

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 09/03/2022

Date 09/03/2022

Uitgave : 3

Edition : 3

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 3^{de} uitgave bevat
14 blz. gedagtekend 09/03/2022

La 3^{ième} édition comprend
14 pages datées 09/03/2022

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

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

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

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

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

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 inhuint of van de diensten van die personen gebruik maakt;

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

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

9° ADREP: Accident/Incident Data Reporting system;

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

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.

2. Définitions

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

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

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

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

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

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

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

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

9° ADREP: Accident/Incident Data Reporting system;

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

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

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

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

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

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

3.2. Vrijwillige melding van voorvallen

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

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

3.2.2. 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.

3.1.2. 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 l'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. 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. Uitwisseling van informatie

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

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

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

3.3.3. Het Europees rapporteringsportaal

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

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

<https://aviationreporting.eu/>

door te klikken op “Report an occurrence” en vervolgens op het veld “CONTINUE” onder “I report on behalf of my Organisation”.

Selecteer “Belgium (CAA)” als land en klik vervolgens op

- “Report an occurrence” without registration” of
- “Sign in to ECCAIRS” indien de luchtvaartorganisatie een gebruikersnaam en paswoord van het DGLV heeft verkregen.

Selecteer de categorie van voorval (flight operations, technical etc.) en maak vervolgens gebruik van het online of offline meldingsformulier.

3.3.4. E5X -formaatbestanden

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

3.3. Echange d'informations

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

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

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

3.3.3. Le portail européen de comptes rendus

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

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

<https://aviationreporting.eu/>

en cliquant sur “Report an Occurrence” et cliquer ensuite sur le bouton “CONTINUE” dans la section “I report on behalf of my Organisation”.

Sélectionner “Belgium (CAA)” comme pays, et cliquer ensuite soit 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 DGTA.

Sélectionner la catégorie de l'incident (flight operations, technical, etc.) et compléter le formulaire de notification online ou offline.

3.3.4. Fichiers au format E5X

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

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

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

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

3.3.6. Verplichte gegevensvelden mogen niet leeg worden gelaten wanneer zij van toepassing zijn op het voorval. In gevallen waar de luchtvaartorganisatie geen kennis heeft van de te verstrekken informatie, zal de waarde "Unknown" in het gegevensveld worden ingevuld. 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.

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.

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

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

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

3.3.6. Les champs de données obligatoires, quand elles s'appliquent à l'événement, ne peuvent être laissées vides. Dans les cas où l'organisation aéronautique n'a pas connaissance de l'information à fournir, la valeur « Unknown » doit figurer dans le champ de données. 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. 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. 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 het initiële pdf-bestand te actualiseren en vervolgens het aangepaste bestand via het Europees rapporteringsportaal te uploaden.

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

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

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

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

3.4.5. 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 et en téléchargeant ensuite celui-ci via le portail européen de comptes rendus.

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

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

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

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

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

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

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

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

<https://aviationreporting.eu/>

door te klikken op “Report an Occurrence” en vervolgens op het veld “CONTINUE” onder “I report on my personal behalf”, selecteer “Belgium (CAA)” als land en klik vervolgens op “Report an occurrence without registration” 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 DGLV 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 cliquer ensuite sur le bouton “CONTINUE” dans la section “I report on my personal behalf”, sélectionner “Belgium (CAA)” comme pays, et cliquer ensuite sur “Report an occurrence without registration” et compléter le formulaire de notification online ou offline.

4.4. La notification anonyme d'un événement à la Direction générale du Transport aérien est possible. Pour permettre à la Direction générale du Transport aérien d'obtenir des informations complémentaires concernant l'événement rapporté ou de rendre possible le suivi ultérieur d'un rapport, il est recommandé que les notifiants indiquent leurs coordonnées (nom, numéro de téléphone, adresse e-mail). 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 DGTA.

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/>

5. Pilotes privés

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

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

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

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

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

5.6. Si vous le souhaitez, le pilote privé peut 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/>

door te klikken op “Report an Occurrence” en vervolgens op het veld “CONTINUE” onder “I report on my personal behalf”, selecteer “Belgium (CAA)” als land en klik vervolgens op “Report an occurrence without registration” 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 aanbevolen dat private piloten hun contactgegevens in het rapport 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).

en cliquant sur “Report an Occurrence” et cliquer ensuite sur le bouton “CONTINUE” dans la section “I report on my personal behalf”, sélectionner “Belgium (CAA)” comme pays, et cliquer ensuite sur “Report an occurrence without registration” et compléter le formulaire de notification online ou offline.

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

5.10. La notification anonyme d'un événement à la Direction générale du Transport aérien est possible. Pour permettre à la Direction générale du Transport aérien d'obtenir des informations complémentaires concernant l'événement rapporté ou de rendre possible le suivi ultérieur d'un rapport, il est recommandé que les rapporteurs indiquent leurs coordonnées (nom, numéro de téléphone, adresse e-mail).

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).

6. Vertrouwelijkheid van de gemelde voorvallen

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

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

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

6.4. AAIU(Be) en het Directoraat-generaal Luchtvaart beperken het gebruik van informatie afkomstig van voorvallen tot hetgeen strikt noodzakelijk is om te voldoen aan 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 nationale ECCAIRS. Les informations de cette base de données sont envoyées sous une forme dé-identifiée au répertoire central européen afin de permettre l'échange d'informations de sécurité entre les États membres de l'U.E.

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

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

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

7. Opvragen van informatie van het Europees centraal register

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

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

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

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

BCAA.Safety.Promotion@mobilit.fgov.be

7.4. 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/transport_aerien/programme_belge_de_securite/comptes_rendus_devenements/demander_des_informations

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

BCAA.Safety.Promotion@mobilit.fgov.be

7.4. 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.

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. Cette information est transmise à la Commission européenne dans les 30 jours chaque fois qu'une demande est reçue et/ou qu'une suite y est donnée.

*

8. Bijlagen / Annexes

Bijlage 01 / Annexe 01:

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

Règlement d'exécution (UE) n° 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil.

Bijlage 02 / Annexe 02:

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

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

Bijlage 03 / Annexe 03 :

Belanghebbenden

Parties intéressées

CIR/MAS-01 - BIJLAGE I

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

BIJLAGE I

VOORVALLEN IN VERBAND MET DE VLUCHTUITVOERING MET HET LUCHTVAARTUIG

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

1. VLUCHTUITVOERING

1.1. Vluchtvoorbereiding

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

1.2. Voorbereiding van het luchtvaartuig

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

1.3. Opstijgen en landen

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

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

1.4. **Alle vluchtfasen**

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

1.5. **Andere soorten voorvallen**

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

2. TECHNISCHE VOORVALLEN

2.1. Structuren en systemen

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

standregeling (rolroer, hoogteroer, roer)).

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

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

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

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

4. NOODSITUATIES EN ANDERE KRITIEKE SITUATIES

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

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

5. EXTERNE OMGEVING EN METEOROLOGIE

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

6. BEVEILIGING

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

[\(1\)](#) Onder obstakels worden ook voertuigen verstaan.

BIJLAGE II

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

1. FABRICAGE

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

2. ONTWERP

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

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

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

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

worden verwijderd voordat de volledige levensduur ervan is voltooid.

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

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

BIJLAGE III

VOORVALLEN DIE VERBAND HOUDEN MET LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN EN -FACILITEITEN

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

1. VOORVALLEN IN VERBAND MET LUCHTVAARTUIGEN

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

2. VERSLECHTERING OF TOTAAL VERLIES VAN DIENSTEN OF FUNCTIES

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

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

3. ANDERE VOORVALLEN

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

⁽¹⁾ Onder obstakels worden ook voertuigen verstaan.

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

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

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

BIJLAGE IV

VOORVALLEN DIE VERBAND HOUDEN MET LUCHTVAARTTERREINEN EN GRONDDIENSTEN

1. VEILIGHEIDSBEHEER VAN EEN LUCHTVAARTTERREIN

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

1.1. Voorvallen in verband luchtvaartuigen en obstakels

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

1.2. Verslechtering of totaal verlies van diensten of functies

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

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

1.3. Andere voorvallen

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

2. GRONDAFHANDLING VAN LUCHTVAARTUIGEN

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

2.1. Voorvallen in verband luchtvaartuigen en luchtvaartterreinen

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

2.2. Verslechtering of totaal verlies van diensten of functies

1. Verlies of verstoring van de communicatie met het luchtvaartuig, voertuig, de eenheid voor

luchtverkeersdiensten of de eenheid van de platformbeheersdienst.

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

2.3. Specifieke voorvallen in verband met grondafhandeling

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

⁽¹⁾ Onder obstakels worden ook voertuigen verstaan.

⁽²⁾ Onder obstakels worden ook voertuigen verstaan.

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

BIJLAGE V

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

Voor de toepassing van deze bijlage wordt verstaan onder:

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

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

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

1.1. Vluchtuitvoering

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

1.2. Technische voorvallen

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

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

1.3. Interactie met luchtvaartnavigatiediensten en luchtverkeersbeheer

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

1.4. Noodsituaties en andere kritieke situaties

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

1.5. Externe omgeving en meteorologie

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

2. ZWEEFVLIEGTUIGEN

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

2.1. Vluchtuivoering

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

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

2.2. Technische voorvallen

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

2.3. Interactie met luchtvaartnavigatiediensten en luchtverkeersbeheer

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

2.4. Noodsituaties en andere kritieke situaties

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

2.5. Externe omgeving en meteorologie

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

3. LUCHTVAARTUIGEN LICHTER DAN LUCHT (LUCHTBALLONNEN EN LUCHTSCHEPEN)

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

3.1. Vluchtuitvoering

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

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

3.2. Technische voorvallen

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

3.3. Interactie met luchtvaartnavigatiediensten en luchtverkeersbeheer

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

3.4. Noodsituaties en andere kritieke situaties

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

3.5. Externe omgeving en meteorologie

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

CIR/MAS-01 - BIJLAGE II

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

1. GEMEENSCHAPPELIJKE VERPLICHTE GEGEVENSVELDEN

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

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

2. SPECIFIEKE VERPLICHTE GEGEVENSVELDEN

2.1. GEGEVENSVELDEN IN VERBAND MET HET LUCHTVAARTUIG

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

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

2.2. Gegevensvelden met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten

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

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

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

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

1. Luchtruim

- Luchtruimtype
- Luchtruimklasse
- Naam FIR/UIR

2.3. Gegevensvelden in verband met het luchtvaartterrein

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

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

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

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

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

CIR/MAS-01 - BIJLAGE III

Belanghebbenden

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

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

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

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

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