

KONINKRIJK BELGIE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST  
MOBILITEIT EN VERVOER



ROYAUME DE BELGIQUE

SERVICE PUBLIC FEDERAL  
MOBILITE ET TRANSPORTS

Directoraat-generaal Luchtvaart

Direction générale Transport aérien

## CIRCULAIRE MAS-01

Datum 14/06/2023

Date 14/06/2023

Uitgave : 4

Edition : 4

**Betreft:**

Melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart.

**Object:**

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

**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

**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

De 4<sup>de</sup> uitgave bevat 15 blz.

La 4<sup>ième</sup> édition comprend 15 pages

De directeur-generaal  
van het Directoraat-generaal Luchtvaart,

Le Directeur général  
de la Direction générale Transport aérien,

Koen Milis  
Directeur-generaal / Directeur général

## 1. Doelstelling

1.1. De doelstelling van deze circulaire is informatie te verstrekken over 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 er zich een ongeval heeft voorgedaan, moet ook de autonome cel voor onderzoek van luchtvaartongevallen 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. 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 comptes rendus 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 concernées par le système de comptes rendus.

## 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° Cultuur van billijkheid: een cultuur waarbij eerstelijns-personeel of andere personen niet worden gestraft voor hun acties, nalatigheden of beslissingen die in overeenstemming zijn met hun ervaring en opleiding, maar waarbij grove nalatigheid, opzettelijke overtredingen en destructieve handelingen niet worden getolereerd;

9° ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting System;

10° ADREP: Accident/Incident Data Reporting system;

11° AAIU(Be): Air Accident Investigation Unit (Belgium) - de autonome cel voor het onderzoek van luchtvaartongevallen en –incidenten;

## 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° Culture juste: une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés;

9° ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting System;

10° ADREP: Accident/Incident Data Reporting system;

11° 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-simulatoren;
- 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 melding van gegevens via de software van het veiligheidsbeheersysteem van de luchtvaartorganisatie.

3.3.3. Het Europees rapporteringsportaal

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

<https://aviationreporting.eu/>

door op "Report an occurrence" te klikken en vervolgens te klikken op:

- "Report an occurrence without registration" of op
- "Sign in to ECCAIRS" indien de luchtvaartorganisatie een gebruikersnaam en paswoord van het Directoraat-generaal Luchtvaart heeft verkregen.

Het Europees rapporteringsportaal bevat een uitgebreide helpfunctie over het melden van voorvallen.

3.3.4. Melding via de software van het veiligheidsbeheersysteem van de luchtvaartorganisatie

a. De melding van voorvallen via de software van het veiligheidsbeheersysteem van de luchtvaartorganisatie maakt gebruik van de meest recente versie van de "Reduced Interface Taxonomy (RIT)".

Deze manier van melden wordt "Machine-to-Machine (M2M)" genoemd. M2M creëert een rechtstreekse communicatie tussen de software van het veiligheidsbeheersysteem van de luchtvaartorganisatie en de ECCAIRS-software.

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 de gestion de la sécurité de l'organisation aéronautique.

3.3.3. Le portail européen de comptes rendus

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 :

<https://aviationreporting.eu/>

en cliquant sur "Report an Occurrence" et cliquer ensuite sur :

- "Report an occurrence without registration" ou sur
- "Sign in to ECCAIRS" si l'organisation aéronautique a reçu un nom d'utilisateur et un mot de passe de la Direction générale Transport aérien.

Le portail européen de comptes rendus d'événements comprend une fonction d'aide complète sur la notification des événements.

3.3.4. Notification via le logiciel de gestion de la sécurité de l'organisation aéronautique

a. La notification d'événements via le logiciel de gestion de la sécurité de l'organisation aéronautique utilise la version la plus récente du « Reduced Interface Taxonomy (RIT) ».

Cette façon de communiquer est appelée "Machine-to-Machine" (M2M). M2M établit une communication directe entre le logiciel de gestion de la sécurité de l'organisation aéronautique et le système ECCAIRS.

Meer informatie over M2M kan bij het Directoraat-generaal Luchtvaart worden verkregen door het toesturen van een e-mail aan volgend adres:

[BCAA.Safety.Promotion@mobiliteit.fgov.be](mailto:BCAA.Safety.Promotion@mobiliteit.fgov.be)

Toegang tot de M2M-testomgeving kan worden verkregen door het invullen van het contactformulier op het Europees rapporteringsportaal (<https://aviationreporting.eu/>). Het formulier kan worden geopend door te klikken op het veld "Contact" rechtsboven in de titelbalk.

Duidt in het contactformulier België aan als competente autoriteit en geeft aan dat u toegang wenst ("request access").

Het tekstveld dient volgende gegevens te bevatten:

- De naam van uw organisatie;
- De naam van de contactpersoon;
- Het e-mailadres van deze contactpersoon;
- Een IP-adres (of een serie IP-adressen) dewelke voor de communicatie met de ECCAIRS-software zullen gebruikt worden.

Het Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) zal de verdere opvolging tijdens de testfase verzekeren.

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

<https://aviationreporting.eu/en/ElectronicReporting>

3.5. De melding aan het Directoraat-generaal Luchtvaart van de verplichte en vrijwillige voorvalmeldingen dient de nodige relevante gegevens over het voorval te bevatten. Deze relevante gegevens zijn in **bijlage 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. Het gebruik van de waarde "Unknown" dient tot een minimum beperkt te worden. 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.

De plus amples informations sur le M2M peuvent être obtenues auprès de la Direction générale du Transport aérien en envoyant un e-mail à l'adresse suivante :

[BCAA.Safety.Promotion@mobiliteit.fgov.be](mailto:BCAA.Safety.Promotion@mobiliteit.fgov.be)

L'accès à l'environnement d'essai M2M peut être obtenu en remplissant le formulaire de contact sur le portail européen de comptes rendus d'événements (<https://aviationreporting.eu/>). Le formulaire est accessible en cliquant sur le champ "Contact" en haut à droite de la barre de titre.

Dans le formulaire de contact, veuillez indiquer que la Belgique est l'autorité compétente et que vous souhaitez obtenir un accès ("request access").

Le champ de texte doit contenir les informations suivantes :

- Le nom de votre organisation ;
- Le nom d'une personne de contact ;
- L'adresse email de cette personne de contact ;
- Une adresse IP (ou une série d'adresses IP) qui sera utilisée pour la communication avec le système ECCAIRS.

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) assurera le suivi durant la phase d'essai.

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

<https://aviationreporting.eu/en/ElectronicReporting>

3.3.5 La notification de comptes rendus destinés 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. L'utilisation de la valeur "Unknown" doit être réduite au minimum. 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. 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.

3.4.6. 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 bevestigingsmail met link toegestuurd. De opvolging van het voorval kan gebeuren door op deze link te klikken, waardoor de originele melding in het Europees rapporteringsportaal opent en het bestand online kan worden geactualiseerd en aan het Directoraat-generaal Luchtvaart kan worden doorgestuurd. Indien de luchtvaartorganisatie beschikt over een gebruikersnaam en paswoord, kunnen de gemelde voorvallen permanent worden geraadpleegd en geactualiseerd.

Indien het voorval via het Europees rapporteringsportaal wordt gemeld met behulp van het offline meldingsformulier, dient de opvolging van het voorval te gebeuren door

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. 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 email de confirmation avec un lien. Le suivi de l'événement peut se faire en cliquant sur ce lien qui ouvrira le rapport dans le portail européen de comptes rendus et permettra d'être ensuite mis à jour en ligne et transmis à la Direction générale du Transport aérien. Si l'organisation aéronautique dispose d'un nom d'utilisateur et d'un mot de passe, les incidents signalés peuvent être consultés et mis à jour en permanence via le portail.

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

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).

De melding van voorvallen 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 aan de verhoging van de luchtvaartveiligheid en de preventie van ongevallen.

### **3.5. Automatisatie via ECCAIRS**

3.5.1. ECCAIRS laat toe om de initiële melding, het voorlopige resultaat en het eindresultaat van de analyse van een individueel voorval automatisch samen te voegen (initieel, tussentijds en finaal rapport). Deze samenvoeging gebeurt aan de hand van onderstaande ECCAIRS-velden:

- Report identification (attribute 438)
- Reporting entity (attribute 447)
- UTC date (attribute 477)
- Reporter's description (attribute 1092)

Deze velden mogen niet leeg zijn en houden (met uitzondering van het veld "Reporter's description") tijdens de ganse cyclus (melden van het initieel, tussentijds en finaal rapport) dezelfde waarde om de correcte samenvoeging van de rapporten in ECCAIRS te garanderen.

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).

La notification d'événements 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.

### **3.5. Automatisation via ECCAIRS**

3.5.1. ECCAIRS permet de fusionner automatiquement le rapport initial, le résultat intermédiaire et le résultat final de l'analyse d'un événement individuel (rapport initial, intermédiaire et final). Ce regroupement est réalisé à l'aide des champs ECCAIRS ci-dessous :

- Identification du rapport (attribut 438)
- Entité déclarante (attribut 447)
- Date UTC (attribut 477)
- Description du déclarant (attribut 1092)

Ces champs ne peuvent pas être vides et (à l'exception du champ "Description du déclarant") doivent conserver la même valeur tout au long du cycle (déclaration du rapport initial, intermédiaire et final) afin de garantir un regroupement correct de ces rapports dans ECCAIRS.



## 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:

<https://aviationreporting.eu/>

door op "Report an Occurrence" en vervolgens op het veld "Report an occurrence without registration" te klikken. Selecteer "Belgium (CAA)" als land en klik vervolgens op "I report on my personal behalf" en maak gebruik 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). Indien de melder een mailadres opgeeft, ontvangt hij/zij vervolgens een bericht met een link zodat de melder het voorval kan raadplegen, eventueel kan actualiseren en opnieuw aan het Directoraat-generaal Luchtvaart kan toesturen.

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 :

<https://aviationreporting.eu/>

en cliquant sur "Report an Occurrence" et cliquez ensuite sur le champ "Report an occurrence without registration". Sélectionnez "Belgique (CAA)" comme pays, puis cliquez sur "I report on my personal behalf" et complétez 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 email). Si le notifiant fournit une adresse email, celui-ci recevra en retour un message contenant un lien vers cet incident de façon à pouvoir le consulter et y apporter éventuellement des modifications, et de le renvoyer à nouveau à la Direction générale Transport aérien.

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:

<https://aviationreporting.eu/>

door te klikken op “Report an Occurrence” en vervolgens op

## 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 comptes rendus 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<sup>er</sup> 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 notifier 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 :

<https://aviationreporting.eu/>

en cliquant sur “Report an Occurrence” et cliquez ensuite sur

het veld "Report an occurrence without registration". Selecteer "Belgium (CAA)" als land en klik vervolgens op "I report on my personal behalf" en maak gebruik 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 sterk aanbevolen dat private piloten hun contactgegevens invullen (naam, telefoonnummer, e-mailadres).

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).

De melding van voorvallen 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 aan de verhoging van de luchtvaartveiligheid en de preventie van ongevallen.

le champ "Report an occurrence without registration". Sélectionnez "Belgium (CAA)" comme pays, et cliquez ensuite sur "I report on my personal behalf" et complétez 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 fortement recommandé que les rapporteurs indiquent leurs coordonnées (nom, numéro de téléphone, adresse e-mail).

5.11. Tous les événements notifiés sont analysés par la Direction générale du 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).

La notification d'événements 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.

## 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 ECCAIRS-databank opgeslagen. De geanonimiseerde informatie in deze databank verzekert de uitwisseling van veiligheidsdata tussen de EU-lidstaten.

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 veiligheidsgerelateerde 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 ECCAIRS. Les informations anonymisées contenues dans cette base de données garantissent 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/veiligheid/melding-van-voorvallen-aan-het-dglv>

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](mailto:BCAA.Safety.Promotion@mobilit.fgov.be)

7.4. 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 het Directoraat-generaal Luchtvaart 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. Het Directoraat-generaal Luchtvaart beoordeelt per geval of het verzoek gerechtvaardigd en uitvoerbaar is. Indien het verzoek wordt aanvaard, bepaalt het Directoraat-generaal Luchtvaart 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/aviation/securite/notifications-dincidents-la-dgta>

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](mailto:BCAA.Safety.Promotion@mobilit.fgov.be)

7.4. La Direction générale Transport aérien vérifie :

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

Si la Direction générale Transport aérien constate qu'un autre État membre ou la Commission européenne est compétent(e) pour traiter la demande, elle la transmet à cet État membre ou à la Commission européenne, selon le cas.

7.5. La Direction générale Transport aérien évalue au cas par cas si la demande est justifiée et réaliste. Si la demande est acceptée, la Direction générale Transport aérien 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. 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 door gebruik te maken van het Europese rapporteringsportaal.

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. La Direction générale Transport aérien enregistre chaque demande qu'elle a reçue et la suite qui y est donnée en vertu de cette demande. Chaque fois qu'une demande est reçue et/ou qu'une suite y est donnée, cette information est transmise à la Commission européenne dans les 30 jours en utilisant le portail européen de comptes rendus d'événements.

---

\*

## 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)**

CIR/MAS-01 – Uitg.4 / Edit.4 – 14/06/2023

Annexe I - Règlement d'exécution (UE) n° 2015/1018

2/15

- 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 <sup>(1)</sup>.
- 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.

---

<sup>(1)</sup> 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) Dommage grave causé 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 <sup>(1)</sup>, y compris quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-CFIT).
- 2) Non-respect des minimums de séparation <sup>(2)</sup>.
- 3) Séparation insuffisante <sup>(3)</sup>.
- 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 <sup>(4)</sup>, 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.

---

<sup>(1)</sup> Y compris un véhicule.

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> 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.

<sup>(4)</sup> 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 <sup>(1)</sup>.
- 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 <sup>(2)</sup>.
- 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<sup>(3)</sup>).
- 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.

---

<sup>(1)</sup> Y compris un véhicule.

<sup>(2)</sup> Y compris un véhicule.

<sup>(3)</sup> 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 <sup>(1)</sup>;
- 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 <sup>(2)</sup>.

#### **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 <sup>(3)</sup>.

##### **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 <sup>(4)</sup>.
- 2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle <sup>(4)</sup>, 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 <sup>(6)</sup>, 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.

---

<sup>(1)</sup> 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](#)).

<sup>(2)</sup> 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](#)).

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

<sup>(4)</sup> Y compris un véhicule.

<sup>(5)</sup> Y compris un véhicule.

<sup>(6)</sup> Y compris un véhicule.

## **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 - 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.