemelde voorvallen die een feitelijk of potentieel veiligheidsrisico inhouden. De melding van de eindresultaten gebeurt zodra deze beschikbaar zijn en in principe niet later dan drie maanden na de datum van melding van het voorval.

3.3.5 Le document de compte rendu destiné à la Direction générale Transport aérien pour les notifications obligatoires et volontaires d'événements doit contenir les données pertinentes concernant l'événement. Celles-ci figurent dans l'annexe II de la présente circulaire.

3.3.6. Les champs de données obligatoires, quand elles s'appliquent à l'événement, ne peuvent être laissées vides. Dans les cas où l'organisation aéronautique n'a pas connaissance de l'information à fournir, la valeur « Unknown » doit figurer dans le champ de données. Pour les champs de données sans rapport avec l'événement, la valeur « Not applicable » doit être remplie.

3.4. Investigation et suivi d'événements

3.4.1. L'obligation de notifier les événements ne diminue en rien les tâches et responsabilités des organisations aéronautiques. C'est à elles qu'incombe la responsabilité principale en matière de sécurité. L'organisation aéronautique détermine sur la base d'analyses d'événements aéronautiques quelles sont les mesures correctives ou préventives nécessaires pour améliorer la sécurité aérienne.

3.4.2. L'organisation aéronautique effectue une analyse de l'événement. Le résultat de la classification des risques de l'événement via le système de classification des risques (« risk matrix ») de l'organisation aéronautique, détermine si l'événement implique un risque réel ou potentiel de sécurité.

3.4.3. Si l'événement a été classé comme un risque réel ou potentiel de sécurité, l'organisation aéronautique doit envoyer des mesures correctives ou préventives éventuelles à la Direction générale Transport aérien. Les procédures SMS de l'organisation aéronautique indiquent clairement à quel niveau l'événement a été classé comme un risque réel ou potentiel de sécurité selon le résultat obtenu dans cette classification des risques et, par conséquent, l'envoi des mesures correctives ou préventives éventuelles par l'organisation aéronautique à la Direction générale Transport aérien.

3.4.4. Les organisations aéronautiques notifient les résultats provisoires des analyses et les éventuelles mesures correctives /préventives à la Direction générale Transport aérien pour tous les événements notifiés qui comportent un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne. La notification des résultats provisoires est effectuée dans les 30 jours suivant la date de notification de l'événement.

3.4.5. Les organisations aéronautiques notifient les résultats finaux de l'analyse et les éventuelles mesures correctives /préventives à la Direction générale Transport aérien pour tous les événements notifiés qui comportent un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne. La notification des résultats finaux est effectuée dès qu'ils sont disponibles et, en principe, au plus tard trois mois à compter de la date de notification de l'événement.

3.4.6. Om de uitwisseling van informatie mogelijk te maken worden de voorlopige resultaten en/of eindresultaten van de analyses en de eventuele corrigerende /preventieve maatregelen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart toegestuurd door gebruik te maken van formats die compatibel zijn met de ECCAIRS-software en met het ADREP-systeem.

3.4.7. Indien het voorval via het Europees rapporteringsportaal wordt gemeld met behulp van het online meldingsformulier, krijgt de melder een E5Y-bestand toegestuurd. De opvolging van het voorval kan gebeuren door het E5Y-bestand via het Europees rapporteringsportaal te uploaden en vervolgens het bestand online te actualiseren.

Indien het voorval via het Europees rapporteringsportaal wordt gemeld met behulp van het offline meldingsformulier, dient de opvolging van het voorval te gebeuren door het initiële pdf-bestand te actualiseren en vervolgens het aangepaste bestand via het Europees rapporteringsportaal te uploaden.

3.4.8. Alle gemelde voorvallen worden door het Directoraat-generaal Luchtvaart geëvalueerd.

3.4.9. Het Directoraat-generaal Luchtvaart gebruikt de beschikbare informatie in de ECCAIRS-databank om mogelijke oorzaken van veiligheidsproblemen op te sporen en deze op te lossen door middel van veiligheidspromotie of door de optimalisatie van haar regulerende en toezichhoudende activiteiten.

3.4.10. De beschikbare informatie (met bescherming van de anonimiteit) zal ter beschikking worden gesteld van de luchtvaartautoriteiten en -organisaties die er gebruik van wensen te maken om de veiligheid binnen de burgerluchtvaart te verbeteren.

3.4.11. Informatie afgeleid van voorvalrapporten kan alleen worden gebruikt voor het behoud of de verbetering van de luchtvaartveiligheid. Deze informatie kan niet worden gedeeld of gebruikt om schuld of aansprakelijkheid vast te stellen (zie hoofdstuk 6).

3.4.6. En vue de permettre l'échange d'informations, les résultats provisoires et/ou finaux des analyses et les éventuelles mesures correctives /préventives sont envoyés à la Direction générale Transport aérien en utilisant des formats compatibles avec le logiciel ECCAIRS et le système ADREP.

3.4.7. Si l'événement est notifié via le portail européen de comptes rendus à l'aide du formulaire de notification online, le rapporteur recevra un fichier E5Y. Le suivi de l'événement peut se faire en téléchargeant le fichier E5Y via le portail européen de comptes rendus qui peut être ensuite mis à jour en ligne.

Si l'événement est notifié via le portail européen de comptes rendus à l'aide du formulaire de notification offline, le suivi de l'événement doit être fait en actualisant le fichier PDF initial et en téléchargeant ensuite celui-ci via le portail européen de comptes rendus.

3.4.8. Tous les événements notifiés sont évalués par la Direction générale Transport aérien.

3.4.9. La Direction générale Transport aérien utilise les informations recueillies dans la base de données ECCAIRS pour identifier les causes potentielles de problèmes de sécurité et les résoudre par le biais de la promotion de la sécurité et l'optimisation de ses activités de régulation et de supervision.

3.4.10. Les informations disponibles (dont l'anonymat est protégé) seront mises à disposition des autorités et organisations aéronautiques qui souhaitent en faire usage pour améliorer la sécurité de l'aviation civile.

3.4.11. Les informations déduites des rapports d'événements ne peuvent être utilisées qu'à des fins de maintien ou d'amélioration de la sécurité aérienne. Ces informations ne peuvent en aucun cas être partagées ou utilisées pour attribuer une faute ou une responsabilité (voir chapitre 6).

4. Rechtstreekse melding van voorvallen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart

4.1. De rechtstreekse melding van voorvallen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart door personeel tewerkgesteld bij een luchtvaartorganisatie, kan plaatsvinden indien de melder geen vertrouwen heeft in het meldingssysteem van zijn organisatie. **De melding via het rapportagesysteem van de luchtvaartorganisatie wordt echter als de normale wijze van melden beschouwd.**

4.2. Deze rechtstreekse melding is in overeenstemming met de doelstelling ter bevordering van een “cultuur van billijkheid” die wordt nagestreefd door Verordening (EU) Nr. 376/2014 en die, in het bijzonder, het vertrouwen beoogt van de luchtvaartprofessionals in de rapportagesystemen voor het melden van voorvallen en die hen aanmoedigt alle relevante veiligheidsinformatie te melden om bij te dragen tot de verhoging van de luchtvaartveiligheid en de preventie van ongevallen.

4.3. De rechtstreekse melding van voorvallen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart kan gebeuren via het Europees rapporteringsportaal op volgend adres:

<http://www.aviationreporting.eu/>

en vervolgens het veld “...on my personal behalf” aan te klikken en gebruik te maken van het online of offline meldingsformulier.

4.4. Anoniem melden van voorvallen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart is mogelijk. Om het Directoraat-generaal Luchtvaart toe te laten meer informatie over het gemelde voorval in te winnen of de verdere opvolging van een rapport mogelijk te maken, is het aanbevolen dat de melders hun contactgegevens invullen (naam, telefoonnummer, e-mailadres). Het Europees rapporteringsportaal stuurt een pdf-kopie van het rapport aan alle melders die hun e-mailadres hebben verstrekt.

4.5. Het Directoraat-generaal Luchtvaart garandeert de vertrouwelijkheid van de toegestuurde voorvalmeldingen.

4. Notification directe d'événements à la Direction générale Transport aérien

4.1. Des événements peuvent être notifiés directement à la Direction générale Transport aérien par du personnel occupé dans une organisation aéronautique si le notifiant n'a pas confiance dans le système de notification de son organisation. **Les comptes rendus soumis via le système de notification de l'organisation aéronautique sont toutefois considérés comme la manière normale de procéder.**

4.2. Cette notification directe est en conformité avec l'objectif de promotion d'une « culture juste » telle que visée par le Règlement (UE) N° 376/2014 et ce, notamment en matière de confiance du personnel de l'aviation civile dans les systèmes de comptes rendus d'événements, qui encouragent ce personnel à notifier toute information pertinente pour la sécurité afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne et la prévention des accidents.

4.3. La notification directe d'événements à la Direction générale Transport aérien peut se faire via le portail européen de comptes rendus à l'adresse suivante :

<http://www.aviationreporting.eu/>

et puis cliquer sur le champ “...on my personal behalf” et utiliser le formulaire de notification online ou offline.

4.4. La notification anonyme d'un événement à la Direction générale du Transport aérien est possible. Pour permettre à la Direction générale du Transport aérien d'obtenir des informations complémentaires concernant l'événement rapporté ou de rendre possible le suivi ultérieur d'un rapport, il est recommandé que les notifiants indiquent leurs coordonnées (nom, numéro de téléphone, adresse e-mail). Le portail européen de comptes rendus envoie une copie PDF du rapport à tous les notifiants qui ont donné leur adresse e-mail.

4.5. La Direction générale Transport aérien garantit la confidentialité des comptes rendus d'événements envoyés.

5. Private piloten

5.1. De verplichte melding van voorvallen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart is van toepassing op natuurlijke personen vermeld in artikel 4 lid 6 van de Verordening (EU) Nr. 376/2014. Artikel 4 lid 6(a) heeft zowel betrekking op gezagvoerders van luchtvaartuigen actief in het commercieel luchtvervoer, als op gezagvoerders van privaat uitgebate luchtvaartuigen (private piloten).

5.2. De melding van voorvallen is van vitaal belang voor de luchtvaartveiligheid en helpt beleidsmakers om de veiligheidsprioriteiten te bepalen. Het melden van voorvallen door private piloten draagt rechtstreeks bij tot het veiliger maken van de luchtvaart.

5.3. Private piloten melden de voorvallen aan het rapportagesysteem van de lidstaat dat hun vliegvergunning heeft afgeleverd, gevalideerd of geconverteerd. Private piloten met een Belgische vliegvergunning dienen bijgevolg hun voorvallen rechtstreeks aan het Directoraat-generaal Luchtvaart te melden in overeenstemming met volgende paragrafen.

5.4. De Europese Commissie heeft via Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 2015/1018 een lijst opgesteld met een indeling in categorieën van voorvallen waarnaar moet worden verwezen bij de verplichte melding van voorvallen overeenkomstig artikel 4 lid 1 van Europese Verordening (EU) Nr. 376/2014. Deze lijst is aan deze circulaire toegevoegd als **bijlage I**. De gezagvoerders van privaat uitgebate luchtvaartuigen melden de voorvallen vervat in **hoofdstuk V** van bijlage I aan het Directoraat-generaal Luchtvaart.

5.5. Iedere private piloot meldt de verzamelde bijzonderheden over voorvallen, zo spoedig mogelijk en in elk geval niet later dan 72 uur nadat hij kennis van het voorval heeft gekregen, aan het Directoraat-generaal Luchtvaart.

5.6. Indien gewenst kan de private piloot het voorval aan het Directoraat-generaal Luchtvaart melden via het veiligheidsbeheersysteem van de vliegclub of vliegschool waarbij hij is aangesloten.

5.7. De verplichting tot het melden van bepaalde voorvallen vormt geen beletsel voor private piloten om elk ander voorval te melden dat zij als belangrijk voor de luchtvaartveiligheid beschouwen.

5.8. De melding van voorvallen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart gebeurt via het Europees rapporteringsportaal op volgend adres:

<http://www.aviationreporting.eu/>

en door vervolgens het veld “...on my personal behalf” aan

5. Pilotes privés

5.1. La notification obligatoire d'événements à la Direction générale Transport aérien s'applique aux personnes physiques figurant dans l'article 4 paragraphe 6 du Règlement (UE) N° 376/2014. L'article 4 paragraphe 6(a) se réfère tant aux commandants de bord d'aéronefs actifs dans le transport aérien commercial qu'aux commandants de bord d'aéronefs exploités à des fins privées (pilotes privés).

5.2. La notification d'événements est d'une importance vitale pour la sécurité aérienne et aide les responsables politiques à définir les priorités en matière de sécurité. La notification d'événements par des pilotes privés contribue directement à l'amélioration de la sécurité aérienne.

5.3. Les pilotes privés notifient le compte rendu des événements par le biais du système de compte rendu de l'État membre qui a délivré, validé ou converti la licence de vol. Les pilotes privés avec une licence de vol belge doivent, par conséquent, notifier leurs événements directement à la Direction générale Transport aérien conformément aux paragraphes suivants.

5.4. La Commission européenne (CE) a établi, à l'aide du Règlement d'exécution (UE) n° 2015/1018, une liste classant les événements à laquelle il convient de se reporter lors de la notification obligatoire d'événements en vertu de l'article 4, paragraphe 1^{er} du Règlement (UE) n° 376/2014. Cette liste a été jointe comme **annexe I** à la présente circulaire. Les commandants de bord des aéronefs exploités à des fins privées notifient le compte rendu des événements visés au **chapitre V** de l'annexe I à la Direction générale Transport aérien.

5.5. Tout pilote privé notifie à la Direction générale Transport aérien les renseignements sur les événements collectés dès que possible, et en tout état de cause dans un délai n'excédant pas 72 heures après qu'il a eu connaissance de l'événement.

5.6. Si vous le souhaitez, le pilote privé peut notifié l'événement à la Direction générale Transport aérien via le système de gestion de sécurité du club de vol ou de l'école de pilotage dans lequel (laquelle) il est affilié.

5.7. L'obligation de notifier certains événements n'empêche nullement les pilotes privés à notifier tout autre événement qu'ils considèrent comme important pour la sécurité aérienne.

5.8. La notification d'événements à la Direction générale Transport aérien se fait via le portail européen de comptes rendus à l'adresse suivante :

<http://www.aviationreporting.eu/>

et puis cliquer sur le champ “...on my personal behalf” et utiliser

te klikken en gebruik te maken van het online of offline meldingsformulier.

5.9. Verplichte gegevensvelden mogen niet leeg worden gelaten wanneer zij van toepassing zijn op het voorval. In gevallen waar de piloot geen kennis heeft van de te verstrekken informatie, zal de waarde "Unknown" in het gegevensveld worden ingevuld. Voor gegevensvelden die niet relevant zijn voor het voorval, dient de waarde "Not applicable" te worden ingevuld.

5.10. Anoniem melden van voorvallen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart is mogelijk. Om het Directoraat-generaal Luchtvaart toe te laten meer informatie over het gemelde voorval in te winnen of de opvolging van het rapport mogelijk te maken, is het aanbevolen dat private piloten hun contactgegevens in het rapport invullen (naam, telefoonnummer, e-mailadres). Het Europees rapporteringsportaal stuurt een pdf-kopie van het rapport aan alle private piloten die hun e-mailadres hebben verstrekt.

5.11. Alle gemelde voorvallen worden door het Directoraat-generaal Luchtvaart geanalyseerd.

5.12. Informatie afgeleid van voorvalmeldingen kunnen alleen worden gebruikt voor het behoud of de verbetering van de luchtvaartveiligheid. Deze informatie kan niet worden gedeeld of gebruikt om schuld of aansprakelijkheid vast te stellen (zie hoofdstuk 6).

iser le formulaire de notification online ou offline.

5.9. Les champs de données obligatoires, quand ils s'appliquent à l'événement, ne peuvent être laissés vides. Dans les cas où le pilote n'a pas connaissance de l'information à fournir, la valeur « unknown » doit figurer dans le champ de données. Les champs de données sans rapport avec l'événement, la valeur « Not applicable » doit être remplie.

5.10. La notification anonyme d'un événement à la Direction générale du Transport aérien est possible. Pour permettre à la Direction générale du Transport aérien d'obtenir des informations complémentaires concernant l'événement rapporté ou de rendre possible le suivi ultérieur d'un rapport, il est recommandé que les rapporteurs indiquent leurs coordonnées (nom, numéro de téléphone, adresse e-mail). Le portail européen de comptes rendus envoie une copie PDF du rapport à tous les rapporteurs qui ont donné leur adresse e-mail.

5.11. Tous les événements notifiés sont analysés par la Direction générale Transport aérien.

5.12. Les informations déduites des rapports d'événements ne peuvent être utilisées qu'à des fins de maintien ou d'amélioration de la sécurité aérienne. Ces informations ne peuvent en aucun cas être partagées ou utilisées pour attribuer une faute ou une responsabilité (voir chapitre 6).

6. Vertrouwelijkheid van de gemelde voorvallen

6.1. Het is van fundamenteel belang de essentie van de meldingen te verspreiden in het belang van de vliegveiligheid.

6.2. De aan het Directoraat-generaal Luchtvaart gemelde voorvallen worden in de nationale ECCAIRS-databank opgeslagen. Informatie uit deze databank wordt geanonimiseerd toegestuurd aan het Europees centraal register om de uitwisseling van veiligheidsdata tussen de EU- lidstaten te verzekeren.

6.3. AAIU(Be) en het Directoraat-generaal Luchtvaart hebben toegang tot de nationale ECCAIRS-databank. Deze luchtvaartautoriteiten beschermen de anonimiteit van de melder en van de in de voorvalmeldingen genoemde personen, uitgezonderd als de wet het anders bepaalt. Indien, om de vliegveiligheid te verbeteren, een opvolgingsactie noodzakelijk blijkt, zullen deze luchtvaartautoriteiten de nodige maatregelen nemen om te vermijden de identiteit van de melder kenbaar te maken of van diegenen die hierbij betrokken zijn.

6.4. AAIU(Be) en het Directoraat-generaal Luchtvaart beperken het gebruik van informatie afkomstig van voorvallen tot hetgeen strikt noodzakelijk is om te voldoen aan veiligheid-gerelateerde verplichtingen zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen uitgezonderd in geval van opzettelijk wangedrag of belangrijk plichtsverzuim. In die optiek wordt de informatie in het bijzonder gebruikt voor risicobeheer en voor de analyse van veiligheidstrends die kunnen leiden tot veiligheidsaanbevelingen of -maatregelen.

6.5. De luchtvaartorganisaties zullen geen acties ondernemen die het verplicht en vrijwillig melden van voorvallen ontraden, belemmeren of verbieden.

6. Confidentialité des événements notifiés

6.1. Il est essentiel de diffuser la substance des comptes rendus dans l'intérêt de la sécurité aérienne.

6.2. Les événements signalés à la Direction générale Transport aérien sont enregistrés dans la base de données nationale ECCAIRS. Les informations de cette base de données sont envoyées sous une forme dé-identifiée au répertoire central européen afin de permettre l'échange d'informations de sécurité entre les États membres de l'U.E.

6.3. AAIU(Be) et la Direction générale Transport aérien ont accès à la base de données nationale ECCAIRS. Ces autorités nationales de l'aviation civile garantissent l'anonymat du notifiant et des personnes citées dans les comptes rendus d'événements, sauf si la loi en dispose autrement. Si une action de suivi s'impose pour améliorer la sécurité aérienne, les autorités nationales de l'aviation civile prendront les mesures nécessaires pour éviter que le notifiant ou des personnes impliquées dans le rapport soit rendue publique.

6.4. AAIU(Be) et la Direction générale Transport aérien limitent l'utilisation des informations sur les événements à ce qui est strictement nécessaire pour s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité, sans imputation de fautes ou de responsabilités, sauf en cas de manquement délibéré aux règles ou de manquement grave. À cet égard, les informations servent en particulier à la gestion des risques et à l'analyse des tendances en matière de sécurité qui peuvent conduire à des recommandations ou à des mesures de sécurité.

6.5. Les organisations aéronautiques ne prendront aucune mesure dissuadant, entravant ou interdisant la notification volontaire et obligatoire d'événements.

7. Opvragen van informatie van het Europees centraal register

7.1. De in bijlage 03 van deze circulaire vermelde belanghebbenden kunnen veiligheidsinformatie opvragen van het Europees centraal register.

7.2. Verzoeken om in het Europees centraal register opgenomen veiligheidsinformatie worden ingediend met behulp van het daarvoor voorziene aanvraagformulier. Dit formulier is beschikbaar op volgend adres:

https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/belgisch_veiligheidsprogramma/melden_van_voorvallen/Informatie_opvragen

7.3. Verzoeken om in het Europees centraal register opgenomen veiligheidsinformatie worden aan het Directoraat-generaal Luchtvaart toegestuurd via volgend adres:

BCAA.Safety.Promotion@mobilit.fgov.be

7.4. De dienst Management System van het Directoraat-generaal Luchtvaart gaat na of:

- het ondertekende verzoek afkomstig is van een in bijlage 03 vermelde belanghebbende;
- het bevoegd is om dat verzoek te behandelen.

Indien deze dienst vaststelt dat een andere lidstaat of de Europese Commissie bevoegd is om het verzoek te behandelen, zendt deze het verzoek door naar deze lidstaat, respectievelijk naar de Europese Commissie.

7.5. De dienst Management System beoordeelt per geval of het verzoek gerechtvaardigd en uitvoerbaar is. Indien het verzoek wordt aanvaard, bepaalt deze dienst de hoeveelheid en het niveau van de te verstrekken informatie. Onverminderd de artikelen 15 (vertrouwelijkheid en passend gebruik van informatie) en 16 (bescherming van de informatiebron) van Verordening (EU) 376/2014 wordt de informatie beperkt hetgeen strikt vereist is voor het doel van het verzoek. De gevraagde gegevens zullen ten laatste binnen de 20 werkdagen via mail aan de aanvrager worden overgemaakt onder de vorm van een bewerkbaar pdf-bestand.

7.6. Indien het verzoek niet wordt aanvaard, zal de aanvrager binnen de 10 werkdagen via mail hiervan op de hoogte worden gebracht met opgave van de reden.

7.7. Informatie die geen verband houdt met de uitrusting, de activiteiten of het werkterrein van de belanghebbende zelf, wordt uitsluitend in geaggregeerde of geanonimiseerde vorm verstrekt. Op het gebruik van die informatie zijn de artikelen 15 (vertrouwelijkheid en passend gebruik van informatie) en 16 (bescherming van de informatiebron) van Verordening (EU) 376/2014 van toepassing.

7. Demander des informations du répertoire central européen

7.1. Les parties intéressées visées à l'annexe 03 de la présente circulaire peuvent demander des informations relatives à la sécurité du répertoire central européen.

7.2. Les demandes d'informations relatives à la sécurité reprises dans le répertoire central européen sont introduites en utilisant le formulaire de demande prévu à cet effet. Ce formulaire est disponible à l'adresse suivante :

https://mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/programme_belge_de_securite/comptes_rendus_devenements/demander_des_informations

7.3. Les demandes d'informations relatives à la sécurité reprises dans le répertoire central européen sont adressées à la Direction générale Transport aérien à l'adresse suivante :

BCAA.Safety.Promotion@mobilit.fgov.be

7.4. Le Service Système de gestion de la Direction générale Transport aérien vérifie :

- si la demande signée vient d'une partie intéressée visée à l'annexe 03 ;
- s'il est compétent pour traiter cette demande.

Si ce service constate qu'un autre État membre ou la Commission européenne est compétent(e) pour traiter la demande, il la transmet à cet État membre ou à la Commission européenne, selon le cas.

7.5. Le Service Système de gestion évalue au cas par cas si la demande est justifiée et réaliste. Si la demande est acceptée, ce service détermine la quantité et le niveau des informations à fournir. Sans préjudice des articles 15 (confidentialité et utilisation appropriée des informations) et 16 (protection des sources d'informations) du Règlement (UE) 376/2014, les informations fournies se limitent à ce qui est strictement nécessaire aux fins de la demande. Les données demandées seront transmises au demandeur par e-mail au plus tard dans les 20 jours ouvrables sous la forme d'un fichier pdf éditable.

7.6. Si la demande n'est pas acceptée, le demandeur en sera informé par e-mail dans les 10 jours ouvrables avec l'indication du motif.

7.7. Les informations qui sont sans rapport avec l'équipement, les activités ou le domaine d'activité propres de la partie intéressée ne sont fournies que sous une forme agrégée ou anonymisée. Ces informations sont utilisées conformément aux articles 15 (confidentialité et utilisation appropriée des informations) et 16 (protection des sources d'informations) du Règlement (UE) 376/2014.

7.8. De belanghebbende gebruikt de ontvangen informatie onder de volgende voorwaarden:

- de belanghebbende gebruikt de informatie alleen voor het in het aanvraagformulier vermelde doel. Dit doel dient verenigbaar te zijn met het doel van Verordening (EU) 376/2014 namelijk de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren door ervoor te zorgen dat relevante veiligheidsinformatie wordt gemeld, verzameld, opgeslagen, beschermd, uitgewisseld, verspreid en geanalyseerd (artikel 1* van Verordening (EU) 376/2014) en;
- de belanghebbende maakt de ontvangen informatie niet openbaar vooraleer hiervoor de toestemming van het Directoraat-generaal Luchtvaart te hebben verkregen en neemt de nodige maatregelen om gepaste vertrouwelijkheid van de ontvangen informatie te garanderen. De belanghebbende duidt op het aanvraagformulier aan of het de ontvangen informatie al dan niet openbaar wenst te maken.

7.9. De dienst Management System van het Directoraat-generaal Luchtvaart registreert alle ontvangen verzoeken en de overeenkomstig dat verzoek ondernomen actie. Telkens een verzoek wordt ontvangen en/of actie wordt ondernomen, wordt die informatie binnen de 30 dagen aan de Europese Commissie overgemaakt.

7.8. La partie intéressée utilise les informations reçues sous réserve du respect des conditions suivantes :

- la partie intéressée n'utilise les informations qu'aux fins précisées dans le formulaire de demande. Ces fins doivent être compatibles avec l'objectif du Règlement (UE) 376/2014, à savoir améliorer la sécurité aérienne dans l'Union en garantissant que les informations pertinentes en matière de sécurité sont notifiées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées et analysées (article 1er du Règlement (UE) n° 376/2014) ; et
- la partie intéressée ne divulgue pas les informations reçues avant d'avoir obtenu l'autorisation de la Direction générale Transport aérien à cet effet et prend les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité requise des informations reçues. La partie intéressée indique sur le formulaire de demande si elle souhaite divulguer les informations reçues ou non.

7.9. Le Service Système de gestion de la Direction générale Transport aérien enregistre chaque demande qu'il a reçue et la suite qui y est donnée en vertu de cette demande. Cette information est transmise à la Commission européenne dans les 30 jours chaque fois qu'une demande est reçue et/ou qu'une suite y est donnée.

*

8. Bijlagen / Annexes

Bijlage 01 / Annexe 01:

Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 2015/1018 van de Commissie van 29 juni 2015 tot vaststelling van een lijst waarbij voorvallen in de burgerluchtvaart die verplicht moeten worden gemeld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad, worden ingedeeld in categorieën.

Règlement d'exécution (UE) n° 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) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil.

Bijlage 02 / Annexe 02:

Lijst van voorschriften die van toepassing zijn op de regelingen voor verplichte en vrijwillige melding van voorvallen

Liste des exigences applicables aux systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires et volontaires

Bijlage 03 / Annexe 03 :

Belanghebbenden

Parties intéressées

CIR/MAS-01 - ANNEXE I

Règlement d'exécution (UE) n° 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) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil.

ANNEXE I

ÉVÉNEMENTS LIÉS À L'EXPLOITATION DE L'AÉRONEF

Remarque: La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

1. OPÉRATIONS AÉRIENNES

1.1. Préparation du vol

- 1) Utilisation ou insertion de données erronées dans les équipements de navigation ou de calculs de performance mettant ou ayant pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des législations applicables, y compris étiquetage, emballage et manipulation incorrects de marchandises dangereuses.

1.2. Préparation de l'aéronef

- 1) Type de carburant incorrect ou carburant contaminé.
- 2) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat.

1.3. Décollage et atterrissage

- 1) Sortie de voie de circulation ou de piste.
- 2) Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste.
- 3) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO).
- 4) Tout décollage interrompu.
- 5) Impossibilité d'atteindre les performances requises ou escomptées lors du décollage, de la remise de gaz ou de l'atterrissage.
- 6) Décollage, approche ou atterrissage effectués ou tentés avec un réglage incorrect de la configuration.
- 7) Heurt de queue, de pale, d'extrémité d'aile ou de nacelle lors du décollage ou de l'atterrissage.
- 8) Poursuite d'une approche non conforme aux critères d'approche stabilisée du transporteur aérien.
- 9) Poursuite d'une approche aux instruments en deçà des minimums publiés avec références visuelles inadéquates.
- 10) Atterrissage de précaution ou forcé.
- 11) Atterrissage trop court ou trop long.

12) Atterrissage dur.

1.4. Toute phase de vol

- 1) Perte de contrôle.
- 2) Attitude inusuelle, assiette ou roulis excessifs ou vitesse inadaptée aux conditions.
- 3) Sortie de niveau de vol.
- 4) Activation d'une protection de l'enveloppe de vol, y compris avertisseur de décrochage, vibreur du manche, poussoir de manche et protections automatiques.
- 5) Écart involontaire de la trajectoire prévue ou assignée d'au moins deux fois les performances de navigation requises ou 10 milles nautiques.
- 6) Dépassement des limites du manuel de vol de l'aéronef.
- 7) Utilisation d'un réglage incorrect de l'altimètre.
- 8) Souffle de réacteur, de rotor ou d'hélice, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 9) Mauvaise interprétation d'un mode des automatismes ou de toute information du poste de pilotage fournie à l'équipage de conduite, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

1.5. Autres types d'événements

- 1) Largage involontaire de cargaison ou de tout équipement extérieur.
- 2) Perte de la conscience de la situation (y compris conscience de l'environnement, des modes et des systèmes, désorientation spatiale et perte de la notion de temps).
- 3) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

2. ÉVÉNEMENTS TECHNIQUES

2.1. Structure et systèmes

- 1) Perte d'un élément de la structure de l'aéronef en vol.
- 2) Perte d'un système.
- 3) Perte de la redondance d'un système.
- 4) Fuite d'un fluide qui a entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 5) Dysfonctionnement ou défaut du circuit de carburant ayant eu un effet sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.
- 6) Dysfonctionnement ou défaut d'un système d'indication entraînant des indications trompeuses pour l'équipage.
- 7) Fonctionnement anormal des commandes de vol tel que commandes asymétriques ou coincées/bloquées [par exemple dispositifs de commande de portance (volets/becs), de traînée (déporteurs), d'attitude (ailerons, gouvernes de profondeur, gouverne de direction)].

2.2. Systèmes de propulsion (y compris moteurs, hélices, systèmes à rotor) et groupes auxiliaires de puissance (APU)

- 1) Défaillance ou dysfonctionnement important d'une pièce ou d'une commande d'hélice, de rotor ou de groupe turbomoteur.
- 2) Dommages causés aux systèmes de rotor principal/de queue ou de transmission et/ou aux systèmes équivalents ou défaillance de ces systèmes.
- 3) Extinction, arrêt en vol d'un moteur ou de l'APU lorsque celui-ci est requis [par exemple exploitation d'avions bimoteurs en long-courrier (ETOPS), liste minimale d'équipements (LME)].
- 4) Dépassement des limites d'exploitation du moteur, y compris survitesse ou impossibilité de maîtriser la vitesse d'un élément tournant à grande vitesse (par exemple APU, démarreur pneumatique, conditionnement d'air, moteur à turbine à air, hélice ou rotor).
- 5) Défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur, d'APU ou de système de transmission entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes:
 - a) système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas comme demandé;
 - b) impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur (tours par minute);
 - c) non-confinement de composants/débris.

3. INTERACTION AVEC LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANS) ET LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (ATM)

- 1) Clairance ATC (contrôle de la circulation aérienne) dangereuse.
- 2) Interruption prolongée des communications avec unité ATS (services de la circulation aérienne) ou ATM.
- 3) Instructions contradictoires de différentes unités ATS pouvant entraîner une perte de séparation.
- 4) Mauvaise interprétation d'une communication radio, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 5) Non-respect intentionnel d'une instruction ATC, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

4. URGENCES ET AUTRES SITUATIONS CRITIQUES

- 1) Tout événement entraînant la déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN»).
- 2) Toute combustion, fusion, fumée, émanation, formation d'arc électrique, surchauffe, incendie ou explosion.
- 3) Air contaminé dans le poste de pilotage ou la cabine passagers, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 4) Application incorrecte, par l'équipage technique ou de cabine, d'une procédure anormale ou d'urgence pour faire face à une situation d'urgence.
- 5) Utilisation d'un équipement d'urgence, ou d'une procédure anormale, influant sur les performances en vol ou à l'atterrissage.
- 6) Défaillance d'un système ou d'un équipement de secours ou de sauvetage, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 7) Pression incontrôlable de la cabine.
- 8) Quantité de carburant dangereusement faible ou quantité de carburant à destination inférieure à la réserve finale réglementaire.
- 9) Toute utilisation, par l'équipage, du système d'oxygène de l'équipage.
- 10) Incapacité d'un membre de l'équipage de conduite ou de cabine entraînant une diminution de

l'effectif total de l'équipage en deçà du nombre minimal certifié.

- 11) Fatigue de l'équipage influant, ou pouvant influencer, sur sa capacité à assurer les services de vol en toute sécurité.

5. ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR ET MÉTÉOROLOGIE

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle ⁽¹⁾.
- 2) Avis de résolution du système anticollision embarqué (ACAS RA).
- 3) Activation justifiée de l'alarme d'un système anticollision avec le sol tel que GPWS (Ground Proximity Warning System)/TAWS (Terrain Awareness and Warning System).
- 4) Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- 5) Dommages causés par un corps étranger/débris (FOD).
- 6) État de contamination de la piste inattendu.
- 7) Turbulences de sillage.
- 8) Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.
- 9) Impact de foudre ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.
- 10) Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.
- 11) Fortes turbulences ou toute situation entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles une inspection est jugée nécessaire.
- 12) Cisaillement de vent ou orage important qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 13) Givrage entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.
- 14) Cendres volcaniques.

6. SÉCURITÉ

- 1) Alerte à la bombe ou détournement.
- 2) Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés.
- 3) Découverte d'un passager clandestin.

⁽¹⁾ Y compris un véhicule.

ANNEXE II

ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX CONDITIONS TECHNIQUES, À L'ENTRETIEN ET À LA RÉPARATION DE L'AÉRONEF

1. PRODUCTION

Produits, pièces ou équipements sortant de l'organisation de production avec des écarts par rapport aux données de définition applicables, qui pourraient constituer un danger tel que déterminé avec le titulaire du certificat de type ou de l'agrément de conception.

2. CONCEPTION

Toute défaillance, tout dysfonctionnement, défaut ou autre événement, liés à un produit, une pièce ou un équipement, qui ont constitué ou peuvent constituer un danger.

Remarque: La présente liste s'applique aux événements concernant un produit, une pièce ou un équipement couverts par un certificat de type, un certificat de type restreint, un certificat de type supplémentaire, une autorisation ETSO, un agrément de conception de réparation majeure ou tout autre agrément pertinent réputé avoir été délivré en vertu du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission [\(1\)](#).

3. ENTRETIEN ET GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- 1) Dommages graves causés à la structure (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) Dysfonctionnement important d'un système ou d'un équipement essentiel à la sécurité, y compris d'un système ou d'un équipement de secours, lors des essais d'entretien ou impossibilité d'activer ces systèmes après l'entretien.
- 7) Assemblage ou installation incorrects d'éléments de l'aéronef, constatés lors d'une procédure d'inspection ou d'essai non prévue à cet effet.
- 8) Erreur d'appréciation d'un défaut grave ou non-respect grave de la LME et des procédures liées au compte rendu matériel du livret technique.
- 9) Dommages graves causés au système d'interconnexion du câblage électrique (EWIS).
- 10) Tout défaut d'une pièce essentielle à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie.
- 11) Recours à des produits, éléments ou matériels d'origine inconnue ou suspecte, ou à des éléments critiques inutilisables.

- 12) Données ou procédures d'entretien applicables trompeuses, incorrectes ou insuffisantes qui pourraient entraîner des erreurs d'entretien importantes, y compris à cause de problèmes linguistiques.
- 13) Contrôle ou application incorrects des limites ou de la périodicité de l'entretien de l'aéronef.
- 14) Remise en service après entretien d'un aéronef qui présente une non-conformité compromettant la sécurité du vol.
- 15) Dommages graves causés à un aéronef lors des opérations d'entretien, en raison d'un entretien incorrect ou du recours à du matériel de soutien au sol inadapté ou inutilisable, exigeant des mesures d'entretien supplémentaires.
- 16) Cas répertoriés de combustion, fusion, fumée, formation d'arc électrique, surchauffe ou incendie.
- 17) Tout événement au cours duquel les performances humaines, y compris la fatigue du personnel, ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.
- 18) Dysfonctionnement important, problème de fiabilité ou problème récurrent de qualité de l'enregistrement d'un enregistreur de vol (tel qu'un enregistreur des paramètres de vol, des liaisons de données ou des conversations du poste de pilotage) ou absence des informations nécessaires pour garantir l'aptitude au service d'un enregistreur de vol.

[^{\(1\)} Règlement \(UE\) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production \(JO L 224 du 21.8.2012, p. 1\).](#)

ANNEXE III

ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX SERVICES ET AUX INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE

Remarque: La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

1. ÉVÉNEMENTS LIÉS A L'AÉRONEF

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle ⁽¹⁾, y compris quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-CFIT).
- 2) Non-respect des minimums de séparation ⁽²⁾.
- 3) Séparation insuffisante ⁽³⁾.
- 4) Avis de résolution ACAS (ACAS RA).
- 5) Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- 6) Sortie de voie de circulation ou de piste.
- 7) Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste.
- 8) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO).
- 9) Non-respect par l'aéronef d'une clairance ATC.
- 10) Non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables:
 - a) non-respect par l'aéronef des procédures ATM publiées applicables;
 - b) non-respect des règles d'utilisation de l'espace aérien y compris pénétration non autorisée dans un espace aérien;
 - c) non-respect des prescriptions relatives au transport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles que prévues par les règlements applicables.
- 11) Événements liés à une confusion d'indicatifs d'appel.

2. DÉGRADATION OU INTERRUPTION TOTALE DES SERVICES OU FONCTIONS

- 1) Impossibilité d'assurer les services ATM ou de remplir les fonctions ATM:
 - a) impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne ou de remplir les fonctions correspondantes;
 - b) impossibilité d'assurer les services de gestion de l'espace aérien ou de remplir les fonctions correspondantes;
 - c) impossibilité d'assurer les services de gestion des courants de trafic aérien et de gestion de la capacité ou de remplir les fonctions correspondantes.
- 2) Informations manquantes ou largement incorrectes, corrompues, inadéquates ou trompeuses de la part de tout service de soutien ⁽⁴⁾, y compris contamination de la piste.
- 3) Défaillance du service de communications.
- 4) Défaillance du service de surveillance.
- 5) Défaillance de la fonction ou du service de traitement et de diffusion des données.

- 6) Défaillance du service de navigation.
- 7) Défaillance de la sûreté du système ATM, qui a eu ou pourrait avoir une incidence négative directe sur la sécurité du service.
- 8) Surcharge importante du secteur ou des positions ATS pouvant entraîner une détérioration de la fourniture du service.
- 9) Réception ou interprétation incorrecte de communications importantes, y compris incompréhension de la langue utilisée, qui a eu ou pourrait avoir une incidence négative directe sur la sécurité du service.
- 10) Interruption prolongée des communications avec un aéronef ou une autre unité ATS.

3. AUTRES ÉVÉNEMENTS

- 1) Déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN»).
- 2) Interférence importante avec les services de navigation aérienne causée par une source extérieure [par exemple stations de radiodiffusion transmettant dans la bande FM, interférant avec le système d'atterrissage aux instruments (ILS), le radiophare omnidirectionnel VHF (VOR) et les communications].
- 3) Interférence avec un aéronef, une unité ATS ou une transmission de communication radio, y compris causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.
- 4) Largage de carburant.
- 5) Alerte à la bombe ou détournement.
- 6) Fatigue influant, ou pouvant influencer, sur la capacité à assurer les services de navigation ou de circulation aérienne en toute sécurité.
- 7) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

⁽¹⁾ Y compris un véhicule.

⁽²⁾ Il s'agit d'une situation dans laquelle les distances minimales de séparation réglementaires n'ont pas été maintenues entre deux aéronefs ou entre un aéronef et l'espace aérien auquel les distances minimales s'appliquent.

⁽³⁾ En l'absence de distances minimales de séparation réglementaires, situation dans laquelle la distance entre deux aéronefs est considérée comme insuffisante pour que les pilotes puissent assurer la sécurité de la séparation.

⁽⁴⁾ Par exemple services de la circulation aérienne (ATS), service automatique d'information de région terminale (ATIS), services météorologiques, bases de données de navigation, cartes, graphiques, service d'information aéronautique (AIS), manuels.

ANNEXE IV

ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRODROMES ET AUX SERVICES AU SOL

1. GESTION DE LA SÉCURITÉ D'UN AÉRODROME

Remarque: La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

1.1. Événements liés aux aéronefs et aux obstacles

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle [\(1\)](#).
- 2) Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- 3) Sortie de piste ou de voie de circulation.
- 4) Incursion réelle ou potentielle sur piste ou sur voie de circulation.
- 5) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO) ou sortie de FATO.
- 6) Non-respect d'une clairance, instruction ou restriction par un aéronef ou un véhicule opérant sur l'aire de mouvement d'un aéroport (par exemple erreur de piste, de voie de circulation ou de zone réservée d'un aéroport).
- 7) Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 8) Présence sur l'aéroport, ou dans ses environs, d'obstacles qui ne sont pas publiés dans l'AIP (publication d'information aéronautique) ou un NOTAM (avis aux navigants) et/ou qui ne sont pas correctement balisés.
- 9) Interférence d'un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne.
- 10) Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic.
- 11) Dégâts causés par le souffle d'un réacteur, d'un rotor ou d'une hélice.
- 12) Déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN»).

1.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

- 1) Interruption ou défaillance des communications entre:
 - a) l'exploitant de l'aéroport, un véhicule ou tout autre personnel au sol, et les services de la circulation aérienne ou de gestion des aires de trafic;
 - b) les services de gestion des aires de trafic et un aéronef, un véhicule ou les services de la circulation aérienne.
- 2) Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger un aéronef ou ses occupants.
- 3) Défaut important dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aéroport.
- 4) Défaillance du système d'alerte d'urgence de l'aéroport.
- 5) Indisponibilité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie eu égard aux exigences applicables.

1.3. Autres événements

- 1) Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Événements liés à la sûreté de l'aérodrome (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).
- 3) Absence de notification d'un changement important dans les conditions d'exploitation de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 4) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat.
- 5) Déversement important de carburant pendant l'avitaillement.
- 6) Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect.
- 7) Défaillance dans le traitement d'une piste contaminée.
- 8) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

2. SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE DE L'AÉRONEF

Remarque: La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

2.1. Événements liés aux aéronefs et aux aérodromes

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle [\(2\)](#).
- 2) Incursion sur piste ou sur voie de circulation.
- 3) Sortie de piste ou de voie de circulation.
- 4) Dommages importants de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages, de courrier ou de fret.
- 5) Interférence d'un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne.
- 6) Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 7) Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic.
- 8) Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 9) Événements liés à la sûreté de l'aérodrome (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).

2.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

- 1) Interruption ou défaillance des communications avec un aéronef, un véhicule, les services de la circulation aérienne ou les services de gestion des aires de trafic.
- 2) Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants.

3) Carences importantes dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aérodrome.

2.3. Événements spécifiques aux services d'assistance en escale

- 1) Manutention ou chargement incorrects des passagers, des bagages, du courrier ou du fret, susceptibles d'avoir un effet important sur la masse et/ou le centrage de l'aéronef (y compris erreurs importantes dans les calculs du devis de masse).
- 2) Retrait de l'équipement d'embarquement entraînant une mise en danger des occupants de l'aéronef.
- 3) Arrimage ou fixation incorrects des bagages, du courrier ou du fret, susceptibles de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants, de quelque manière que ce soit, ou d'empêcher une évacuation d'urgence.
- 4) Transport, tentative de transport ou manutention de marchandises dangereuses, qui a entraîné ou aurait pu entraîner un risque pour la sécurité de l'exploitation ou créé une situation d'insécurité (par exemple incident ou accident dû à des marchandises dangereuses, tel que défini dans les instructions techniques de l'OACI⁽³⁾).
- 5) Non-respect de la réconciliation entre bagages et passagers.
- 6) Non-respect des procédures requises en matière de services d'assistance en escale des aéronefs, notamment des procédures en matière de dégivrage, d'avitaillement en carburant ou de chargement, y compris positionnement incorrect ou retrait d'un équipement.
- 7) Déversement important de carburant pendant l'avitaillement.
- 8) Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptible d'avoir un effet important sur l'autonomie, les performances, le centrage ou la résistance de la structure de l'aéronef.
- 9) Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect.
- 10) Défaillance, dysfonctionnement ou défaut de l'équipement au sol utilisé pour l'assistance en escale, provoquant ou pouvant provoquer des dégâts à l'aéronef [par exemple flèche de remorquage ou groupe de démarrage au sol (GPU)].
- 11) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat.
- 12) Dégâts à l'aéronef provoqués par un équipement ou des véhicules d'assistance en escale, y compris dégâts précédemment non notifiés.
- 13) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

⁽¹⁾ Y compris un véhicule.

⁽²⁾ Y compris un véhicule.

⁽³⁾ Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (OACI — Doc. 9284).

ANNEXE V

ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES, Y COMPRIS AUX PLANEURS ET AUX VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR

Aux fins de la présente annexe, on entend par:

- a) «aéronef autre que les aéronefs motorisés complexes» tout aéronef autre que ceux définis à l'article 3, point j), du règlement (CE) n° 216/2008;
- b) «planeur» un appareil répondant à la définition de l'article 2, paragraphe 117, du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission ⁽¹⁾;
- c) «véhicule plus léger que l'air» un appareil répondant à la définition du point ML10 de la partie «Définition des termes utilisés dans cette liste» de l'annexe à la directive 2009/43/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.

1. AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES À L'EXCEPTION DES PLANEURS ET DES VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR

Remarque: La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

1.1. Opérations aériennes

- 1) Perte de contrôle involontaire.
- 2) Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue.
- 3) Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage.
- 4) Incursion sur piste.
- 5) Sortie de piste.
- 6) Tout vol effectué au moyen d'un aéronef inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 7) Vol involontaire en conditions IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) d'un aéronef non certifié IFR (règles de vol aux instruments), ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 8) Largage involontaire de cargaison ⁽³⁾.

1.2. Événements techniques

- 1) Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice).
- 2) Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée.
- 3) Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef.
- 4) Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol.
- 5) Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel.
- 6) Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure,

des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

1.3. Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien

- 1) Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Non-respect de l'espace aérien.

1.4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant un appel d'urgence.
- 2) Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef.
- 3) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

1.5. Environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle ⁽⁴⁾.
- 2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle ⁽⁴⁾, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.
- 3) Impact d'animaux y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel.
- 4) Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotes, modèles réduits ou par des moyens similaires.
- 5) Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef.
- 6) Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence.
- 7) Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

2. PLANEURS

Remarque: La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie pas qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

2.1. Opérations aériennes

- 1) Perte de contrôle involontaire.
- 2) Tout événement au cours duquel le pilote du planeur n'a pas pu larguer le câble de treuillage ou de remorquage et a dû recourir aux procédures d'urgence.
- 3) Tout largage du câble de treuillage ou de remorquage qui a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.
- 4) Pour un planeur motorisé, défaillance du moteur lors du décollage.
- 5) Tout vol effectué au moyen d'un planeur inapte au vol ou pour lequel une préparation de vol incomplète a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.

2.2. Événements techniques

- 1) Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice).
- 2) Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée.
- 3) Défaillance ou détérioration importante de la structure du planeur.
- 4) Perte d'un élément de la structure ou d'une installation du planeur en vol.

2.3. Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien

- 1) Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Non-respect de l'espace aérien.

2.4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant un appel d'urgence.
- 2) Toute situation où il ne reste plus aucune aire d'atterrissage sûre.
- 3) Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur du planeur.
- 4) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

2.5. Environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle ⁽⁵⁾.
- 2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle ⁽⁵⁾, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.
- 3) Interférence avec le planeur causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotes, modèles réduits ou par des moyens similaires.
- 4) Impact de foudre provoquant des dégâts au planeur.

3. VÉHICULES PLUS LÉGERS QUE L'AIR (BALLONS ET DIRIGEABLES)

Remarque: La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

3.1. Opérations aériennes

- 1) Tout vol effectué au moyen d'un véhicule plus léger que l'air inapte au vol ou pour lequel une préparation de vol incomplète a mis ou aurait pu mettre en danger le véhicule, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Extinction permanente involontaire de la veilleuse.

3.2. Événements techniques

- 1) Défaillance de l'une des pièces ou commandes suivantes: tube plongeur du cylindre de gaz, poulie d'enveloppe, suspente de manœuvre, corde d'amarrage, fuite du joint de vanne de brûleur ou de

cylindre de gaz, mousqueton, circuit de gaz, soupape de gaz de sustentation, enveloppe ou ballonnet, ventilateur, clapet de surpression (ballons à gaz), treuil (ballons captifs).

- 2) Fuite ou perte importante de gaz de sustentation (par exemple porosité, délogement des soupapes de gaz).

3.3. Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien

- 1) Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger le véhicule plus léger que l'air, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Non-respect de l'espace aérien.

3.4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant un appel d'urgence.
- 2) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques à l'intérieur du véhicule plus léger que l'air (hors fonctionnement normal du brûleur).
- 3) Chute d'un occupant du véhicule plus léger que l'air hors de la nacelle ou de la gondole.
- 4) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.
- 5) Manœuvre involontaire ayant pour effet de soulever ou de traîner un membre de l'équipe au sol et pour conséquence de blesser ou de tuer la personne.

3.5. Environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle ⁽⁶⁾, qui a mis ou aurait pu mettre en danger le véhicule plus léger que l'air, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Interférence avec le véhicule plus léger que l'air causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.
- 3) Mauvaises conditions météorologiques imprévues qui ont mis ou auraient pu mettre en danger le véhicule plus léger que l'air, ses occupants ou toute autre personne.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 ([JO L 281 du 13.10.2012, p. 1](#)).

⁽²⁾ Directive 2009/43/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 simplifiant les conditions des transferts de produits liés à la défense dans la Communauté ([JO L 146 du 10.6.2009, p. 1](#)).

⁽³⁾ Ce point s'applique uniquement à l'exploitation commerciale au sens de l'article 3, point i), du règlement (CE) n° 216/2008.

⁽⁴⁾ Y compris un véhicule.

⁽⁵⁾ Y compris un véhicule.

⁽⁶⁾ Y compris un véhicule.

CIR/MAS-01 - BIJLAGE I

Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 2015/1018 van de Commissie van 29 juni 2015 tot vaststelling van een lijst waarbij voorvallen in de burgerluchtvaart die verplicht moeten worden gemeld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad, worden ingedeeld in categorieën.

BIJLAGE I

VOORVALLEN IN VERBAND MET DE VLUCHTUITVOERING MET HET LUCHTVAARTUIG

Opmerking: deze bijlage is zodanig gestructureerd dat de relevante voorvallen worden gekoppeld aan de categorieën van activiteiten tijdens dewelke zij — op basis van ervaring — meestal worden waargenomen, teneinde de melding van voorvallen te vergemakkelijken. Uit deze presentatie mag echter niet worden opgemaakt dat voorvallen niet hoeven te worden gemeld als zij zich voordoen buiten de categorie van activiteiten waaraan zij in de lijst zijn gekoppeld.

1. VLUCHTUITVOERING

1.1. Vluchtvoorbereiding

1. Gebruik van onjuiste gegevens of foute gegevens in apparatuur die voor navigatie of prestatieberekeningen wordt gebruikt, waardoor een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar zijn gebracht of hadden kunnen worden gebracht.
2. Vervoer of gepland vervoer van gevaarlijke goederen in strijd met de geldende wetgeving, met inbegrip van onjuiste etikettering, verpakking en behandeling van gevaarlijke goederen.

1.2. Voorbereiding van het luchtvaartuig

1. Onjuist brandstoftype of verontreinigde brandstof.
2. Ontbrekende, onjuiste of ontoereikende ijsverwijdering of ijsbestrijding.

1.3. Opstijgen en landen

1. Excursion van de taxibaan of start- of landingsbaan.
2. Feitelijke of potentiële incursion op de start- of landingsbaan.
3. Incursion in het gebied voor eindnadering en opstijgen (Final Approach and Take-off Area, FATO).
4. Afgebroken start.
5. Onvermogen om de vereiste of verwachte prestaties te halen bij de start, doorstart of landing.
6. (Poging tot) start, nadering of landing met onjuiste configuratie-instelling.
7. Staartslof, rotorblad/vleugeltip of gondel raakt de grond tijdens de start of de landing.
8. Nadering voortgezet in strijd met de criteria van de exploitant met betrekking tot een gestabiliseerde nadering.
9. Voortzetting van een instrumentnadering onder de bekendgemaakte minima zonder ontoereikende visuele referenties.

10. Voorzorgslanding of gedwongen landing.
11. Landingen voor of na de beoogde landingszone.
12. Harde landing.

1.4. Alle vluchtfasen

1. Verlies van controle over het luchtvaartuig.
2. Upset van een luchtvaartuig, waarbij de normale stampstand of dwarshelling wordt overschreden of de luchtsnelheid ongeschikt is voor de omstandigheden.
3. Level bust.
4. Activering van een „flight envelope protection”, zoals overtrekwaarschuwing, stick shaker, stick pusher en automatische beschermingsvoorzieningen.
5. Onvrijwillige afwijking van de geplande of toegewezen route met twee keer de vereiste navigatieprestatie of 10 zeemijl, indien dit lager is.
6. Overschrijding van de limieten uit het vlieghandboek.
7. Onjuiste hoogtemeterinstelling.
8. Voorvallen ten gevolge van de (hete-)luchtstroom van een straalmotor of ten gevolge van schroefwind van propellers of rotors, die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar hebben gebracht of hadden kunnen brengen.
9. Verkeerde interpretatie van de automatische modus of van informatie die vanuit de cockpit aan de bemanning wordt gegeven, waardoor het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar zijn gebracht of hadden kunnen worden gebracht.

1.5. Andere soorten voorvallen

1. Ongewild verlies van vracht of andere extern meegevoerde apparatuur.
2. Verlies van omgevingsbewustzijn in de ruimte (inclusief systeem, ruimtelijke desoriëntatie en tijd).
3. Elk voorval waarbij de menselijke prestaties rechtstreeks hebben bijgedragen aan of hadden kunnen bijdragen aan een ongeval of een ernstig incident.

2. TECHNISCHE VOORVALLEN

2.1. Structuren en systemen

1. Verlies van een onderdeel van het luchtvaartuig tijdens de vlucht.
2. Verlies van een systeem.
3. Verlies van redundantie van een systeem.
4. Vloeistoflek dat heeft geleid tot brandgevaar of mogelijke gevaarlijke verontreiniging van de structuur, systemen of apparatuur van het luchtvaartuig, of dat het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
5. Storingen of defecten in het brandstofsysteem die van invloed waren op de brandstoftoevoer en/of - distributie.
6. Storing of defect in een verklikkersysteem, met misleidende aanwijzingen voor de bemanning als gevolg.
7. Abnormale werking van de besturingsinstrumenten, zoals asymmetrische of geblokkeerde besturingsinstrumenten (bijvoorbeeld: lift (vleugelkleppen/vleugelneuskleppen), drag (spoilers),

standregeling (rolroer, hoogteroer, roer)).

2.2. Aandrijving (inclusief motoren, propellers en rotorsystemen) en hulpaggregaten (APU's)

1. Defect of ernstige storing van een onderdeel of van de besturing van een propeller, rotor of aandrijving.
2. Schade aan of defect van de hoofd-/staartrotor of transmissie en/of gelijkwaardige systemen.
3. Het afslaan of het afzetten van een motor of, indien vereist, een hulpaggregaat tijdens de vlucht (bijvoorbeeld: ETOPS (Extended range Twin engine aircraft Operations), MEL (Minimum Equipment List)).
4. Overschrijding van een bedrijfslimiet van de motor, met inbegrip van toerental of onmogelijkheid om het toerental te regelen van een met hoge snelheid ronddraaiende component (bijvoorbeeld: hulpaggregaat, turboventilator, luchturbine-motor, propeller of rotor).
5. Defect of storing van een onderdeel van een motor, aandrijving, hulpaggregaat of transmissie met een van de volgende tot gevolg:
 - a) stuwomkeersysteem dat niet werkt zoals bedoeld;
 - b) onmogelijkheid om het vermogen, de stuwkracht of het toerental (omwentelingen per minuut) te regelen;
 - c) niet-insluiting van onderdelen/brokstukken;

3. INTERACTIE MET LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN (ANS) EN LUCHTVERKEERSBEHEER (ATM)

1. Onveilige klaring van de luchtverkeersleiding (Air Traffic Control, ATC).
2. Langdurig verlies van communicatie met luchtverkeersdiensten (Air Traffic Service, ATS) of een eenheid voor luchtverkeersbeheer (Air Traffic Management, ATM).
3. Tegenstrijdige instructies van verschillende eenheden voor luchtverkeersdiensten die mogelijk leiden tot een verlies van separatie.
4. Onjuiste interpretatie van radiocommunicatie die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
5. Opzettelijke afwijking van een instructie van de luchtverkeersleiding, die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.

4. NOODSITUATIES EN ANDERE KRITIEKE SITUATIES

1. Elke gebeurtenis die aanleiding geeft tot een noodoproep („MAYDAY” of „PAN”).
2. Brand, smelten, rook, dampen, vonken, oververhitting of explosie.
3. Verontreinigde lucht in de cockpit of in de passagiersruimte die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
4. Het niet toepassen van de correcte procedure voor abnormale omstandigheden of noodprocedure door de cockpit- of cabinebemanning om het hoofd te bieden aan een noodsituatie.
5. Het gebruik van nooduitrusting of een procedure voor abnormale omstandigheden die een invloed heeft op de prestaties tijdens de vlucht of de landing.
6. Defect van nood- of reddingssystemen of -apparatuur die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.

7. Oncontroleerbare cabinedruk.
8. Kritiek laag brandstofpeil of brandstofpeil op de bestemming lager dan de vereiste eindreservebrandstof.
9. Het gebruik van zuurstof door de bemanning.
10. Een lid van de cockpit- of cabinebemanning verliest het vermogen om zijn/haar taken uit te voeren, waardoor onvoldoende gecertificeerde bemanningsleden aan boord zijn.
11. Vermoeidheid van bemanningsleden, die van invloed is of had kunnen zijn op hun vermogen om hun taken veilig uit te voeren.

5. EXTERNE OMGEVING EN METEOROLOGIE

1. Een botsing of bijna-botsing op de grond of in de lucht, met een ander luchtvaartuig, het terrein of een obstakel⁽¹⁾.
2. ACAS RA (Airborne Collision Avoidance System, Resolution Advisory).
3. Activering van een systeem voor het vermijden van botsingen met het terrein, zoals GPWS (Ground Proximity Warning System)/TAWS (Terrain Awareness and Warning System).
4. Botsingen met dieren, waaronder ook botsingen met vogels.
5. Schade door vreemde voorwerpen (FOD).
6. Een onverwachte slechte staat van het baanoppervlak.
7. Ontmoetingen met zogwervelingen.
8. Hinder ten gevolge van vuurwapens, vuurwerk, vliegers, laserstralen, lichten met hoog vermogen, lasers, drones, modelvliegtuigen of andere soortgelijke verschijnselen.
9. Blikseminslag met schade aan het luchtvaartuig of defect of storing van een systeem van het luchtvaartuig tot gevolg.
10. Hagel met schade aan het luchtvaartuig of defect of storing van een systeem van het luchtvaartuig tot gevolg.
11. Zware turbulentie of andere omstandigheden met verwondingen van inzittenden tot gevolg of waardoor een controle op turbulentieschade aan het luchtvaartuig moet worden uitgevoerd
12. Een sterke windvlaag of onweersstorm die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
13. IJsvorming met besturingsproblemen, schade aan het luchtvaartuig of defect of storing van een systeem van het luchtvaartuig tot gevolg.
14. Vulkanische as.

6. BEVEILIGING

1. Bommelding of kaping.
2. Moeilijkheden met onder invloed verkerende, gewelddadige of weerspannige passagiers.
3. Ontdekking van een verstekeling.

⁽¹⁾ Onder obstakels worden ook voertuigen verstaan.

BIJLAGE II

VOORVALLEN DIE VERBAND HOUDEN MET DE TECHNISCHE STAAT, HET ONDERHOUD EN DE REPARATIE VAN HET LUCHTVAARTUIG

1. FABRICAGE

Producten, onderdelen of uitrustingsstukken die door de productieorganisatie zijn vrijgegeven met afwijkingen van de toepasselijke ontwerpgegevens welke tot een potentieel onveilige situatie kunnen leiden, zoals vastgesteld met de houder van het typecertificaat of van de goedkeuring van het ontwerp.

2. ONTWERP

Een defect, storing of ander voorval in verband met een product, onderdeel of uitrustingsstuk dat tot een onveilige situatie heeft geleid of kan leiden.

Opmerking: deze lijst geldt voor voorvallen met betrekking tot een product, onderdeel of uitrustingsstuk dat onder het typecertificaat, het beperkt typecertificaat, het aanvullend typecertificaat, de ETSO-autorisatie of de goedkeuring van een ontwerp voor een ingrijpende reparatie valt of onder een andere relevante goedkeuring die geacht wordt te zijn afgegeven in het kader van Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie [\(1\)](#).

3. ONDERHOUD EN BEHEER VAN DE BLIJVENDE LUCHTWAARDIGHEID (CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT)

1. Ernstige structurele schade (bijvoorbeeld: scheuren, permanente vervorming, delaminatie, loslating, brand, buitensporige slijtage of corrosie) die wordt vastgesteld tijdens het onderhoud van het luchtvaartuig of onderdeel.
2. Ernstig vloeistofflek of contaminatie door vloeistoffen (bijvoorbeeld: hydraulische vloeistof, brandstof, olie, gas of andere vloeistoffen).
3. Defect of storing van een onderdeel van een motor, aandrijving, en/of transmissie met een van de volgende tot gevolg:
 - a) wegspattende onderdelen/brokstukken;
 - b) defect aan de motorophanging.
4. Schade aan of defect van een propeller die kan leiden tot het losraken van de propeller of van een belangrijk deel van de propeller tijdens de vlucht en/of tot slechte werking van de bediening van de propeller.
5. Schade aan of defect van de hoofdrotortandwielkast/-bevestiging die kan leiden tot het losraken van de rotorconstructie tijdens de vlucht en/of tot disfunctioneren van het regelsysteem van de rotor.
6. Ernstige storing van systemen of apparatuur die van kritiek belang zijn voor de veiligheid, met inbegrip van noodsystemen of -apparatuur tijdens onderhoudstests of de niet-activering van deze systemen na onderhoud.
7. Verkeerde montage of installatie van onderdelen of componenten van het luchtvaartuig, die geconstateerd werd tijdens niet speciaal daarvoor bestemde inspectie- en testprocedures.
8. Foute beoordeling van een ernstig defect of ernstige niet-naleving van de procedures in verband met de minimumuitrustingslijst (MEL) en het technische logboek.
9. Ernstige schade aan het verbindingssysteem van de elektrische bedrading (Electrical Wiring Interconnection System, EWIS).
10. Een defect van een kritiek onderdeel met gecontroleerde levensduur waardoor dat onderdeel moet

worden verwijderd voordat de volledige levensduur ervan is voltooid.

11. Het gebruik van producten, onderdelen of materiaal van onbekende, verdachte herkomst of onbruikbare kritieke onderdelen.
12. Misleidende, incorrecte of onvoldoende onderhoudsgegevens of -procedures die kunnen leiden tot ernstige onderhoudsfouten, met inbegrip van taalkwesties.
13. Incorrecte controle of toepassing van de onderhoudsbeperkingen of van het geplande onderhoud van het luchtvaartuig.
14. Vrijgave voor ingebruikname van een luchtvaartuig na onderhoud in geval van non-conformiteit die de vliegveiligheid in gevaar brengt.
15. Ernstige schade aan een luchtvaartuig tijdens onderhoudsactiviteiten ten gevolge van incorrect onderhoud of gebruik van ongeschikte of onbruikbare grondapparatuur, waardoor aanvullende onderhoudsactiviteiten nodig zijn.
16. Brand, smelten, rook, vonken of oververhitting.
17. Elk voorval waarbij de menselijke prestaties rechtstreeks hebben bijgedragen aan of hadden kunnen bijdragen aan een ongeval of ernstig incident.
18. Ernstige storing, betrouwbaarheidsproblemen of terugkerende kwaliteitsproblemen met de opnames van een vluchtreordersysteem (zoals een vluchtgegevensrecorder, een datalinkrecorder of een cockpitgeluidsrecorder) of gebrek aan informatie om de bruikbaarheid van een vluchtreordersysteem te garanderen.

[\(1\)](#) Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties ([PB L 224 van 21.8.2012, blz. 1](#)).

BIJLAGE III

VOORVALLEN DIE VERBAND HOUDEN MET LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN EN -FACILITEITEN

Opmerking: deze bijlage is zodanig gestructureerd dat de relevante voorvallen worden gekoppeld aan de categorieën van activiteiten tijdens dewelke zij — op basis van ervaring — gewoonlijk worden waargenomen, teneinde de melding van voorvallen te vergemakkelijken. Uit deze presentatie mag echter niet worden opgemaakt dat voorvallen niet hoeven te worden gemeld als zij zich voordoen buiten de categorie van activiteiten waarmee zij verbonden zijn in de lijst.

1. VOORVALLEN IN VERBAND MET LUCHTVAARTUIGEN

1. Een botsing of bijna-botsing op de grond of in de lucht, tussen een luchtvaartuig en een ander luchtvaartuig, het terrein of een obstakel ⁽¹⁾, met inbegrip van bijna Controlled Flight into Terrain (bijna-CFIT).
2. Inbreuken op de separatieminima ⁽²⁾.
3. Onvoldoende separatie ⁽³⁾.
4. ACAS RA (Airborne Collision Avoidance System, Resolution Advisory).
5. Botsingen met dieren, waaronder ook botsingen met vogels.
6. Excursion van de taxibaan of start- of landingsbaan.
7. Feitelijke of potentiële incursion op de start- of landingsbaan.
8. Incursion in het gebied voor eindnadering en opstijgen (Final Approach and Take-off Area, FATO).
9. Afwijking door het luchtvaartuig van een clearance van de luchtverkeersleiding.
10. Afwijking door het luchtvaartuig van toepasselijke voorschriften van het luchtverkeersbeheer:
 - a)afwijking door het luchtvaartuig van toepasselijke bekendgemaakte procedures van het luchtverkeersbeheer;
 - b)luchtruimschending, met inbegrip van niet-toegestane penetratie van het luchtruim;
 - c)afwijking door het luchtvaartuig van ATM-gerelateerde regels voor uitrusting, vervoer en operaties, zoals voorzien in de geldende voorschriften voor dat bepaalde luchtvaartuig.
11. Voorvallen ten gevolge van verwarring omtrent de roepnaam.

2. VERSLECHTERING OF TOTAAL VERLIES VAN DIENSTEN OF FUNCTIES

1. Onvermogen om luchtverkeersbeheersdiensten te verstrekken of luchtverkeersbeheersfuncties uit te oefenen:
 - a)onvermogen om luchtverkeersdiensten te verstrekken of functies in verband met luchtverkeersdiensten uit te oefenen;
 - b)onvermogen om luchtruimbeheersdiensten te verstrekken of luchtruimbeheersfuncties uit te oefenen;
 - c)onvermogen om diensten in verband met het beheer van luchtverkeersstromen en capaciteitsdiensten te leveren of om functies in verband met het beheer van luchtverkeersstromen en capaciteit uit te oefenen.
2. Ontbrekende of significant onjuiste, onbetrouwbare, ontoereikende of misleidende informatie van een ondersteunende dienst ⁽⁴⁾, met inbegrip van informatie over de slechte staat van de baan.
3. Storing van de communicatiedienst.

4. Storing van de surveillancedienst.
5. Storing van de functie of dienst voor gegevensverwerking en -verspreiding.
6. Storing van de navigatiedienst.
7. Storing van de beveiliging van het ATM-systeem die rechtstreekse negatieve gevolgen voor de veilige dienstverlening heeft gehad of had kunnen hebben.
8. Significante overbelasting van een ATS-sector/-positie, met mogelijke verslechtering van de dienstverlening tot gevolg.
9. Incorrecte ontvangst of interpretatie van belangrijke communicatie, met inbegrip van onvoldoende begrip van de gebruikte taal, voor zover dit negatieve gevolgen voor de veilige dienstverlening heeft gehad of had kunnen hebben.
10. Langdurig uitvallen van de communicatie met een luchtvaartuig of met een andere eenheid voor luchtverkeersdiensten.

3. ANDERE VOORVALLEN

1. Noodoproep („MAYDAY” of „PAN”).
2. Significante externe interferentie met luchtvaartnavigatiediensten (bijvoorbeeld radiostations die in de fm-frequentieband uitzenden en interferentie veroorzaken met het ILS (instrumentlandingssysteem), de VOR (VHF Omni Directional Radio Range) en de communicatie).
3. Interferentie met een luchtvaartuig, een eenheid voor luchtverkeersdiensten of met radiocommunicatie, onder meer door vuurwapens, vuurwerk, vliegers, laserstralen, lichten met hoog vermogen, lasers, drones, modelvliegtuigen of andere soortgelijke verschijnselen.
4. Brandstoflozing.
5. Bommelding of kaping.
6. Vermoeidheid met gevolgen of potentiële gevolgen voor de veilige uitvoering van de taken in verband met navigatie of luchtverkeer.
7. Elk voorval waarbij de menselijke prestaties rechtstreeks hebben bijgedragen aan of hadden kunnen bijdragen aan een ongeval of een ernstig incident.

⁽¹⁾ Onder obstakels worden ook voertuigen verstaan.

⁽²⁾ Dit verwijst naar een situatie waarbij een inbreuk werd begaan tegen de voorgeschreven separatieminima tussen luchtvaartuigen of tussen een luchtvaartuig en het luchtruim waarop de separatieminima van toepassing zijn.

⁽³⁾ Dit verwijst naar een situatie waarin geen separatieminima zijn voorgeschreven en waarin luchtvaartuigen elkaar zo dicht kruisen dat de piloten geen veilige separatie kunnen waarborgen.

⁽⁴⁾ Bijvoorbeeld: luchtverkeersdienst (ATS), automatische terminalinformatiedienst (ATIS), meteorologische diensten, navigatiedatabanken, kaarten, grafieken, luchtvaartinformatiediensten (AIS), handleidingen.

BIJLAGE IV

VOORVALLEN DIE VERBAND HOUDEN MET LUCHTVAARTTERREINEN EN GRONDDIENSTEN

1. VEILIGHEIDSBEHEER VAN EEN LUCHTVAARTTERREIN

Opmerking: dit deel is zodanig gestructureerd dat de relevante voorvallen worden gekoppeld aan de categorieën van activiteiten tijdens dewelke zij — op basis van ervaring — gewoonlijk worden waargenomen, volgens de ervaring, teneinde de melding van voorvallen te vergemakkelijken. Uit deze presentatie mag echter niet worden opgemaakt dat voorvallen niet hoeven te worden gemeld als zij zich voordoen buiten de categorie van activiteiten waaraan zij gekoppeld zijn in de lijst.

1.1. Voorvallen in verband luchtvaartuigen en obstakels

1. Een botsing of bijna-botsing op de grond of in de lucht, tussen een luchtvaartuig en een ander luchtvaartuig, het terrein of een obstakel ⁽¹⁾.
2. Onder botsingen met dieren worden ook botsingen met vogels verstaan.
3. Excursion van de taxibaan of start- of landingsbaan.
4. Feitelijke of potentiële incursion op de start- of landingsbaan.
5. Incursion in of excursion van het gebied voor eindnadering en opstijgen (Final Approach and Take-off Area, FATO).
6. Het luchtvaartuig of voertuig heeft tijdens activiteiten op het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein een clearance, instructie of verbod niet gevolgd (bijvoorbeeld: verkeerde baan, taxibaan of beperkt toegankelijk gebied van een luchtvaartterrein).
7. Een vreemd voorwerp op het bewegingsgebied van het luchtvaartterrein, dat het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
8. Aanwezigheid van obstakels op of in de omgeving van het luchtvaartterrein, welke niet zijn bekendgemaakt in de luchtvaartinlichtingenaankondiging (Aeronautical Information Publication, AIP) of door een mededeling aan luchtvaardenden (Notice to Airmen, NOTAM) en/of die niet goed zijn gemarkeerd of verlicht.
9. Het achteruitduwen, achteruitrijden of taxiën wordt gehinderd door voertuigen, apparatuur of personen.
10. Passagiers of onbevoegde personen worden zonder toezicht achtergelaten op het platform.
11. Druk golf van een straalmotor of propeller of neerwaartse schroefwind van een rotor.
12. Noodoproep („MAYDAY” of „PAN”).

1.2. Verslechtering of totaal verlies van diensten of functies

1. Verlies of storing van de communicatie tussen:
 - a) het personeel van het luchtvaartterrein, het personeel van het voertuig of ander personeel en de eenheid voor luchtverkeersdiensten of de eenheid van de platformbeheersdienst;
 - b) de eenheid van de platformbeheersdienst en het luchtvaartuig, het voertuig of de eenheid voor luchtverkeersdiensten.
2. Een ernstig defect of een ernstige storing van de apparatuur of systemen van het luchtvaartterrein die het luchtvaartuig of de inzittenden in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
3. Ernstige tekortkomingen in de verlichting, markering of tekens op het luchtvaartterrein.
4. Defect van het noodwaarschuwingssysteem van het luchtvaartterrein.

5. Reddings- en brandbestrijdingsdiensten niet beschikbaar volgens de toepasselijke vereisten.

1.3. Andere voorvallen

1. Brand, rook of explosies in de faciliteiten, omgeving en apparatuur van het luchtvaartterrein die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
2. Voorvallen die verband houden met de beveiliging van het luchtvaartterrein (bijvoorbeeld: toegang door onbevoegden, sabotage, bommelding).
3. Niet-melding van een ernstige wijziging in de vluchtuitvoeringsomstandigheden op het luchtvaartterrein, die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
4. Ontbrekende, onjuiste of ontoereikende ijsverwijdering of ijsbestrijding.
5. Aanzienlijk gemors tijdens het tanken.
6. Tanken van gecontamineerde of incorrecte brandstof of andere essentiële vloeistoffen (waaronder zuurstof, stikstof, olie en drinkwater).
7. Slecht omgaan met slechte staat van de baan.
8. Elk voorval waarbij de menselijke prestaties rechtstreeks hebben bijgedragen aan of hadden kunnen bijdragen aan een ongeval of een ernstig incident.

2. GRONDAFHANDELING VAN LUCHTVAARTUIGEN

Opmerking: dit deel is zodanig gestructureerd dat de relevante voorvallen worden gekoppeld aan de categorieën van activiteiten tijdens dewelke zij — op basis van ervaring — gewoonlijk worden waargenomen, teneinde de melding van voorvallen te vergemakkelijken. Uit deze presentatie mag echter niet worden opgemaakt dat voorvallen niet hoeven te worden gemeld als zij zich voordoen buiten de categorie van activiteiten waaraan zij gekoppeld zijn in de lijst.

2.1. Voorvallen in verband luchtvaartuigen en luchtvaartterreinen

1. Een botsing of bijna-botsing op de grond of in de lucht, tussen een luchtvaartuig en een ander luchtvaartuig, het terrein of een obstakel [^{\(2\)}](#).
2. Runway incursion of taxiway incursion.
3. Runway excursion of taxiway excursion.
4. Aanzienlijke verontreiniging van de structuur of de systemen en uitrusting van het luchtvaartuig door het vervoeren van bagage, post of vracht.
5. Het achteruitduwen, achteruitrijden of taxiën wordt gehinderd door voertuigen, apparatuur of personen.
6. Een vreemd voorwerp op het bewegingsgebied van het luchtvaartterrein, dat het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
7. Passagiers of onbevoegde personen bevinden zich zonder toezicht op het platform.
8. Brand, rook of explosies in de faciliteiten, omgeving en apparatuur van het luchtvaartterrein die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
9. Voorvallen die verband houden met de beveiliging van het luchtvaartterrein (bijvoorbeeld: toegang door onbevoegden, sabotage, bommelding).

2.2. Verslechtering of totaal verlies van diensten of functies

1. Verlies of verstoring van de communicatie met het luchtvaartuig, voertuig, de eenheid voor CIR/MAS-01 – Uitg.2 / Edit.2 – 26/11/2018
- Bijlage I - Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 2015/1018

luchtverkeersdiensten of de eenheid van de platformbeheersdienst.

2. Een ernstig defect of een ernstige storing van de apparatuur of systemen van het luchtvaartterrein die het luchtvaartuig of de inzittenden in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
3. Ernstige tekortkomingen in de verlichting, markering of tekens op het luchtvaartterrein.

2.3. Specifieke voorvallen in verband met grondafhandeling

1. Incorrecte afhandeling of inscheping/lading van passagiers, bagage, post of vracht die waarschijnlijk een aanzienlijk effect zal hebben op de massa en/of balans van het luchtvaartuig (met inbegrip van ernstige fouten in berekeningen op vrachtbrieven).
2. Boardingapparatuur verwijderd, met gevaar voor de inzittenden van het luchtvaartuig tot gevolg.
3. Verkeerde lading of bevestiging van bagage, post of vracht die waarschijnlijk gevaar zal opleveren voor het luchtvaartuig, de apparatuur of inzittenden, dan wel ontruiming in geval van nood zal belemmeren.
4. Vervoer, poging tot vervoer of behandeling van gevaarlijke goederen die tot een (potentieel) onveilige situatie heeft geleid of had kunnen leiden (bijvoorbeeld: een incident of ongeval met gevaarlijke goederen zoals gedefinieerd in de Technische Instructies van de ICAO ⁽³⁾).
5. Niet-naleving van de voorschriften inzake controle op de connectie tussen bagage en passagiers.
6. Niet-naleving van de vereiste grondafhandelings- en dienstverleningsprocedures, met name de procedures inzake ijsbestrijding, tanken of laden, met inbegrip van onjuiste plaatsing of verwijdering van apparatuur.
7. Aanzienlijk morsen tijdens het tanken.
8. Tanken van incorrecte hoeveelheden brandstof, hetgeen waarschijnlijk een aanzienlijk effect heeft op het bereik, de prestaties, de balans of de structurele sterkte van het luchtvaartuig.
9. Tanken van gecontamineerde of incorrecte brandstof of andere essentiële vloeistoffen (waaronder zuurstof, stikstof, olie en drinkwater).
10. Defect of storing van de grondapparatuur die wordt gebruikt voor de grondafhandeling, met schade of potentiële schade aan het luchtvaartuig tot gevolg (bijvoorbeeld: trekhaak of GPU (Ground Power Unit)).
11. Ontbrekende, onjuiste of ontoereikende ijsverwijdering of ijsbestrijding.
12. Schade aan luchtvaartuigen door grondafhandelingsapparatuur of -voertuigen, met inbegrip van het eerder ongemelde schade.
13. Elk voorval waarbij de menselijke prestaties rechtstreeks hebben bijgedragen aan of hadden kunnen bijdragen aan een ongeval of een ernstig incident.

⁽¹⁾ Onder obstakels worden ook voertuigen verstaan.

⁽²⁾ Onder obstakels worden ook voertuigen verstaan.

⁽³⁾ Technical Instructions For The Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO — Doc 9284).

BIJLAGE V

VOORVALLEN DIE VERBAND HOUDEN MET ANDERE DAN COMPLEXE MOTORAANGEDREVEN LUCHTVAARTUIGEN, INCLUSIEF ZWEEFVLIEGTUIGEN EN LUCHTVAARTUIGEN LICHTER DAN LUCHT

Voor de toepassing van deze bijlage wordt verstaan onder:

- a) „Ander dan complex motoraangedreven luchtvaartuig”: alle andere luchtvaartuigen dan die welke gedefinieerd zijn in artikel 3, onder j), van Verordening (EG) nr. 216/2008
- b) „Zweefvliegtuig”: het begrip zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 117, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 [\(1\)](#) van de Commissie
- c) „Luchtvaartuigen lichter dan lucht”: dit wordt begrepen in de zin van punt ML10 van het deel „Definities van de in deze lijst gebruikte termen” van de bijlage bij Richtlijn 2009/43/EG van het Europees Parlement en de Raad [\(2\)](#)

1. ANDERE DAN COMPLEXE MOTORAANGEDREVEN LUCHTVAARTUIGEN, MET UITZONDERING VAN ZWEEFVLIEGTUIGEN EN LUCHTVAARTUIGEN LICHTER DAN LUCHT

Opmerking: dit deel is zodanig gestructureerd dat de relevante voorvallen worden gekoppeld aan de categorieën van activiteiten tijdens dewelke zij — op basis van ervaring — gewoonlijk worden waargenomen, teneinde de melding van voorvallen te vergemakkelijken. Uit deze presentatie mag echter niet worden opgemaakt dat voorvallen niet hoeven te worden gemeld als zij zich voordoen buiten de categorie van activiteiten waaraan zij gekoppeld zijn in de lijst.

1.1. Vluchtuitvoering

- 1. Ongewild verlies van controle.
- 2. Landen buiten de voorgenomen landingszone.
- 3. Onvermogen of falen om de prestaties van het luchtvaartuig te behalen die in normale omstandigheden vereist zijn tijdens het opstijgen, klimmen of landen.
- 4. Runway incursion
- 5. Runway excursion.
- 6. Elke vlucht met een luchtvaartuig dat niet luchtwaardig was of waarvan de vluchtvoorbereiding niet was voltooid, zodat het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar werden gebracht of hadden kunnen worden gebracht.
- 7. Ongeplande vlucht in instrumentweersomstandigheden (IMC) met een luchtvaartuig dat niet voor instrumentweersomstandigheden is gecertificeerd, of met een piloot die niet is gekwalificeerd voor instrumentvliegen, waardoor het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar zijn gekomen of hadden kunnen komen.
- 8. Ongewild verlies van belading [\(3\)](#).

1.2. Technische voorvallen

- 1. Ongewoon sterke trillingen (bijvoorbeeld: „flutter” van het rol- of hoogteroer of van een propeller).
- 2. Niet functionerende of ontkoppelde besturingsorganen of systemen.
- 3. Defect of ernstige beschadiging of aantasting van de structuur van het luchtvaartuig.

4. Verlies van een onderdeel van het luchtvaartuig of systeem tijdens de vlucht.
5. Defect van een motor, rotor, propeller, brandstofsysteem of ander essentieel systeem.
6. Vloeistoflek dat geleid heeft tot brandgevaar, tot mogelijke gevaarlijke contaminatie van de structuur, systemen of apparatuur van het luchtvaartuig of tot risico's voor de inzittenden.

1.3. Interactie met luchtvaartnavigatiediensten en luchtverkeersbeheer

1. Interactie met luchtvaartnavigatiediensten (bijvoorbeeld: incorrecte diensten verleend, tegenstrijdige communicatie of afwijking van klaringen) die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
2. Luchtruimschending.

1.4. Noodsituaties en andere kritieke situaties

1. Elk voorval dat leidt tot een noodoproep.
2. Brand, explosie, rook, giftige gassen of dampen in het luchtvaartuig.
3. Verlies, door de piloot, van het vermogen diens taken uit te voeren.

1.5. Externe omgeving en meteorologie

1. Een botsing op de grond of in de lucht, met een ander luchtvaartuig, het terrein of een obstakel ⁽⁴⁾.
2. Een bijna-botsing, op de grond of in de lucht, met een ander luchtvaartuig, het terrein of een obstakel ⁽⁴⁾, waarbij een nooduitwijkmanoeuvre noodzakelijk is om een botsing te vermijden.
3. Botsing met dieren, waaronder ook botsing met vogels, met schade aan het luchtvaartuig of defect of storing van een essentiële dienst tot gevolg.
4. Hinder ten gevolge van vuurwapens, vuurwerk, vliegers, laserstralen, lichten met hoog vermogen, lasers, drones, modelvliegtuigen of andere soortgelijke verschijnselen.
5. Een blikseminslag, met schade aan of defect van functies van het luchtvaartuig tot gevolg.
6. Zware turbulentie met verwondingen van inzittenden tot gevolg of waardoor na de vlucht een controle op turbulentieschade aan het luchtvaartuig moet worden uitgevoerd.
7. IJsvorming, met inbegrip van ijsvorming op de carburator, die het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.

2. ZWEEFVLIEGTUIGEN

Opmerking: dit deel is zodanig ingedeeld dat de relevante voorvallen worden gekoppeld aan de categorieën van activiteiten tijdens dewelke zij — op basis van ervaring — gewoonlijk worden waargenomen, teneinde de melding van voorvallen te vergemakkelijken. Uit dit overzicht mag echter niet worden geconcludeerd dat voorvallen niet hoeven te worden gemeld als zij zich voordoen buiten de categorie van activiteiten waarin zij zijn ingedeeld.

2.1. Vluchtuitvoering

1. Ongewild verlies van controle.
2. Een voorval waarbij de piloot van het zweefvliegtuig niet in staat was de lierkabel of het sleeptouw los te maken en dit met behulp van noodprocedures moest doen.
3. Het losmaken van de lierkabel of het sleeptouw in gevallen waarin dit het zweefvliegtuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.

4. In het geval van een gemotoriseerd zweefvliegtuig: het uitvallen van de motor tijdens het opstijgen.
5. Elke vlucht met een zweefvliegtuig dat niet luchtwaardig was of waarvan de vluchtvoorbereiding niet was voltooid, zodat het luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar werden gebracht of hadden kunnen worden gebracht.

2.2. Technische voorvallen

1. Ongewoon sterke trillingen (bijvoorbeeld: „flutter” van het rol- of hoogteroer of van een propeller).
2. Niet-functionerende of ontkoppelde besturingsorganen of systemen.
3. Defect of ernstige beschadiging of aantasting van de structuur van het zweefvliegtuig.
4. Verlies van een onderdeel van het zweefvliegtuig of een installatie tijdens de vlucht.

2.3. Interactie met luchtvaartnavigatiediensten en luchtverkeersbeheer

1. Interactie met luchtvaartnavigatiediensten (bijvoorbeeld: incorrecte diensten verleend, tegenstrijdige communicatie of afwijking van de klaring) die het zweefvliegtuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
2. Luchtruimschendingen.

2.4. Noodsituaties en andere kritieke situaties

1. Elk voorval dat leidt tot een noodoproep.
2. Elke situatie waarin geen veilige landingszone beschikbaar is.
3. Brand, explosie, rook of giftige gassen of dampen in het zweefvliegtuig.
4. Verlies, door de piloot, van het vermogen diens taken uit te voeren.

2.5. Externe omgeving en meteorologie

1. Een botsing op de grond of in de lucht, met een luchtvaartuig, het terrein of een obstakel ⁽⁵⁾.
2. Een bijna-botsing, op de grond of in de lucht, met een luchtvaartuig, het terrein of een obstakel ⁽⁵⁾, waarbij een nooduitwijkmanoeuvre noodzakelijk is om een botsing te vermijden.
3. Hinder voor het zweefvliegtuig ten gevolge van vuurwapens, vuurwerk, vliegers, laserstralen, lichten met hoog vermogen, lasers, drones, modelvliegtuigen of andere soortgelijke verschijnselen.
4. Blikseminslag met schade aan het zweefvliegtuig tot gevolg.

3. LUCHTVAARTUIGEN LICHTER DAN LUCHT (LUCHTBALLONNEN EN LUCHTSCHEPEN)

Opmerking: dit deel is zodanig ingedeeld dat de relevante voorvallen worden gekoppeld aan de categorieën van activiteiten tijdens dewelke zij — op basis van ervaring — gewoonlijk worden waargenomen, teneinde de melding van voorvallen te vergemakkelijken. Uit dit overzicht mag echter niet worden geconcludeerd dat voorvallen niet hoeven te worden gemeld als zij zich voordoen buiten de categorie van activiteiten waarin zij zijn ingedeeld.

3.1. Vluchtuitlevering

1. Elke vlucht met een luchtvaartuig lichter dan lucht dat niet luchtwaardig was of waarvoor een onvolledige voorbereiding het luchtvaartuig lichter dan lucht, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.

2. Onopzettelijke permanente doving van de verlichting voor de piloot.

3.2. Technische voorvallen

1. Defect van een van de volgende delen of bedieningsinstrumenten: stijgbuis op de brandstofcilinder, omhulselkatrol, controlelijn, tuiertouw, lekkende klepzitting aan de brander, lekkende klepzitting aan de brandstofcilinder, karabijnhaak, beschadiging van de brandstofleiding, de hefgasklep, het omhulsel of de ballonnet, de blazer, de overdrukkelep (gasballon) of de lier (getuierde gasballonnen).
2. Belangrijk lek of verlies van hefgas (bijvoorbeeld: porositeit, niet op de juiste plaats zittende hefgaskleppen).

3.3. Interactie met luchtvaartnavigatiediensten en luchtverkeersbeheer

1. Interactie met luchtvaartnavigatiediensten (bijvoorbeeld: incorrecte diensten verleend, tegenstrijdige communicatie of afwijking van de clearance) die het luchtvaartuig lichter dan lucht, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
2. Luchtruimschending.

3.4. Noodsituaties en andere kritieke situaties

1. Elk voorval dat leidt tot een noodoproep.
2. Brand, explosie, rook of toxische dampen in het luchtvaartuig lichter dan lucht (de normale werking van de brander niet in rekening genomen).
3. Inzittenden van het luchtvaartuig lichter dan lucht zijn uit de mand of gondel gevallen.
4. Verlies, door de piloot, van het vermogen diens taken uit te voeren.
5. Het onopzettelijk optillen of meeslepen van grondpersoneel, met doden of gewonden tot gevolg.

3.5. Externe omgeving en meteorologie

1. Een botsing of bijna-botsing op de grond of in de lucht, met een luchtvaartuig, het terrein of een obstakel⁽⁶⁾ die het luchtvaartuig lichter dan lucht, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.
2. Hinder voor het luchtvaartuig lichter dan lucht ten gevolge van vuurwapens, vuurwerk, vliegers, laserstralen, lichten met hoog vermogen, lasers, drones, modelvliegtuigen of andere soortgelijke verschijnselen.
3. Onverwachte slechte weersomstandigheden, die het luchtvaartuig lichter dan lucht, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.

CIR/MAS-01 - ANNEXE II

Liste des exigences applicables aux systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires et volontaires

1. CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES COMMUNS

Lorsqu'ils enregistrent, dans leurs bases de données respectives, des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, les organisations, les États membres et l'Agence doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations suivantes:

1) titre:

— titre;

2) références du dossier:

- entité responsable,
- numéro de dossier,
- statut de l'événement;

3) date:

— date UTC;

4) lieu:

- État/zone de l'événement,
- lieu de l'événement;

5) classification:

- classe d'événement,
- catégorie d'événement;

6) récit:

- langue de l'exposé,
- exposé;

7) événements:

- type d'événement;

8) classification des risques.

2. CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES SPECIFIQUES

2.1. Champs relatifs à l'aéronef

Lorsqu'ils enregistrent dans leurs bases de données respectives des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement

notifié volontairement, les organisations, les États membres et l'Agence doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations ci-après:

1) identification de l'aéronef:

- État d'immatriculation,
- marque/modèle/série,
- numéro de série de l'aéronef,
- immatriculation de l'aéronef,
- indicatif d'appel;

2) exploitation de l'aéronef:

- exploitant,
- type d'exploitation;

3) description de l'aéronef:

- catégorie d'appareil,
- type de propulsion,
- groupe de masse;

4) historique du vol:

- dernier point de départ,
- destination prévue,
- phase de vol;

5) météo:

- contribution MTO.

2.2. Champs relatifs aux services de navigation aérienne

Lorsqu'ils enregistrent, dans leurs bases de données respectives, des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, les organisations, les États membres et l'Agence doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations ci-après:

1) lien avec la gestion du trafic aérien (ATM, *Air Traffic Management*):

- contribution de l'ATM,
- service concerné (effet sur le service ATM);

2) nom de l'unité des services de la circulation aérienne (ATS, *Air Traffic Services*);

2.2.1 Champs relatifs au non-respect des distances minimales de séparation/aux rapprochements dangereux et aux pénétrations non autorisées d'un espace aérien

Lorsqu'ils enregistrent, dans leurs bases de données respectives, des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, les organisations, les États membres et l'Agence doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations ci-après:

1) Espace aérien:

- type d'espace aérien,
- classe d'espace,
- dénomination FIR/UIR [région d'information de vol (*Flight Information Region*)/région supérieure d'information de vol (*Upper Flight Information Region*)].

2.3. Champs relatifs à l'aéroport

Lorsqu'ils enregistrent, dans leurs bases de données respectives, des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, les organisations, les États membres et l'Agence doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations ci-après:

1) indicateur d'emplacement (indicateur OACI de l'aéroport);

2) localisation sur l'aéroport.

2.4. Champs relatifs aux dommages causés à l'aéronef ou relatifs aux blessures corporelles

Lorsqu'ils enregistrent, dans leurs bases de données respectives, des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, les organisations, les États membres et l'Agence doivent veiller à ce que les comptes rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au moins les informations ci-après:

1) gravité:

- dommages les plus importants,
- niveau de blessure;

2 blessures corporelles:

- nombre de blessures corporelles survenues au sol (mortelles, graves, sans gravité),
- nombre de blessures corporelles survenues à bord de l'aéronef (mortelles, graves, sans gravité).

CIR/MAS-01 - BIJLAGE II

Lijst van voorschriften die van toepassing zijn op de regelingen voor verplichte en vrijwillige melding van voorvallen

1. GEMEENSCHAPPELIJKE VERPLICHTE GEGEVENSVELDEN

Bij het invoeren, in hun respectieve gegevensbanken, van informatie over elk verplicht en, voor zover mogelijk, elk vrijwillig gemeld voorval zorgen de organisaties, de lidstaten en het Agentschap ervoor dat in hun gegevensbanken opgeslagen voorvalmeldingen ten minste de volgende informatie bevatten:

1. Headline
 - Headline
2. Informatie over het dossier
 - Verantwoordelijke instantie
 - Dossiernummer
 - Status van het voorval
3. Wanneer
 - UTC-datum
4. Waar
 - Land/gebied van het voorval
 - Locatie van het voorval
5. Indeling
 - Klasse van het voorval
 - Categorie van het voorval
6. Beschrijving
 - Taal van de beschrijving
 - Beschrijving
7. Gebeurtenissen
 - Type gebeurtenis
8. Risicoclassificatie

2. SPECIFIEKE VERPLICHTE GEGEVENSVELDEN

2.1. GEGEVENSVELDEN IN VERBAND MET HET LUCHTVAARTUIG

Bij het invoeren, in hun respectieve gegevensbanken, van informatie over elk verplicht en, voor zover mogelijk, elk vrijwillig gemeld voorval zorgen de organisaties, de lidstaten en het Agentschap ervoor dat in hun gegevensbanken opgeslagen voorvalmeldingen ten minste de volgende informatie bevatten:

1. Identificatie van het luchtvaartuig
 - Land van registratie
 - Merk/model/reeks
 - Serienummer van het luchtvaartuig
 - Registratie van het luchtvaartuig
 - Roepnaam
2. Exploitatie van het luchtvaartuig
 - Exploitant
 - Type exploitatie
3. Beschrijving van het luchtvaartuig
 - Categorie luchtvaartuig
 - Aandrijvingstype
 - Massagroep
4. Geschiedenis van de vlucht
 - Laatste vertrekpunt
 - Geplande bestemming
 - Vluchtfase
5. Weer
 - Relevante weersomstandigheden

2.2. Gegevensvelden met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten

Bij het invoeren, in hun respectieve gegevensbanken, van informatie over elk verplicht en, voor zover mogelijk, elk vrijwillig gemeld voorval zorgen de organisaties, de lidstaten en het Agentschap ervoor dat in hun gegevensbanken opgeslagen voorvalmeldingen ten minste de volgende informatie bevatten:

1. Verband met ATM
 - ATM-bijdrage
 - Betrokken dienst (effect op ATM-dienst)
2. Naam ATS-eenheid

2.2.1. Gegevensvelden in verband met overschrijding van de minimale separatieafstand/separatieverlies en luchtruimschending

Bij het invoeren, in hun respectieve gegevensbanken, van informatie over elk verplicht en, voor zover mogelijk, elk vrijwillig gemeld voorval, zorgen de organisaties, de lidstaten en het Agentschap ervoor dat in hun gegevensbanken opgeslagen voorvalmeldingen ten minste de volgende informatie bevatten:

1. Luchtruim

- Luchtruimtype
- Luchtruimklasse
- Naam FIR/UIR

2.3. Gegevensvelden in verband met het luchtvaartterrein

Bij het invoeren, in hun respectieve gegevensbanken, van informatie over elk verplicht en, voor zover mogelijk, elk vrijwillig gemeld voorval zorgen de organisaties, de lidstaten en het Agentschap ervoor dat in hun gegevensbanken opgeslagen voorvalmeldingen ten minste de volgende informatie bevatten:

1. Locatie-indicator (ICAO-indicator van de luchthaven)
2. Locatie van het luchtvaartterrein

2.4. Gegevensvelden in verband met schade aan het luchtvaartuig of letsel aan personen

Bij het invoeren, in hun respectieve gegevensbanken, van informatie over elk verplicht gemeld voorval zorgen de organisaties, de lidstaten en het Agentschap ervoor dat in hun gegevensbanken opgeslagen voorvalmeldingen ten minste de volgende informatie bevatten:

1. Ernst
 - Grootste schade
 - Graad van de verwondingen
2. Letsels aan personen
 - Aantal verwondingen op de grond (dodelijk, ernstig, licht)
 - Aantal verwondingen in het luchtvaartuig (dodelijk, ernstig, licht).

CIR/MAS-01 - ANNEXE III

Parties intéressées

a) Liste des parties intéressées qui peuvent recevoir des informations sur la base d'une décision cas par cas au titre de l'article 11, paragraphe 4, ou d'une décision générale au titre de l'article 11, paragraphe 6:

1. fabricants: concepteurs et fabricants d'aéronefs, de moteurs, d'hélices et de pièces et d'équipements d'aéronefs, et leurs associations respectives; concepteurs et fabricants de systèmes et de composants de gestion du trafic aérien (ATM); concepteurs et fabricants de systèmes et de composants de services de navigation aérienne (ANS); concepteurs et fabricants de systèmes et de composants utilisés du côté piste des aéroports;
2. entretien: organisations s'occupant de la maintenance ou de la révision des aéronefs, des moteurs, des hélices et des pièces et des équipements des aéronefs; de l'installation, de la modification, de la maintenance, de la réparation, de la révision, de la vérification en vol ou de l'inspection des services à la navigation aérienne; ou de la maintenance ou de la révision des systèmes, des composants et des équipements du côté piste des aéroports;
3. exploitants: compagnies aériennes et exploitants d'aéronefs et associations de compagnies aériennes et d'exploitants d'aéronefs; exploitants d'aéroports et associations d'exploitants d'aéroports;
4. prestataires de services de navigation aérienne et prestataires de fonctions spécifiques de gestion du trafic aérien (ATM);
5. prestataires de services aéroportuaires: organisations chargées de l'entretien des aéronefs au sol, y compris l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement, le dégivrage et le tractage dans un aéroport, ainsi que le sauvetage et la lutte contre l'incendie ou d'autres services d'urgence;
6. organismes de formation des pilotes;
7. organisations de pays tiers: autorités de l'aviation civile et autorités responsables des enquêtes de sécurité sur les accidents de pays tiers;
8. organisations internationales de l'aviation civile;
9. recherche: laboratoires, centres ou entités de recherche publics ou privés; ou universités effectuant des travaux de recherche ou des études sur la sécurité aérienne.

b) Liste des parties intéressées qui peuvent recevoir des informations sur la base d'une décision cas par cas au titre de l'article 11, paragraphes 4 et 5:

1. pilotes (à titre personnel);
2. contrôleurs du trafic aérien (à titre personnel) et autre personnel ATM/ANS effectuant des tâches en rapport avec la sécurité;
3. ingénieurs/techniciens/personnel responsable des dispositifs électroniques de sécurité de la circulation aérienne/gestionnaires de transport aérien (ou

d'aéroport) (à titre personnel);

4. organes de représentation professionnelle du personnel effectuant des tâches en rapport avec la sécurité.

CIR/MAS-01 - BIJLAGE III

Belanghebbenden

a)Lijst van belanghebbenden die informatie mogen ontvangen op grond van een besluit per geval in het kader van artikel 11, lid 4, of op grond van een algemeen besluit in het kader van artikel 11, lid 6:

1. fabrikanten: ontwerpers en fabrikanten van luchtvaartuigen, motoren, propellers en luchtvaartuigonderdelen en -apparatuur, en hun respectieve samenwerkingverbanden; ontwerpers en fabrikanten van luchtverkeersbeheersystemen en -componenten (air traffic management, ATM); ontwerpers en fabrikanten van systemen en -componenten voor luchtvaartnavigatiediensten (air navigation services, ANS); ontwerpers en fabrikanten van systemen en uitrusting die gebruikt worden aan de luchtzijde van luchtvaartterreinen;
2. onderhoud: organisaties die zich bezighouden met onderhoud of revisie van luchtvaartuigen, motoren, propellers en luchtvaartuigonderdelen en -apparatuur; met installatie, modificatie, onderhoud, herstelling, revisie, vluchtverificatie of inspectie van luchtvaartnavigatiefaciliteiten; of met onderhoud of revisie van systemen, componenten en uitrusting aan de luchtzijde van luchtvaartterreinen;
3. exploitanten: luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartuigexploitanten, en samenwerkingsverbanden van luchtvaartmaatschappijen en exploitanten; exploitanten van luchtvaartterreinen en samenwerkingsverbanden van exploitanten van luchtvaartterreinen;
4. aanbieders van luchtvaartnavigatiediensten en aanbieders van specifieke ATM-functies;
5. aanbieders van luchthavendiensten: organisaties belast met de grondaafhandeling van luchtvaartuigen omvattende tanken, opstelling van de vrachtbrieven, laden, ijsvrij maken en slepen op een luchtvaartterrein; reddingsdiensten, brandbestrijding en andere hulpdiensten;
6. luchtvaartopleidingorganisaties;
7. organisaties uit derde landen: officiële luchtvaartinstanties en ongevalsonderzoeksinstanties uit derde landen;
8. internationale luchtvaartorganisaties;
9. onderzoek: publieke of particuliere onderzoekslaboratoria, -centra of -organisaties; of universiteiten die zich bezighouden met luchtvaartveiligheidsonderzoek of -studies.

b)Lijst van belanghebbenden die informatie kunnen ontvangen op basis van een besluit per geval in het kader van artikel 11, leden 4 en 5:

1. piloten (op persoonlijke basis);
2. luchtverkeersleiders (op persoonlijke basis) en ander met veiligheidstaken belast ATM/ANS-personeel;
3. ingenieurs/technici/personeel voor de luchtverkeersveiligheidselektronica/

- luchtvaartmanagers (of luchtvaartterreinmanagers) (op persoonlijke basis);
4. beroepsorganisaties van personeel dat veiligheidstaken verricht.