

Staten	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerkingtreding
TURKMENISTAN	Toetreding	08/06/1999	06/09/1999
URUGUAY	Toetreding	10/08/2001	08/11/2001
UZBEKISTAN	Toetreding	25/09/2000	24/12/2000
VANUATU	Toetreding	18/02/1999	19/05/1999
VERENIGDE STATEN	Bekrachtiging	06/12/1994	06/03/1995
VIETNAM	Toetreding	12/07/2002	10/10/2002
ZWEDEN	Bekrachtiging	13/09/1990	01/03/1992
ZWITSERLAND	Bekrachtiging	12/03/1993	10/06/1993

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 1263

[C — 2005/14071]

22 AVRIL 2005. — Arrêté royal relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5 modifié par la loi du 2 janvier 2001;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 37.854/4 donné le 26 janvier 2005;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le présent arrêté a pour objet la mise en œuvre de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile en vue de l'amélioration de la sécurité aérienne en garantissant que les informations pertinentes en matière de sécurité sont communiquées, collectées, stockées, protégées et diffusées.

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

Événement : tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne. L'événement est tel qu'il ne donne pas lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef au sens de l'arrêté royal du 9 décembre 1998 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile.

Direction Inspection : Direction relevant de la Direction générale Transport aérien du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Art. 3. L'objectif exclusif des comptes rendus d'événements est la prévention des accidents et incidents et non la détermination de fautes ou de responsabilités.

Art. 4. Le présent arrêté s'applique aux événements qui mettent en danger ou qui, s'ils ne sont pas corrigés, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne. Des listes d'exemples de tels événements figurent aux annexes I^{re} et II.

Art. 5. Dans un délai maximal de 72 heures à compter de leur survenance, les événements visés à l'article 4 sont communiqués à la Direction Inspection par toute personne dans l'exercice de ses fonctions, reprise dans l'énumération ci-après, et qui :

1° est l'exploitant ou le commandant d'un aéronef à turbine ou d'un aéronef de transport public utilisé ou exploité par un opérateur pour lequel les vérifications de sécurité en matière d'exploitation sont assurées par :

a) les autorités belges, quel que soit le lieu de survenance dudit événement;

b) les autorités d'un autre Etat membre, lorsque l'événement est survenu sur le territoire belge ou dans l'espace aérien belge;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 1263

[C — 2005/14071]

22 APRIL 2005. — Koninklijk besluit inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart, inzonderheid op artikel 5 gewijzigd bij de wet van 2 januari 2001;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies van de Raad van State nr 37.854/4, gegeven op 26 januari 2005;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het voorwerp van dit besluit is de tenuitvoerlegging van de richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart, met als doel bij te dragen tot verhoging van de luchtverkeersveiligheid door ervoor te zorgen dat voor de veiligheid relevante informatie wordt gemeld, verzameld, opgeslagen, beschermd en verspreid.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

Voorval : een operationele onderbreking, defect, fout of andere onregelmatigheid waardoor de vliegveiligheid wordt of kan worden beïnvloed. Het voorval is niet van aard om aanleiding te geven tot een ongeval of een ernstig incident in de zin van het koninklijk besluit van 9 december 1998 tot regeling van het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart.

Directie Inspectie : Directie die valt onder het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Art. 3. Het enige doel dat met de melding van voorvallen wordt beoogd, is ongevallen en incidenten te voorkomen en niet de schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.

Art. 4. Dit besluit is van toepassing op voorvallen die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar brengen, of in gevaar zouden brengen indien er niet corrigerend wordt opgetreden. De bijlagen I en II bevatten een lijst van voorbeelden van dergelijke voorvallen.

Art. 5. Binnen een termijn van maximum 72 uren, te rekenen vanaf het ogenblik dat ze zich voordoen, worden de in artikel 4 bedoelde voorvallen meegedeeld aan de Directie Inspectie door de hieronder opgesomde personen, in het kader van de uitoefening van hun functies :

1° de exploitant of de gezagvoerder van een luchtvaartuig met straalmotoren of een luchtvaartuig voor openbaar vervoer dat gebruikt wordt door een operator voor wie het toezicht op de veiligheid inzake exploitatie wordt verzekerd door :

a) de Belgische overheid, op welke plaats het voorval ook heeft plaatsgevonden;

b) de overheid van een andere Lidstaat, wanneer het voorval heeft plaatsgevonden op Belgisch grondgebied of in het Belgisch luchtruim;

2° assure les tâches de conception, de construction, d'entretien ou de modification d'un aéronef à turbine ou d'un aéronef de transport public, ou de tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous le contrôle des autorités belges, y compris lorsque ce contrôle est exercé au nom de l'Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation;

3° signe une attestation d'entretien, ou un certificat d'approbation pour remise en service relatifs à un aéronef à turbine ou à un aéronef de transport public, ou à tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous le contrôle des autorités belges, y compris lorsque ce contrôle est exercé au nom de l'Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation;

4° assume une fonction nécessitant qu'il reçoive l'agrément des autorités belges en tant que contrôleur de la navigation aérienne ou dispatcher;

5° assume la fonction de directeur d'un aéroport situé en Belgique couvert par le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires;

6° assume une fonction liée à l'installation, la modification, l'entretien, la réparation, la révision, la vérification en vol ou l'inspection des installations de navigation aérienne dont les autorités belges assument la responsabilité;

7° assume une fonction liée aux services d'assistance en escale des aéronefs, y compris le remplissage en carburant, le servicing, la préparation du devis de masse, le chargement, le dégivrage et le tractage dans un aéroport situé en Belgique couvert par le règlement (CEE) n° 2408/92.

Art. 6. De manière impartiale, la Direction Inspection collecte, évalue, traite et stocke dans une base de données, les événements dont il est rendu compte conformément à l'article 5.

Les accidents et les incidents graves sont également enregistrés dans cette base de données.

Art. 7. En vue de participer à un échange mutuel d'informations entre les Etats membres, la Direction Inspection met à la disposition des autorités compétentes des autres Etats membres et de la Commission, toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité stockées dans la base de données visée à l'article 6.

La base de données est compatible avec le logiciel spécifique de la Commission développé aux fins de l'application de la directive visée à l'article 1^{er}.

Art. 8. La Direction Inspection, lorsqu'elle reçoit un compte rendu d'événement, l'intègre dans sa base de données et en informe, chaque fois que cela est nécessaire, l'autorité compétente de l'Etat membre où l'événement s'est produit, où l'aéronef est immatriculé, où l'aéronef est construit et/ou dans lequel l'opérateur a reçu le certificat d'exploitation.

Art. 9. Toute entité chargée de réglementer la sécurité de l'aviation civile ou d'enquêter sur les accidents et les incidents de l'aviation civile au sein de la Communauté a accès aux informations sur les événements qui sont collectées et échangées conformément aux articles 6, 7 et 8, en vue de tirer des événements signalés des enseignements en matière de sécurité.

Art. 10. La Direction Inspection prend les mesures visées à l'article 11 pour garantir une confidentialité adéquate aux informations reçues conformément aux articles 7 et 9. Ces informations ne sont utilisées qu'aux seules fins du présent arrêté.

Art. 11. Indépendamment du type ou de la classification de l'événement, de l'accident ou de l'incident grave, les noms ou les adresses des personnes individuelles ne sont jamais enregistrés dans la base de données.

Art. 12. Sans préjudice des dispositions pénales applicables, l'Etat s'abstient d'intenter des procédures en ce qui concerne les infractions non préméditées ou commises par inadvertance, qu'il vient à connaître seulement parce qu'elles ont été signalées dans le cadre du présent arrêté, sauf dans les cas de négligence grave.

2° een persoon die zich, onder toezicht van de Belgische overheid, daarin begrepen het Europees Agentschap voor de Veiligheid in de Luchtvaart, bezighoudt met het ontwerp, de fabricage, het onderhoud of de modificatie van een luchtvaartuig met straalmotoren of een luchtvaartuig voor openbaar vervoer, of de uitrusting of onderdelen daarvan;

3° een persoon die, onder toezicht van de Belgische overheid, daarin begrepen het Europees Agentschap voor de Veiligheid in de Luchtvaart, een bewijs van onderhoudsinspectie of van vrijgave voor de dienst ondertekent met betrekking tot een luchtvaartuig met straalmotoren of een luchtvaartuig voor openbaar vervoer, of een uitrusting of onderdeel daarvan;

4° een persoon die een functie vervult waarvoor een machtiging van de Belgische overheid als luchtverkeersleider of als vluchtinformatiefunctionaris vereist is;

5° een bedrijfsleider van een in België gelegen luchthaven als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes;

6° een persoon die een functie vervult die verband houdt met installatie, modificatie, onderhoud, herstelling, revisie, vluchtverificatie of inspectie van luchtverkeersfaciliteiten waarvoor de Belgische overheid de verantwoordelijkheid draagt;

7° een persoon die een functie vervult in verband met de afhandeling van luchtvaartuigen aan de grond, met inbegrip van het tanken, de servicing, de opstelling van vrachtbrieven, het laden, het ijsvrij maken en het slepen op een in België gelegen luchthaven als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 2408/92.

Art. 6. De Directie Inspectie verzamelt, beoordeelt en verwerkt, op onpartijdige wijze, de overeenkomstig artikel 5 gemelde voorvallen, en slaat ze op in een databank.

De ongevallen en ernstige incidenten worden eveneens in deze databank geregistreerd.

Art. 7. Teneinde deel te nemen aan een wederzijdse uitwisseling van informatie tussen Lidstaten, stelt de Directie Inspectie alle voor de veiligheid relevante inlichtingen die in de in artikel 6 bedoelde databank zijn opgeslagen ter beschikking van de bevoegde instanties van de andere Lidstaten en van de Commissie.

De databank is verenigbaar met de speciale programmatuur van de Commissie die werd ontwikkeld voor de toepassing van de in artikel 1 bedoelde richtlijn.

Art. 8. Wanneer de Directie Inspectie een melding van een voorval ontvangt, slaat zij die in haar databank op en stelt, telkens het nodig is, de bevoegde instantie van de Lidstaat waar het voorval heeft plaatsgevonden, waar het luchtvaartuig is ingeschreven, waar het luchtvaartuig is gebouwd, en/of waar de exploitant is gecertificeerd, daarvan in kennis.

Art. 9. Elke instantie met regelgevende bevoegdheid op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart of met onderzoeksbevoegdheid voor ongevallen en incidenten die zich in de burgerluchtvaart in de Gemeenschap voordoen, heeft toegang tot de overeenkomstig de artikelen 6, 7 en 8 verzamelde en uitgewisselde informatie over de voorvallen teneinde uit de gemelde voorvallen lering te kunnen trekken op gebied van veiligheid.

Art. 10. De Directie Inspectie neemt de in artikel 11 bedoelde maatregelen om een passende geheimhouding te waarborgen van de informatie die overeenkomstig de artikelen 7 en 9 werd ontvangen. Deze informatie wordt uitsluitend voor de doelstelling van dit besluit gebruikt.

Art. 11. Namen of adressen van individuele personen worden, ongeacht het type of de categorie voorvallen, ongevallen of ernstige incidenten, nooit in de databank geregistreerd.

Art. 12. Onverminderd de toepasselijke strafbepalingen, onthoudt de Staat zich van het instellen van procedures naar aanleiding van opzettelijk of uit onachtzaamheid begane overtredingen, indien hiervan alleen maar kennis is verkregen door een melding in het kader van dit besluit, behalve indien er sprake is van grove nalatigheid.

Art. 13. § 1^{er}. L'employeur occupant un travailleur qui a communiqué un événement en application du présent arrêté, ne peut pas mettre fin à la relation de travail, ni modifier unilatéralement les conditions de travail, sauf pour des motifs étrangers à cette communication.

§ 2. La charge de la preuve des motifs visés au § 1^{er} incombe à l'employeur lorsque le travailleur est licencié ou lorsque ses conditions de travail ont été modifiées unilatéralement dans les douze mois qui suivent la communication de l'événement.

§ 3. Lorsque l'employeur met fin à la relation de travail ou modifie unilatéralement les conditions de travail en violation des dispositions du § 1^{er}, le travailleur ou l'organisation de travailleurs à laquelle il est affilié, peut demander sa réintégration dans l'entreprise ou l'institution, dans les conditions qui prévalaient avant la communication de l'événement.

Cette demande est faite par lettre recommandée à la poste, dans les trente jours qui suivent la date de la notification du préavis, de la rupture sans préavis ou de la modification unilatérale des conditions de travail. L'employeur doit prendre position sur cette demande dans un délai de trente jours suivant la notification de la lettre.

L'employeur qui réintègre le travailleur dans l'entreprise ou l'institution ou le reprend dans sa fonction antérieure dans les conditions qui prévalaient avant la communication de l'événement, est tenu de payer la rémunération perdue du fait du licenciement ou de la modification des conditions de travail et de verser les cotisations des employeurs et des travailleurs afférentes à cette rémunération.

§ 4. Lorsqu'après la demande visée au § 3, alinéa 1^{er}, le travailleur n'est pas réintégré ou repris dans sa fonction dans les conditions qui prévalaient avant la communication de l'événement, et que son licenciement ou la modification unilatérale de ses conditions de travail ont été jugés contraires aux dispositions du § 1^{er}, l'employeur paie au travailleur une indemnité.

Cette indemnité est égale, selon le choix du travailleur, soit à un montant forfaitaire correspondant à la rémunération brute de six mois, soit au préjudice réellement subi par le travailleur, à charge pour celui-ci de prouver l'étendue de ce préjudice, dans ce dernier cas.

Art. 14. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} juillet 2005.

Art. 15. Notre Ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 22 avril 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Annexe I^{re}

Liste d'événements liés à l'exploitation, à l'entretien, à la réparation et à la construction des aéronefs qui doivent être signalés

Note 1 : Bien que cette annexe énumère la majorité des événements à signaler, elle ne peut pas être entièrement exhaustive. Tout autre événement qui, de l'avis des personnes concernées, remplit les critères, doit également être signalé.

Note 2 : La présente annexe n'inclut pas les accidents. Outre les autres exigences en matière de notification des accidents, ils doivent également être enregistrés dans la base de données visée à l'article 6.

Note 3 : La présente annexe contient des exemples d'exigences en matière de notification liées à l'exploitation, l'entretien, la réparation et la construction des aéronefs.

Note 4 : Les événements à signaler sont ceux qui ont mis en danger ou auraient pu mettre en danger la sécurité d'exploitation ou qui auraient pu conduire à créer des conditions d'insécurité. Tout événement qui, de l'avis de la personne chargée de signaler les incidents, n'a pas mis en danger la sécurité d'exploitation mais présenterait un danger dans des circonstances différentes mais semblables, doit être signalé. La notification d'un événement peut être jugée nécessaire pour une catégorie de produits, de pièces ou d'équipement et ne pas l'être

Art. 13. § 1. De werkgever die een werknemer tewerkstelt die melding heeft gemaakt van een voorval in toepassing van dit besluit, mag de arbeidsverhouding niet beëindigen, noch de arbeidsvoorwaarden eenzijdig wijzigen, behalve om redenen die vreemd zijn aan die melding.

§ 2. De bewijslast van de in § 1 bedoelde redenen berust bij de werkgever, wanneer de werknemer wordt ontslagen of de arbeidsvoorwaarden eenzijdig worden gewijzigd binnen twaalf maanden volgend op de melding van het voorval.

§ 3. Wanneer de werkgever de arbeidsverhouding beëindigt of de arbeidsvoorwaarden eenzijdig wijzigt in strijd met de bepalingen van § 1, kan de werknemer, of de werknemersorganisatie waarbij hij is aangesloten, verzoeken hem opnieuw in de onderneming of de instelling op te nemen onder de voorwaarden die bestonden vóór de melding van het voorval.

Dit verzoek moet met een aangetekende brief gebeuren binnen dertig dagen volgend op de datum van de kennisgeving van de opzegging, van de beëindiging zonder opzegging of van de eenzijdige wijziging van de arbeidsvoorwaarden. De werkgever moet zich binnen dertig dagen volgend op de kennisgeving van de brief over het verzoek uitspreken.

De werkgever die de werknemer opnieuw in de onderneming of de instelling opneemt of hem zijn functie onder de voorwaarden die bestonden vóór de melding van het voorval teruggeeft, moet het wegens ontslag of wijziging van de arbeidsvoorwaarden gederfde loon betalen alsmede de werkgevers- en werknemersbijdragen op dat loon storten.

§ 4. Wanneer de werknemer na het in § 3, eerste lid, bedoelde verzoek niet opnieuw wordt opgenomen of zijn functie niet onder de voorwaarden die vóór de melding van het voorval golden, kan uitoefenen, en de rechter geoordeeld heeft dat het ontslag of de eenzijdige wijziging van de arbeidsvoorwaarden indruist tegen de bepalingen van § 1, moet de werkgever aan de werknemer een vergoeding betalen.

Deze vergoeding bedraagt, naar keuze van de werknemer, hetzij een forfaitair bedrag dat overeenstemt met het brutoloon voor zes maanden, hetzij de werkelijk door de werknemer geleden schade; in laatstgenoemd geval moet de werknemer de omvang van de geleden schade bewijzen.

Art. 14. Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2005.

Art. 15. Onze Minister die de luchtvaart in zijn bevoegdheid heeft, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 22 april 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

Bijlage I

Lijst van te melden voorvallen in verband met de vluchtuitvoering, het onderhoud, de herstelling en de bouw van luchtvaartuigen

Noot 1 : Ofschoon de meeste voorvallen die gemeld moeten worden in deze bijlage voorkomen, kan deze niet absoluut volledig zijn. Andere voorvallen die volgens de betrokkenen aan de criteria voldoen, moeten eveneens worden gemeld.

Noot 2 : Deze bijlage heeft geen betrekking op de ongevallen. Naast andere voorschriften betreffende het melden van ongevallen, moeten dergelijke ongevallen ook in de in artikel 6 bedoelde databank worden opgeslagen.

Noot 3 : Deze bijlage bevat voorbeelden van meldingsvoorschriften op het gebied van de vluchtuitvoering, het onderhoud, de herstelling en de bouw van luchtvaartuigen.

Noot 4 : Te melden voorvallen zijn voorvallen waarbij de veiligheid van de vluchtuitvoering in gevaar was of kon geweest zijn, of die tot een onveilige toestand hadden kunnen leiden. Indien een voorval volgens de melder de veiligheid van de vluchtuitvoering niet in gevaar heeft gebracht maar bij herhaling in andere doch vergelijkbare omstandigheden voor gevaar zou zorgen, moet van dat voorval melding worden gemaakt. Wat voor één productklasse, onderdeel of uitrusting als een te melden voorval wordt beschouwd, behoeft dat voor een

pour une autre catégorie; l'absence ou la présence d'un facteur donné, humain ou technique, peut transformer un événement en accident ou en incident grave.

Note 5 : Des exigences spécifiques en matière de notification de défaillances ou de mauvais fonctionnement peuvent être associées aux autorisations d'exploitation spécifiques, par exemple RVSM, ETOPS, RNAV, ou à un programme spécifique de conception ou d'entretien.

SOMMAIRE

A : OPERATIONS EN VOL

B : ELEMENTS TECHNIQUES DE L'AERONEF

C : ENTRETIEN ET REPARATION DE L'AERONEF

D : SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE, INSTALLATIONS ET SERVICES AU SOL

A. OPERATIONS EN VOL

1. Exploitation de l'aéronef

a) Manœuvres d'évitement :

— risque de collision avec un autre aéronef, un terrain ou tout autre objet ou situation dangereuse où une action d'évitement aurait été appropriée.

— manœuvre d'évitement nécessaire pour éviter une collision avec un autre aéronef, un terrain ou tout autre objet.

— manœuvre d'évitement pour éviter toutes autres situations dangereuses.

b) Incidents au décollage ou à l'atterrissage, notamment atterrissages forcés ou de précaution. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste. Décollages, décollages interrompus, atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée, occupée ou inadaptée. Incursions sur piste.

c) Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.

d) Quantité de carburant dangereusement faible ou incapacité à transférer du carburant ou à utiliser la quantité totale utilisable.

e) Perte de contrôle de l'aéronef (notamment partielle), quelle qu'en soit la cause.

f) Événements à des vitesses proches de V1 ou supérieures, résultant d'une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ou conduisant à une telle situation (par exemple, décollage interrompu, heurt de queue, perte de puissance de moteur, etc.).

g) Remise de gaz conduisant à une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

h) Ecart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue (plus de 300 pieds), quelle qu'en soit la cause.

i) Descente au-dessous de la hauteur/altitude de décision ou de la hauteur/altitude minimale de descente sans la référence visuelle nécessaire.

j) Perte des repères de position par rapport à la position réelle ou à la position d'un autre aéronef.

k) Rupture des communications entre membres de l'équipage de conduite ou entre les membres de l'équipage de conduite et d'autres (personnel de cabine, contrôle aérien, service technique).

l) Atterrissage lourd – un atterrissage pour lequel un « contrôle d'atterrissage lourd » est jugé nécessaire.

m) Dépassement des limites du déséquilibre de la répartition du carburant.

n) Affichage incorrect d'un code SSR ou d'une échelle d'altimètre.

o) Programmation incorrecte ou introduction de données erronées dans les équipements utilisés pour la navigation ou les calculs de performance, ou utilisation de données inexacts.

p) Réception ou interprétation incorrectes de messages RTF.

q) Mauvais fonctionnement ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.

r) Aéronef s'écartant par inadvertance d'une surface pavée.

s) Collision entre un aéronef et tout autre aéronef, véhicule ou autre objet au sol.

t) Actionnement incorrect et/ou par inadvertance d'une commande.

andere productklasse, een ander onderdeel of andere uitrusting nog niet te zijn; het al dan niet voorkomen van één enkele menselijke of technische factor kan van een voorval een ongeval of ernstig incident maken.

Noot 5 : Specifieke goedkeuringen op het stuk van vluchtuitvoering, zoals RVSM, ETOPS, RNAV, of ontwerp- of onderhoudsprogramma's kunnen voorzien in specifieke meldingsvoorschriften voor tekortkomingen of storingen die verband houden met de betreffende goedkeuring of het betreffende programma.

INHOUD

A : VLUCHTUITVOERING DOOR HET LUCHTVAARTUIG

B : LUCHTVAARTUIGTECHNIEK

C : ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN LUCHTVAARTUIGEN

D : LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN, FACILITEITEN EN GRONDDIENSTEN

A. VLUCHTUITVOERING DOOR HET LUCHTVAARTUIG

1. Werking van het luchtvaartuig

a) Uitwijkmanoeuvres :

— gevaar van botsing met een ander luchtvaartuig, terrein of ander object of een onveilige situatie, waarin uitwijken terecht zou zijn geweest.

— een uitwijkmanoeuvre dat nodig is om een botsing met een ander luchtvaartuig, terrein of ander object te vermijden.

— een uitwijkmanoeuvre dat nodig is om andere onveilige situaties te voorkomen.

b) Incidenten bij het starten of landen, inclusief gedwongen landingen of landingen uit voorzorg. Incidenten zoals te vroeg aan de grond komen, overschrijding van het einde of de zijkanten van de start- of landingsbaan. Opstijgingen, afgebroken opstijgingen, landingen of landingspogingen op een gesloten, bezette of verkeerde baan. Mensen op start- of landingsbaan.

c) Onmogelijkheid om de verwachte prestaties bij het opstijgen of bij het begin van het klimmen te halen.

d) Kritiek laag brandstofpeil of onmogelijkheid om brandstof over te hevelen of de totale hoeveelheid bruikbare brandstof te gebruiken.

e) Onbestuurbaarheid van het luchtvaartuig (ook gedeeltelijk of tijdelijk) door een willekeurige oorzaak.

f) Voorvallen dichtbij of boven V1 snelheden die het gevolg zijn van of leiden tot een gevaarlijke of potentieel gevaarlijke situatie (bijvoorbeeld afgebroken start, staart tegen de startbaan bij het opstijgen, vermindering van motorvermogen, enz.).

g) Doorstart waardoor een gevaarlijke of potentieel gevaarlijke situatie ontstaat.

h) Onopzettelijke aanzienlijke afwijking van de luchtsnelheid, beoogde koers of hoogte (meer dan 300 voet) door een willekeurige oorzaak.

i) Daling beneden de beslissingshoogte/-altitude of minimumdalingshoogte/-altitude zonder de vereiste visuele referentie.

j) Actuele positie of positie ten opzichte van een ander luchtvaartuig is niet langer bekend.

k) Communicatie tussen leden van het stuurpersoneel onderling of tussen de leden van het stuurpersoneel en anderen (cabinepersoneel, luchtverkeersleiding, engineering) valt uit.

l) Heavy landing – een landing waarna een « heavy landing check » noodzakelijk geacht wordt.

m) Overschrijding van de grenzen voor ongelijke brandstofverdeling.

n) Onjuiste instelling van een SSR-code of van een hoogtemeterschaal.

o) Onjuiste programmering of invoering van foutieve gegevens in apparatuur die voor navigatie of prestatieberekeningen wordt gebruikt of gebruik van foutieve gegevens.

p) Verkeerde ontvangst of interpretatie van RTF-berichten.

q) Storingen of defecten in het brandstofsysteem die een belangrijke invloed hadden op de brandstoftoevoer en/of -distributie.

r) Luchtvaartuig dat het verharde oppervlak verlaat zonder dat zulks de bedoeling is.

s) Botsing tussen een luchtvaartuig en elk ander luchtvaartuig, een voertuig of een ander voorwerp op de grond.

t) Onopzettelijke en/of verkeerde besturingshandeling.

u) Incapacité de réaliser la configuration prévue de l'aéronef pour toute phase de vol (par exemple, train d'atterrissage et trappes, ailerons, stabilisateurs, becs de bord d'attaque, etc.).

v) Danger ou danger potentiel découlant d'une simulation d'une situation d'urgence lors de formation, de vérification ou d'essai.

w) Vibrations anormales.

x) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef, par exemple, alerte de configuration, avertisseur de décrochage (vibrations du manche), alerte de survitesse, etc., à moins :

1° que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication était fautive, à condition que la fautive alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage, ou

2° qu'il ait été actionné à des fins de formation ou d'essai.

y) « Avertissement » de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque :

1° l'aéronef s'approche à une plus faible distance du sol que prévu, ou

2° l'avertissement se déclenche en mode IMC ou la nuit et on a établi qu'il est dû à une vitesse de descente élevée (mode 1), ou

3° l'avertissement résulte du fait que le train d'atterrissage ou les volets d'atterrissage n'ont pas été actionnés au point d'approche approprié (mode 4), ou

4° la réaction de l'équipage à l'avertissement a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger, par exemple une réduction de la distance par rapport à d'autres aéronefs. Il peut s'agir d'un avertissement de tout mode ou type, c'est-à-dire d'un avertissement vrai, d'un avertissement parasite ou d'un faux avertissement.

z) « Alerte » de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque la réaction de l'équipage à l'alerte a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger.

aa) Indications ACAS.

bb) Souffle de réacteur ou d'hélice entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.

2. Situations d'urgence

a) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives, même si les incendies ont été éteints.

b) Recours à toute procédure non standard adoptée par l'équipage de conduite ou de cabine pour faire face à une situation d'urgence, lorsque :

1° la procédure existe mais n'est pas utilisée;

2° il n'existe pas de procédure;

3° la procédure existe mais est incomplète ou inappropriée;

4° la procédure est incorrecte;

5° une procédure incorrecte est utilisée.

c) Inadaptation de toute procédure destinée à être utilisée en cas de situation d'urgence, y compris à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.

d) Tout événement entraînant une évacuation d'urgence.

e) Dépressurisation.

f) Utilisation de tout équipement d'urgence ou des procédures prescrites en cas de situation d'urgence afin de remédier à une situation donnée.

g) Tout événement entraînant la déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « Panne »).

h) Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.

i) Situations nécessitant l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par tout membre d'équipage.

3. Incapacité de l'équipage

a) Incapacité de tout membre de l'équipage de conduite, y compris celle qui survient avant le départ si on estime qu'elle aurait pu entraîner une incapacité après le décollage.

b) Incapacité de tout membre de l'équipage de cabine qui l'empêche d'exécuter des tâches essentielles en cas de situation d'urgence.

u) Onmogelijkheid om de voor een vluchtfase gewenste configuratie te verkrijgen (bijvoorbeeld landingsgestel en -deuren, vleugelkleppen, stabilisators, neuskleppen enz.).

v) Een gevaarlijke of potentieel gevaarlijke situatie die het gevolg is van een simulering van noodgevallen tijdens opleidingsactiviteiten, systeemcontroles of tests.

w) Abnormale trillingen.

x) Werking van een hoofdwaarschuwingssysteem in verband met door het luchtvaartuig uitgevoerde manoeuvres, bijvoorbeeld configuratiawaarschuwing, overtrekwaarschuwing (stick shake), waarschuwing voor te hoge snelheid enz., tenzij :

1° de bemanning met zekerheid kon vaststellen dat de aanwijzing fout was, op voorwaarde dat de reactie van de bemanning op het loos alarm niet tot moeilijkheden of gevaar leidde, of

2° de werking voor opleidings- of testdoeleinden is verricht.

y) GPWS/TAWS « waarschuwing » wanneer :

1° het luchtvaartuig dichterbij de grond komt dan voorzien, of

2° de waarschuwing in IMC of 's nachts wordt gegeven en een reactie op een hoge daalsnelheid (mode 1) blijkt te zijn, of

3° de waarschuwing wordt gegeven omdat het landingsgestel of de landingskleppen niet op het juiste punt tijdens de nadering werden uitgelaten (mode 4), of

4° de reactie van de bemanning op de « waarschuwing » tot moeilijkheden of gevaar leidt of zou hebben kunnen leiden, bijvoorbeeld een mogelijk verminderde separatie van ander vliegverkeer. Het kan hierbij gaan om waarschuwingen van iedere « mode » of iedere soort d.i. echte, storende of valse waarschuwingen.

z) GPWS/TAWS « alarm » wanneer de reactie van de bemanning op het « alarm » leidt of had kunnen leiden tot moeilijkheden of gevaar.

aa) ACAS RA's.

bb) Incidenten met betrekking tot de luchtstroom van een straalmotor of luchtschroef met aanzienlijke schade of ernstig letsel als gevolg.

2. Noodgevallen

a) Brand, explosie, rook of giftige of schadelijke dampen, ook al werd de brand geblust.

b) De toepassing van een andere dan de normale procedure door het stuurpersoneel of het cabinepersoneel om aan een noodsituatie het hoofd te bieden, indien :

1° de procedure bestaat maar niet wordt toegepast;

2° geen procedure bestaat;

3° de procedure bestaat, maar onvolledig of ongeschikt is;

4° de procedure niet correct is;

5° een incorrecte procedure wordt toegepast.

c) Ontoereikendheid van procedures die in noodsituaties moeten worden gevolgd, ook wanneer zij worden toegepast voor onderhouds-, opleidings- of testdoeleinden.

d) Elk voorval dat leidt tot ontruiming in een noodsituatie.

e) Depressurisatie.

f) Elk gebruik van nooduitrusting of de toepassing van voorgeschreven noodprocedures om aan een noodsituatie het hoofd te bieden.

g) Elk voorval dat leidt tot het aangaan van een noodoproep (« Mayday » of « Pan »).

h) De gebrekkige werking van een noodstelsel of nooduitrusting, inclusief alle uitgangen en de verlichting, ook bij het gebruik voor onderhouds- of opleidingsdoeleinden of voor tests.

i) Situaties waarin een lid van de bemanning gebruik moet maken van extra zuurstof.

3. Arbeidsongeschiktheid van de bemanning

a) Het arbeidsongeschikt worden van een lid van het stuurpersoneel, inclusief voorvallen vóór de start, indien men denkt dat deze tot arbeidsongeschiktheid na het opstijgen hadden kunnen leiden.

b) Het arbeidsongeschikt worden van een lid van het cabinepersoneel, dat vervolgens niet meer in staat is om in noodgevallen essentiële taken te verrichten.

4. Blessures

Événements qui ont entraîné ou auraient pu entraîner des blessures importantes des passagers ou de l'équipage mais qui ne sont pas considérés comme un accident à signaler.

5. Météorologie

a) Coup de foudre ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

b) Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

c) Turbulences graves entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles un « contrôle de turbulence » est jugé nécessaire.

d) Cisaillement du vent.

e) Givre entraînant des difficultés de manoeuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

6. Sécurité

a) Actes illicites, notamment alerte à la bombe ou détournement.

b) Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés.

c) Découverte d'un passager clandestin.

7. Autres événements

a) Survenue répétée d'un type déterminé d'événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

b) Collision avec un oiseau ayant entraîné des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

c) Turbulences de sillage.

d) Tout autre événement, quel qu'en soit le type, ayant mis en danger ou ayant pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants, à bord de l'aéronef ou au sol.

B. ELEMENTS TECHNIQUES DE L'AERONEF

1. Structure

Toutes les défaillances structurales n'ont pas à être signalées. Une évaluation technique indique si une défaillance est d'une gravité telle qu'elle doit être signalée. Les exemples suivants peuvent être pris en considération :

a) Dommage d'un élément structural principal qui n'a pas été qualifié de tolérant aux dommages (élément à durée de vie limitée). Les éléments structuraux principaux sont ceux qui contribuent de manière importante à supporter les contraintes subies en vol, au sol, ou dues à la pressurisation, et dont la défaillance peut entraîner une panne catastrophique de l'aéronef.

b) Défaut ou dommage dépassant les dommages admissibles à un élément structural principal qui a été qualifié de tolérant aux dommages.

c) Dommage ou défaut dépassant les tolérances autorisées d'un élément structural dont la défaillance peut réduire la rigidité structurale dans de telles proportions que les marges de sécurité contre le flottement, la divergence ou l'inversion des commandes n'est plus respectée.

d) Dommage ou défaut d'un élément structural qui peut entraîner la libération d'objets de masse susceptibles de blesser les occupants de l'aéronef.

e) Dommage ou défaut d'un élément structural susceptible de compromettre le bon fonctionnement des systèmes. Voir point 2. ci-après.

f) Perte d'un élément de la structure de l'aéronef en vol.

2. Systèmes

Les critères généraux suivants applicables à tous les systèmes sont proposés :

a) Des procédures d'exploitation standard, des manoeuvres, etc., n'ont pas pu être accomplies de façon satisfaisante suite à une perte, un mauvais fonctionnement important ou un défaut important de tout système, sous-système ou ensemble d'équipements.

b) Incapacité de l'équipage à maîtriser le système, par exemple :

1° Actions non maîtrisées.

2° Réponses incorrectes et/ou incomplètes, notamment limitation de mouvement ou raideur.

3° Emballement.

4° Défaillance ou déconnexion mécanique.

4. Letsel

Voorvallen die hebben geleid of hadden kunnen leiden tot ernstig letsel voor de passagiers of bemanningsleden, maar die niet worden beschouwd als een ongeval dat gemeld moet worden.

5. Meteorologie

a) Een blikseminslag met als gevolg schade aan het luchtvaartuig of het uitvallen of de storing van een essentiële dienst.

b) Een hagelbui met als gevolg schade aan het luchtvaartuig of het uitvallen of de storing van een essentiële dienst.

c) Het terechtkomen in hevige turbulentie – hetgeen tot gewonden onder de inzittenden leidt of in verband waarmee een « turbulence check » van het luchtvaartuig nodig wordt geacht.

d) Het terechtkomen in windschering.

e) Ijsvorming met ernstige besturingsmoeilijkheden, schade aan het luchtvaartuig of uitvallen of slecht functioneren van een essentieel onderdeel.

6. Veiligheid

a) Wederrechtelijke gedragingen, ondermeer bommelding of kaping.

b) Moeilijkheden om onder invloed verkerende, gewelddadige of weerspannige passagiers onder controle te houden.

c) Ontdekking van een verstekeling.

7. Andere voorvallen

a) Het herhaaldelijk voorkomen van een bepaald soort voorval, dat als afzonderlijk voorval niet als "te melden" zou worden beschouwd, maar dat gezien de frequentie ervan een mogelijk gevaar inhoudt.

b) Een vogelaanvaring met als gevolg schade aan het luchtvaartuig of het uitvallen of de storing van een essentiële dienst.

c) Het terechtkomen in zogwervelingen.

d) Ieder ander willekeurig voorval aan boord van het luchtvaartuig of op de grond dat gevaarlijk of mogelijk gevaarlijk wordt geacht voor het luchtvaartuig of de inzittenden.

B. LUCHTVAARTUIGTECHNIEK

1. Structuur

Niet alle structurele gebreken dienen te worden gemeld. Technische kennis is vereist om te besluiten of een gebrek ernstig genoeg is om te worden gemeld. De volgende voorbeelden kunnen in aanmerking worden genomen :

a) Schade aan een belangrijk structurelement dat niet wordt beschouwd als faalveilig (onderdeel met beperkte levensduur). Belangrijke structurelementen zijn onderdelen die een significante rol vervullen in het dragen van vlieg-, grond- en pressurisatiebelastingen en waarin gebreken rampzalige gevolgen kunnen hebben voor het luchtvaartuig.

b) Defect of schade, dat/die de toelaatbare schade overschrijdt, aan een belangrijk structurelement dat als faalveilig wordt beschouwd.

c) Schade of defect die/dat de toegestane toleranties overschrijdt, aan een structurelement waardoor de structurele stijfheid zodanig kan afnemen dat de vereiste veiligheidsmarges inzake flutter, divergentie of omkering van de roerwerking niet langer beschikbaar zijn.

d) Schade aan of defect van een structurelement waardoor stukken kunnen vrijkomen die inzittenden van het luchtvaartuig kunnen verwonden.

e) Schade aan of defect van een structurelement waardoor de goede werking van systemen in gevaar kan komen. Zie punt 2. hierna.

f) Het verlies van een onderdeel van het luchtvaartuig tijdens de vlucht.

2. Systemen

Voorgesteld wordt dat voor alle systemen de volgende algemene criteria gelden :

a) De standaardbedieningsprocedures, routinehandelingen, enz. konden niet naar behoren worden uitgevoerd ingevolge het uitvallen, een ernstige storing of een ernstig defect van een systeem, subsysteem of apparatuur.

b) Onmogelijkheid voor de bemanning om het systeem te bedienen, bijvoorbeeld :

1° Onbevolen handelingen.

2° Verkeerde en/of onvolledige reacties, inclusief beperking van bewegingen of stijfheid.

3° Doorslaan.

4° Mechanische breuk of gebrek.

c) Défaillance ou mauvais fonctionnement d'une ou de plusieurs fonctions exclusives du système (un système peut intégrer plusieurs fonctions).

d) Interférence au sein des systèmes ou entre eux.

e) Défaillance ou mauvais fonctionnement du dispositif de protection ou du système de secours associés au système.

f) Perte de redondance du système.

g) Tout événement résultant d'un comportement non prévu d'un système.

h) Pour les aéronefs avec un seul système principal, sous-systèmes ou ensembles d'équipements :

perte, mauvais fonctionnement important ou défaut important de tout système principal, sous-système ou ensemble d'équipements.

i) Pour les aéronefs avec plusieurs systèmes principaux indépendants, sous-systèmes ou ensembles d'équipements :

perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de plus d'un système principal, sous-système ou ensemble d'équipements.

j) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié aux systèmes ou à l'équipement de l'aéronef à moins que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication était fautive, à condition que la fautive alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage.

k) Fuite de fluides hydrauliques, de carburant, d'huile ou d'autres liquides, ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

l) Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication ayant pu entraîner des indications trompeuses pour l'équipage.

m) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut relatif au fonctionnement du système survenant lors d'une phase critique du vol.

n) Baisse importantes des performances réelles par rapport à celles approuvées, entraînant une situation dangereuse (en tenant compte de la précision de la méthode de calcul des performances), notamment en ce qui concerne le fonctionnement des freins, la consommation de carburant, etc.

o) Asymétrie des commandes de vols; par exemple, volets, becs, destructeurs de portance (spoilers), etc.

L'appendice à la présente annexe comporte une liste d'exemples d'événements à signaler résultant de l'application de ces critères généraux à des systèmes donnés.

3. Systèmes de propulsion (notamment moteurs, hélices, systèmes à rotor) et systèmes APU

a) Extinction, arrêt ou défaut important de fonctionnement d'un moteur.

b) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de tout élément tournant à grande vitesse (par exemple : APU, démarreur pneumatique, climatiseur, moteur à turbine à air, hélice ou rotor).

c) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'un moteur ou groupe turbomoteur entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes :

1° non-confinement de composants/débris;

2° incendie intérieur ou extérieur non maîtrisé, ou fuite de gaz chaud;

3° poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote;

4° système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas ou fonctionnant par inadvertance;

5° impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur;

6° défaillance du bati-moteur;

7° perte partielle ou complète d'un élément important du groupe motopropulseur;

8° émanations visibles denses ou concentrations de produits toxiques suffisantes pour entraîner une incapacité de l'équipage ou des passagers;

9° impossibilité d'éteindre le moteur par les procédures normales;

10° impossibilité de redémarrer un moteur en état de fonctionnement.

c) Gebrek of storing in de exclusieve functies van het systeem (in één systeem kunnen verscheidene functies zijn geïntegreerd).

d) Interferentie binnen of tussen systemen.

e) Gebrek of storing van de beveiligingsinrichting die of van het noodstelsel dat met het systeem is verbonden.

f) Verlies van redundantie van het systeem.

g) Elk voorval dat het gevolg is van onvoorzien gedrag van een systeem.

h) Voor typen luchtvaartuigen met enkelvoudige hoofdsystemen, subsystemen of apparatuur :

uitvallen, ernstige storing of defect van een hoofdsysteem, subsysteem of apparatuur.

i) Voor typen luchtvaartuigen met meervoudige onafhankelijke hoofdsystemen, subsystemen of apparatuur :

uitvallen, ernstige storing of defect van meerdere hoofdsystemen, subsystemen of apparatuur.

j) Het in werking treden van een hoofdwaarschuwingssysteem dat met systemen of uitrusting van het luchtvaartuig verbonden is, tenzij de bemanning met zekerheid kon vaststellen dat de aanwijzing fout was, op voorwaarde dat de reactie van de bemanning op het loos alarm niet tot moeilijkheden of gevaar leidde.

k) Lekkage van hydraulische vloeistof, brandstof, olie of andere vloeistoffen met als gevolg brandgevaar of mogelijke gevaarlijke verontreiniging van de stuurtoestel, de systemen of de apparatuur van het luchtvaartuig, of gevaar voor de inzittenden.

l) Storing of defect in een verklikkersysteem, met de mogelijkheid van misleidende aanwijzingen voor de bemanning als gevolg.

m) Iedere storing, gebrek of defect betreffende de werking van het systeem die/dat zich voordoet in een kritieke vluchtfase.

n) Voorvallen van aanzienlijke tekortkomingen in de feitelijke prestaties in vergelijking met de goedgekeurde prestaties, die tot een gevaarlijke situatie hebben geleid (rekening houdend met de nauwkeurigheid van de prestatieberekeningsmethode), inclusief remkracht, brandstofverbruik, enz.

o) Asymmetrie van besturingsorganen, bv. kleppen en neusvleugels, spoilers, enz.

Het aanhangsel bij deze bijlage bevat een lijst van voorbeelden van te melden voorvallen die voortvloeien uit de toepassing van deze algemene criteria op specifieke systemen.

3. Voortstuwing (inclusief motoren, schroeven, rotorsystemen) en hulpaggregaten (APU's)

a) Het uitvallen of afzetten van een motor, of een ernstige motorstoring.

b) Overtoerental of onmogelijkheid om het toerental te regelen van een met hoge snelheid ronddraaiende component (bijvoorbeeld APU, pneumatische starter, luchtbehandelingsstoel, luchturbine-motor, schroef of rotor).

c) Gebrek of storing in een deel van een motor of energiebron met één of meer van de onderstaande gevolgen :

1° niet insluiting van onderdelen/ brokstukken;

2° ongecontroleerde brand aan de binnen- of buitenzijde of ontsnapping van heet gas;

3° stuwkracht in een andere dan de door de piloot gewenste richting;

4° stuwomkeersysteem dat niet werkt of ongewild in werking treedt;

5° onmogelijkheid om het vermogen, de stuwkracht of het toerental te regelen;

6° gebrek in de constructie van de motorophanging;

7° gedeeltelijk of volledig verlies van een belangrijk deel van de voortstuwinginstallatie;

8° voldoende dichte zichtbare rookontwikkeling of voldoende concentraties van giftige producten om het personeel of de passagiers uit te schakelen;

9° onmogelijkheid om met de normale procedures een motor af te zetten;

10° onmogelijkheid om een vliegklare motor opnieuw te starten.

d) Perte de puissance/poussée, modification ou oscillation non maîtrisées, classifiées comme perte de poussée ou de contrôle de la puissance (LOTC) :

- 1° pour un aéronef à un seul moteur, ou
- 2° lorsque l'événement est considéré comme excessif pour les opérations concernées, ou
- 3° lorsque cela peut affecter plus d'un moteur dans un aéronef multimoteurs, particulièrement dans le cas d'un bimoteur, ou
- 4° pour un aéronef multimoteurs lorsqu'un type de moteur identique ou semblable est utilisé dans des conditions d'opérations telles que l'événement serait considéré dangereux ou critique.

e) Tout défaut sur un élément à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie.

f) Défauts d'origine commune susceptibles de causer un taux d'arrêt moteur en vol tel qu'il est possible que plus d'un moteur soit coupé sur le même vol.

g) Limiteur de moteur ou dispositif de commande ne fonctionnant pas quand ils sont actionnés ou fonctionnant par inadvertance.

h) Dépassement des paramètres du moteur.

i) Objets et débris étrangers entraînant un dommage (FOD).

Hélices et transmissions

j) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'une hélice ou d'un groupe motopropulseur entraînant une ou plusieurs des circonstances suivantes :

- 1° survitesse de l'hélice;
- 2° apparition d'une traînée excessive;
- 3° poussée dans une direction opposée de celle demandée par le pilote;
- 4° séparation de l'hélice ou d'une partie importante de l'hélice;
- 5° panne entraînant un déséquilibre excessif;
- 6° passage imprévu des pales d'hélice au-dessous de la position minimale en butée de petit pas en vol;
- 7° impossibilité de mettre l'hélice en drapeau;
- 8° impossibilité de contrôler un changement de pas de l'hélice;
- 9° changement de pas non maîtrisé;
- 10° variation non maîtrisée du couple ou de la vitesse;
- 11° séparation d'éléments à faible énergie.

Rotors et transmissions

k) Dommage ou défaut du dispositif additionnel/de la boîte de transmission du rotor principal, susceptibles de conduire à la séparation en vol du rotor, et/ou à de mauvais fonctionnements de la commande du rotor.

l) Dommage aux systèmes de rotor de queue, de transmission ou aux systèmes équivalents.

APU

m) Coupure ou panne lorsque les exigences opérationnelles prévoient que l'APU doit être disponible, par exemple ETOPS, MEL.

n) Impossibilité de couper l'APU.

o) Sur vitesse.

p) Impossibilité de démarrer l'APU quand cela est nécessaire pour des raisons opérationnelles.

4. Facteurs humains

Tout incident où une caractéristique ou une inadéquation de la conception de l'aéronef aurait pu entraîner une erreur d'utilisation susceptible d'avoir un effet dangereux ou catastrophique.

5. Autres événements

a) Tout incident où une caractéristique ou une inadéquation de la conception de l'aéronef aurait pu entraîner une erreur d'utilisation susceptible d'avoir un effet dangereux ou catastrophique.

b) Tout événement qui normalement n'est pas considéré comme devant être signalé (par exemple, mobilier et équipement de cabine, circuits d'eau) lorsque les circonstances ont entraîné un danger pour l'aéronef ou ses occupants.

c) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives.

d) Een ongecontroleerde vermindering, verandering of schommeling van stuwkracht/vermogen, die geclassificeerd wordt als verlies van stuwkracht of van de mogelijkheid om het vermogen te regelen (LOTC) :

1° voor een éénmotorig luchtvaartuig, of
2° wanneer zulks buitensporig wordt geacht voor de betrokken operaties, of

3° indien dit meer dan één motor kan treffen in een meermotorig luchtvaartuig, met name in het geval van een tweemotorig luchtvaartuig, of

4° voor een meermotorig luchtvaartuig, indien hetzelfde of een soortgelijk motortype wordt gebruikt in operationele omstandigheden die van die aard zijn dat het voorval als gevaarlijk of kritiek zou worden beschouwd.

e) Elk defect in een onderdeel met gecontroleerde levensduur waardoor dat onderdeel moet worden verwijderd voordat de volledige levensduur ervan is voltooid.

f) Defecten met een gemeenschappelijke oorzaak die ertoe kunnen leiden dat tijdens de vlucht een motor dermate vaak wordt afgezet dat het mogelijk wordt dat tijdens dezelfde vlucht meer dan één motor wordt afgezet.

g) Een motorbegrenzer of regelinrichting die niet werkt wanneer deze moet werken of ongewild in werking treedt.

h) Overschrijding van motorparameters.

i) Vreemde voorwerpen en brokstukken met schade als gevolg (FOD).

Schroeven en transmissies

j) Gebrek of storing in een onderdeel van een schroef of voortstuwingssysteem dat tot één of meer van de volgende gebeurtenissen leidt :

- 1° overtoerental van de schroef;
- 2° ontwikkeling van overdreven weerstand;
- 3° stuwkracht in een tegengestelde richting dan door de piloot gewenst;
- 4° losraken van de schroef of een groot deel van de schroef;
- 5° storing met bovenmatig onevenwicht tot gevolg;
- 6° ongewenste beweging van de schroefbladen onder de vastgestelde minimale lagebladhoek tijdens de vlucht;
- 7° onmogelijkheid om de schroef in vaanstand te zetten;
- 8° onmogelijkheid om de bladhoek te veranderen;
- 9° ongewenste verandering in bladhoek;
- 10° oncontroleerbare schommeling in koppel of snelheid;
- 11° losraken van laagenergetische onderdelen.

Rotoren en transmissie

k) Schade of defecten aan de hoofdrotortandwielkast/-bevestiging die kunnen leiden tot het losraken van de rotorconstructie tijdens de vlucht en/of storingen in de besturing van de rotor.

l) Schade aan staartrotor, transmissie of vergelijkbare systemen.

APU's

m) Uitvallen of storing wanneer de APU om operationele redenen beschikbaar moet zijn, bijvoorbeeld ETOPS, MEL.

n) Onmogelijkheid om de APU af te zetten.

o) Overtoerental.

p) Onmogelijkheid om de APU te starten wanneer dat om operationele redenen nodig is.

4. Menselijke factoren

Elk incident waarbij een kenmerk van of onvolkomenheid in het ontwerp van het luchtvaartuig tot een verkeerd gebruik zou kunnen hebben geleid dat een gevaarlijk of rampzalig gevolg zou kunnen hebben.

5. Andere voorvallen

a) Elk incident waarbij een kenmerk van of onvolkomenheid in het ontwerp van het luchtvaartuig tot een verkeerd gebruik zou kunnen hebben geleid dat een gevaarlijk of rampzalig gevolg zou kunnen hebben.

b) Elk voorval dat normaal niet hoeft te worden gemeld (bv. meubilair en cabine-uitrusting, watersystemen), indien de omstandigheden gevaar opleverden voor het luchtvaartuig of de inzittenden.

c) Brand, explosie, rook of giftige of schadelijke dampen.

d) Tout autre situation susceptible de représenter un danger pour l'aéronef, ou d'affecter la sécurité des occupants de l'aéronef ou des personnes et des biens à proximité de l'aéronef ou au sol.

e) Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles.

f) Panne des commandes de réglage du siège du pilote en vol.

C. ENTRETIEN ET REPARATION DE L'AERONEF

1. Assemblage incorrect de parties ou composants de l'aéronef, détecté lors de procédures d'inspection et d'essai non destinées à ce but précis.

2. Fuite d'air chaud de soutirage entraînant un dommage structural.

3. Tout défaut d'un élément à durée de vie limitée causant son retrait avant la fin de sa durée de vie.

4. Tout dommage ou toute détérioration (par exemple, rupture, fissure, corrosion, délaminage, décollement, etc.), quelle qu'en soit la cause (par exemple, flottement, perte de rigidité ou défaillance structurale), occasionné :

a) à la structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel de réparation des constructeurs) lorsque ce dommage ou cette détérioration dépasse les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessite la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément;

b) à la structure secondaire, ce qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef;

c) au moteur, à l'hélice ou au rotor de giravion.

5. Panne, mauvais fonctionnement ou défaut de tout système ou équipement, ou dommage ou détérioration, détectés à la suite de la mise en conformité avec une consigne de navigabilité ou d'autres instructions obligatoires prescrites par une autorité réglementaire, lorsque :

a) la détection est faite pour la première fois par l'organisme effectuant la mise en conformité;

b) lors d'une mise en conformité ultérieure, l'événement dépasse les limites admissibles indiquées dans les instructions et/ou lorsque les procédures de réparation/rectification publiées ne sont pas disponibles.

6. Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien ou d'essai.

7. Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'entretien requises.

8. Produits, pièces, équipements et matériaux d'origine inconnue ou suspecte.

9. Données ou procédures d'entretien trompeuses, incorrectes ou insuffisantes susceptibles d'engendrer des erreurs d'entretien.

10. Toute panne, tout mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.

D. SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE, INSTALLATIONS ET SERVICES AU SOL

1. Services de la navigation aérienne (ANS)

Voir Annexe II, liste des événements à signaler liés aux services de la navigation aérienne

2. Aéroports et installations d'aéroports

a) Fuite importante pendant l'avitaillement en carburant.

b) Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptible d'avoir un effet important sur l'endurance, les performances, l'équilibre de l'aéronef ou la résistance de sa structure.

3. Prise en charge des passagers, bagages et cargaison

a) Contamination importante de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages ou de cargaisons.

b) Répartition incorrecte des passagers, des bagages ou de la cargaison, susceptible d'avoir un effet important sur la masse et/ou le centrage de l'aéronef.

c) Arrimage incorrect des bagages (y compris les bagages à main) ou de la cargaison, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence.

d) Andere gebeurtenissen die voor het luchtvaartuig gevaar kunnen opleveren of van invloed kunnen zijn op de veiligheid van de inzittenden van het luchtvaartuig of van personen of eigendom in de nabijheid van het luchtvaartuig of op de grond.

e) Storingen of defecten in de omroepinstallatie ten behoeve van de passagiers die ertoe leiden dat het omroepen onmogelijk of onhoorbaar wordt.

f) Falen van de instelling van de pilotenstoel tijdens de vlucht.

C. ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN LUCHTVAARTUIGEN

1. Verkeerde montage van onderdelen of componenten van het luchtvaartuig die vastgesteld werd bij niet speciaal daarvoor bestemde inspectie- en testprocedures.

2. Lekkage van hete aftaplucht die leidt tot structurele schade.

3. Elk defect van een onderdeel met gecontroleerde levensduur waardoor dat onderdeel moet worden verwijderd voordat de volledige levensduur ervan is voltooid.

4. Alle schade of slijtage (bijvoorbeeld breuken, scheuren, corrosie, delaminatie, loslaten van lijmverbindingen enz.) door een willekeurige oorzaak (zoals flutter, verlies van stijfheid of structureel gebrek) aan :

a) de primaire structuur of een belangrijk structureel element (als omschreven in het herstellingshandboek van de fabrikant), indien de schade of slijtage de in het herstellingshandboek aangegeven toelaatbare grenzen overschrijdt en indien herstelling of volledige dan wel gedeeltelijke vervanging van het onderdeel vereist is;

b) de secundaire structuur, hetgeen vervolgens het luchtvaartuig in gevaar heeft of kan hebben gebracht;

c) de motor, schroef of rotor van de autogiro.

5. Een gebrek, storing of defect in een systeem of uitrusting of schade of slijtage, vastgesteld na de toepassing van een luchtwaardigheidsaankwijzing of een ander door een regelgevende instantie uitgevaardigd bindend voorschrift, wanneer :

a) dit voor de eerste maal door de meldende organisatie die de voorschriften toepast, wordt ontdekt;

b) bij iedere latere toepassing van de voorschriften, wanneer hierbij de in de voorschriften vermelde toelaatbare grenzen worden overschreden en/of wanneer gepubliceerde herstellings/rectificatieprocedures niet beschikbaar zijn.

6. De gebrekkige werking van een noodstelsel of nooduitrusting, inclusief alle uitgangen en de verlichting, ook bij het gebruik voor onderhoudsdoeleinden of tests.

7. Afwijking van of grove fouten bij de toepassing van de voorgescreven onderhoudsprocedures.

8. Producten, onderdelen, uitrusting en materialen van onbekende of verdachte oorsprong.

9. Misleidende, onjuiste of onvoldoende onderhoudsgegevens of -procedures die tot fouten in het onderhoud zouden kunnen leiden.

10. Elk gebrek, storing of defect van grondapparatuur dat/die wordt gebruikt om systemen en uitrustingen van het luchtvaartuig te testen of te controleren indien de procedures voor routine-inspecties en -tests geen duidelijk beeld van het probleem hebben opgeleverd en dit tot een gevaarlijke situatie leidt.

D. LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN, FACILITEITEN EN GRONDDIENSTEN

1. Luchtvaartnavigatiediensten (ANS)

Zie Bijlage II - lijst van te melden voorvallen in verband met luchtvaartnavigatiediensten.

2. Vliegvelden en vliegveldfaciliteiten

a) Overvloedig morsen met brandstof tijdens het tanken.

b) Lading van de verkeerde hoeveelheden brandstof, hetgeen de vliegduur, de prestaties, de zwaartepuntligging of de structurele sterkte van het luchtvaartuig waarschijnlijk ingrijpend zal beïnvloeden.

3. Behandeling van passagiers, bagage en lading

a) Aanzienlijke verontreiniging van de structuur van de systemen of de uitrusting van het luchtvaartuig door het vervoeren van bagage of lading.

b) Verkeerde verdeling over het luchtvaartuig van passagiers, bagage of lading, die het gewicht en/of de zwaartepuntligging van het luchtvaartuig waarschijnlijk ingrijpend zal beïnvloeden.

c) Verkeerde stuwage van bagage of lading (inclusief handbagage) die op enigerlei wijze gevaar zal opleveren voor het luchtvaartuig, de uitrusting of inzittenden, dan wel ontruiming in geval van nood belemmeren.

d) Mauvais stockage des conteneurs de fret ou d'autres gros éléments de la cargaison.

e) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des réglementations applicables, notamment avec un étiquetage et un emballage incorrects des marchandises dangereuses.

4. Services d'escale et assistance aéroportuaire

a) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.

b) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'escale requises.

c) Chargement de carburant contaminé ou de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris l'oxygène et l'eau potable) de type incorrect.

Appendice à l'annexe I^e

Les points ci-après donnent des exemples d'événements à signaler en vertu de l'application des critères généraux aux systèmes particuliers énumérés au point B, 2., de l'annexe I^e.

1. Conditionnement d'air/ventilation

a) perte complète du refroidissement avionique;

b) dépressurisation.

2. Système de navigation automatique

a) incapacité du système automatique à réaliser les opérations voulues lorsqu'il est actionné;

b) importante difficulté de l'équipage à maîtriser l'aéronef liée au fonctionnement du système automatique;

c) panne de tout dispositif de déconnexion du système automatique;

d) changement de mode du système automatique non maîtrisé.

3. Communications

a) panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles;

b) communications totalement impossibles en vol.

4. Système électrique

a) perte d'un circuit de distribution du système électrique (CA ou CC);

b) perte totale ou perte de plus d'un système de génération électrique;

c) panne du système de génération électrique auxiliaire (de secours).

5. Poste de pilotage/cabine/soute

a) panne de réglage des commandes du siège du pilote en vol;

b) défaillance de tout système ou équipement de secours, notamment les systèmes de signalisation d'évacuation d'urgence, toutes les issues de secours, l'éclairage de secours, etc.

c) perte de capacité de rétention du système de chargement des cargaisons.

6. Système de protection incendie

a) alarmes incendie, à l'exception de celles immédiatement confirmées comme fausses;

b) panne ou défaut non détectés du système de protection/détection d'incendie/fumée, susceptibles d'empêcher ou de limiter la protection/détection d'un incendie;

c) absence d'avertissement en cas d'incendie réel ou de fumée.

7. Commandes de vol

a) asymétrie des ailerons, des becs, des destructeurs de portance (spoilers), etc.

b) limitation de mouvement, rigidité ou réaction mauvaise ou tardive dans le fonctionnement des systèmes de pilotage primaires ou de leurs systèmes de compensation et de blocage;

c) emballement des commandes de vol;

d) vibration des commandes de vol ressentie par l'équipage;

e) défaillance ou déconnexion mécanique des commandes de vol;

f) importante interférence avec la conduite normale de l'aéronef ou dégradation des qualités de vol.

d) Ondeskundige opslag van ladingcontainers of grote vrachtstukken.

e) Vervoer of voorgenomen vervoer van gevaarlijke goederen in strijd met de geldende voorschriften, met inbegrip van onjuiste etikettering en verpakking van gevaarlijke goederen.

4. Afhandeling en onderhoud van luchtvaartuigen op de grond

a) Gebrek, storing of defect van grondapparatuur die wordt gebruikt voor het testen of het controleren van luchtvaartuigsystemen en -uitrusting, wanneer de voorgeschreven routine-inspectie en testprocedures het probleem niet aan het licht brachten en dit tot een gevaarlijke situatie leidt.

b) Afwijking van of grove fouten bij de toepassing van de voorgeschreven behandelingsprocedures.

c) Lading van brandstof of andere voor het luchtvaartuig essentiële vloeistoffen (inclusief zuurstof en drinkwater) die verontreinigd zijn of van de verkeerde soort zijn.

Aanhangsel bij bijlage I

Dit aanhangsel bevat voorbeelden van te melden voorvallen die voortvloeien uit de toepassing van de algemene criteria op specifieke systemen als vermeld in punt B), onder 2., van bijlage I.

1. Airconditioning/ventilatie

a) volledig uitvallen van elektronisch geregelde koeling;

b) depressurisatie.

2. Automatisch besturingssysteem

a) het automatisch besturingssysteem verricht niet de gewenste taken wanneer het ingeschakeld wordt;

b) door de bemanning gemelde aanzienlijke moeilijkheden bij het besturen van het luchtvaartuig in verband met de werking van het automatisch besturingssysteem;

c) storing van een uitschakelinrichting van het automatisch besturingssysteem;

d) ongewenste wijziging in de modus van het automatisch besturingssysteem.

3. Communicatie

a) storingsen of defecten in de omroepinstallatie ten behoeve van de passagiers die ertoe leiden dat berichten onmogelijk of onhoorbaar worden;

b) volledig uitvallen van de communicatie tijdens de vlucht.

4. Elektrisch systeem

a) uitvallen van één stroomverdelingssysteem (AC of DC);

b) volledig uitvallen of uitvallen van meer dan één stroomopwekkingssysteem;

c) uitvallen van de reservegenerator (noodgevallen).

5. Cockpit/kajuit/lading

a) falen van de instelling van de pilotenstoel tijdens de vlucht;

b) gebrekkige werking van elk noodstelsel of nooduitrusting, inclusief meldingssysteem voor noodontuiming, alle nooduitgangen, noodverlichting, enz.

c) onmogelijkheid om het ladingssysteem gesloten te houden.

6. Brandbeveiligingssysteem

a) brandalarm, tenzij het onmiddellijk loos is gebleken;

b) onopgemerkt gebrek of defect van het brand/rookmeldings-/beveiligingssysteem, waardoor de brandmelding/-beveiliging geheel of gedeeltelijk kan uitvallen;

c) geen waarschuwing bij een echte brand of rookontwikkeling.

7. Besturingsorganen

a) asymmetrie van kleppen en neusvleugels, spoilers, enz.

b) beperking van bewegingen, stijfheid of slechte of trage reacties bij de bediening van de hoofdbesturingssystemen of de bijbehorende hulp- en vergrendelingssystemen;

c) verlies van controle over de stuurvlakken;

d) door de bemanning gevoelde stuurvlaktrillingen;

e) mechanische breuk of storing in de besturingsorganen;

f) aanzienlijke hinder van de normale besturing van het luchtvaartuig of achteruitgang van de vliegeigenschappen.

8. Circuit carburant

a) mauvais fonctionnement du système indiquant la quantité de carburant, entraînant l'absence d'indication ou une indication erronée de la quantité de carburant à bord;

b) fuite de carburant ayant entraîné une perte importante, un risque d'incendie ou une contamination grave;

c) mauvais fonctionnement ou défaut du système de largage de carburant, ayant entraîné une perte involontaire d'une quantité importante, un risque d'incendie, une contamination dangereuse de l'équipement de l'aéronef ou une incapacité de larguer le carburant;

d) mauvais fonctionnements ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant;

e) impossibilité de transférer ou d'utiliser la quantité totale de carburant disponible.

9. Hydraulique

a) perte d'un système hydraulique (ETOPS uniquement);

b) non-fonctionnement du système d'isolement;

c) perte de plus d'un des circuits hydrauliques;

d) défaillance du système hydraulique de secours;

e) extension par inadvertance de la turbine à air dynamique.

10. Système de protection/détection du givre

a) perte ou réduction non détectées des performances du système de dégivrage;

b) perte de plus d'un des systèmes de chauffage des sondes;

c) impossibilité d'obtenir un dégivrage symétrique des ailes;

d) accumulation anormale de givre entraînant des effets importants sur les performances ou la qualité de manœuvre;

e) visibilité de l'équipage affectée de manière importante.

11. Systèmes d'enregistrement/d'alarme/d'indication

a) mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication quand des indications éventuellement fortement trompeuses pourraient entraîner une action inappropriée de l'équipage sur un système essentiel;

b) perte d'une fonction d'alerte rouge sur un système;

c) pour les glass cockpits: perte ou mauvais fonctionnements de plus d'un écran ou d'un ordinateur impliqués dans la fonction d'affichage/avertissement.

12. Circuit de train/freins/pneus

a) incendie de frein;

b) importante perte de freinage;

c) freinage dissymétrique entraînant une déviation importante de la trajectoire;

d) panne du système de descente du train par gravité (y compris lors d'essais à intervalles réguliers);

e) rétraction/extension non demandées du train ou des trappes de train;

f) éclatement multiple de pneus.

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

a) perte totale ou pannes multiples des équipements de navigation;

b) panne totale ou pannes multiples des équipements de la centrale anémométrique;

c) indication fortement trompeuse;

d) erreurs de navigation importantes attribuées à des données incorrectes ou à une erreur de codage dans la base de données;

e) déviations inattendues de la trajectoire latérale ou verticale qui ne sont pas causées par une action du pilote;

f) problèmes avec les installations de navigation au sol entraînant des erreurs de navigation importantes non associées au passage de la navigation inertielle à la radionavigation.

8. Brandstofsysteem

a) storing van de brandstofmeter waardoor geen of onjuiste informatie wordt gegeven over de hoeveelheid brandstof aan boord;

b) brandstoflekkage met als gevolg verlies van veel brandstof, brandgevaar of aanzienlijke verontreiniging;

c) storing of defect in het brandstoffozingssysteem met als gevolg onopzettelijk verlies van een aanzienlijke hoeveelheid brandstof, brandgevaar, gevaarlijke verontreiniging van vliegtuigapparatuur of de onmogelijkheid om brandstof te lozen;

d) storingen of defecten in het brandstofsysteem die van grote invloed waren op de brandstoftoevoer en/of -distributie;

e) onmogelijkheid om brandstof over te hevelen of de totale hoeveelheid bruikbare brandstof te gebruiken.

9. Hydraulische systemen

a) uitvallen van één hydraulisch systeem (alleen ETOPS);

b) niet functioneren van het isolatiesysteem;

c) uitvallen van meer dan één hydraulisch circuit;

d) uitvallen van het hydraulisch reservesysteem;

e) ongewild uitlaten van de stuwlucltturbine.

10. IJsmeldings-/beveiligingssysteem

a) onopgemerkt uitvallen of verminderde werking van het ijsbestrijdings-/ontdooiingssysteem;

b) uitvallen van meer dan één van de sondeverwarmingssystemen;

c) onmogelijkheid om de vleugels symmetrisch ijsvrij te maken;

d) abnormale ijsafzetting die tot aanzienlijke gevolgen voor de prestaties of bestuurbaarheid leidt;

e) aanzienlijke belemmering van het gezichtsveld voor de bemanning.

11. Verklikker-/waarschuwingss-/registratiesystemen

a) storing of defect in een verklikersysteem, wanneer de mogelijkheid van zeer misleidende aanwijzingen voor de bemanning kan resulteren in een ongepast ingrijpen van de bemanning in een essentieel systeem;

b) uitvallen van een rode waarschuwingfunctie in een systeem;

c) voor glazen cockpits: uitvallen of storing van meer dan één display-unit of computer betrokken in de aflees-/waarschuwingfunctie.

12. Landingsgestel/remmen/banden

a) brand in het remsysteem;

b) aanzienlijk verlies van remkracht;

c) asymmetrische remwerking die leidt tot aanzienlijke baanafwijking;

d) storing in het systeem voor het uitlaten van het landingsgestel door de zwaartekracht (ook bij geregelde tests);

e) ongewenst uitlaten/intrekken van het landingsgestel of de deuren daarvan;

f) meerdere klapbanden.

13. Navigatiesystemen (inclusief precisienaderingssysteem) en luchtgegevenssystemen

a) volledig uitvallen van navigatieapparatuur of storingen in verscheidene delen daarvan;

b) geheel uitvallen of meerdere pannes van de uitrustingen van de anemometrische centrale;

c) zeer misleidende aanwijzing;

d) aanzienlijke navigatiefouten als gevolg van onjuiste gegevens of een coderingsfout in de database;

e) onverwachte afwijkingen in de laterale of verticale vliegroute die niet door een handeling van de piloot zijn veroorzaakt;

f) problemen met de navigatievoorzieningen op de grond die leiden tot aanzienlijke navigatiefouten die niet in verband kunnen worden gebracht met de overgang van de traagheidsnavigatiemodus naar de radionavigatiemodus.

14. Oxygène pour aéronefs pressurisés
- interruption de l'alimentation d'oxygène dans le cockpit;
 - interruption de l'alimentation en oxygène pour un nombre important de passagers (plus de 10 %), notamment détectée lors d'entretien, de formation ou d'essais.
15. Système de prélèvement d'air
- fuite d'air chaud de soutirage entraînant une alarme incendie ou un dommage structural;
 - perte de tous les systèmes de purge d'air;
 - panne du système de détection de fuite d'air de purge.
- Vu pour être annexé à Notre arrêté du 22 avril 2005 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Annexe II

Liste d'événements liés aux services de la navigation aérienne (ANS) qui doivent être signalés

Note 1 : Bien que cette annexe énumère la majorité des événements qui doivent être signalés, elle ne peut pas être exhaustive. Tout autre événement qui, de l'avis des personnes concernées, remplit les critères, doit également être signalé.

Note 2 : La présente annexe n'inclut pas les accidents et les incidents graves. Outre les autres exigences en matière de notification des accidents, ils doivent également être enregistrés dans la base de données visée à l'article 6.

Note 3 : La présente annexe inclut les événements liés aux services de la navigation aérienne (ANS) qui représentent une menace réelle ou potentielle pour la sécurité des vols, ou qui sont susceptibles de porter atteinte à la sécurité des services ANS.

Note 4 : Le contenu de la présente annexe n'exclut pas la notification de tout événement, situation ou condition qui, s'il venait à se reproduire dans des circonstances différentes mais vraisemblables, ou si on n'y apportait pas de correction, pourrait constituer un danger pour la sécurité aérienne.

- Incidents de quasi-collision (y compris les situations spécifiques où la distance entre un aéronef et un autre aéronef/le sol/un véhicule/une personne ou un objet est considérée comme insuffisante):
 - Non-respect des distances minimales de séparation.
 - Séparation inadéquate.
 - Quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-accident CFIT).
 - Incursion sur piste avec manoeuvre d'évitement nécessaire.
- Risque de collision ou quasi-collision (y compris les situations spécifiques susceptibles de provoquer un accident ou une quasi-collision, si un autre aéronef se trouve à proximité) :
 - Incursion sur piste sans qu'une manoeuvre d'évitement soit nécessaire.
 - Sortie de piste d'un aéronef.
 - Aéronef s'écartant d'une autorisation de l'ATC.
 - Aéronef s'écartant du règlement ATM applicable.
 - Aéronef s'écartant des procédures ATM publiées applicables.
 - Entrée non autorisée dans un espace aérien.
 - Non-respect des prescriptions relatives à l'emport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles qu'elles sont prévues par le(s) règlement(s) applicable(s).

14. Zuurstof voor luchtvaartuigen met drukcabine
- onderbreking van zuurstoftoevoer in de stuurhut;
 - onderbreking van zuurstoftoevoer naar een aanzienlijk aantal passagiers (meer dan 10 %), ook wanneer dit wordt vastgesteld bij onderhoud, opleiding of tests.
15. Ontluchtingsstelsel
- lekkage van hete aftaplucht die leidt tot brandalarm of structurele schade;
 - uitvallen van alle luchtftapsystemen;
 - storing van het lekmeldsysteem voor aftap-lucht.
- Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 22 april 2005. inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

Bijlage II

Lijst van te melden voorvallen in verband met luchtvaartnavigatiediensten (ANS)

Noot 1 : Ofschoon de meeste voorvallen die gemeld moeten worden in deze bijlage voorkomen, kan deze niet absoluut volledig zijn. Andere voorvallen die volgens de betrokkenen aan de criteria voldoen, moeten eveneens worden gemeld.

Noot 2 : Deze bijlage heeft geen betrekking op de ongevallen en ernstige incidenten. Naast andere voorschriften betreffende het melden van ongevallen, moeten ook deze ongevallen in de in artikel 6 bedoelde databanken, worden opgeslagen.

Noot 3 : Deze bijlage bevat ook voorvallen in verband met luchtverkeersdiensten (ANS) die een reële of potentiële bedreiging vormen voor de vliegveiligheid of die het leveren van veilige ANS-diensten in gevaar kunnen brengen.

Noot 4 : De inhoud van deze bijlage neemt niet weg dat melding moet worden gemaakt van voorvallen, situaties of toestanden die bij herhaling in andere doch vergelijkbare omstandigheden, of wanneer zij kunnen voortbestaan zonder te worden verholpen, een gevaar voor de veiligheid van het luchtvaartuig zouden kunnen opleveren.

- Bijna-botsing (omvat specifieke situaties waarin een luchtvaartuig en een ander luchtvaartuig/de grond/een voertuig/persoon of voorwerp zich te dicht bij elkaar bevinden):
 - Overschrijding van de minimale separatieafstand.
 - Onvoldoende separatie.
 - Maar net voorkomen van "controlled flight into terrain" (Near CFIT).
 - Mensen op start- of landingsbaan, waardoor een uitwijkmanoeuvre moest worden uitgevoerd.
- Potentiële botsing of bijna-botsing (omvat specifieke situaties waarin zich potentieel een ongeval of een bijna-botsing kan voordoen, indien een ander luchtvaartuig zich in de nabijheid bevindt) :
 - Mensen op start- of landingsbaan, zonder dat een uitwijkmanoeuvre hoeft te worden uitgevoerd.
 - Luchtvaartuig overschrijdt start- of landingsbaan.
 - Luchtvaartuig wijkt af van ATC-clearance.
 - Luchtvaartuig wijkt af van geldende ATM-voorschriften.
 - Luchtvaartuig wijkt af van geldende voorgeschreven ATM-procedures.
 - Niet-toegestane penetratie van het luchtruim.
 - Niet-naleven van de voorschriften inzake het vervoer van ATM-luchtvaartuitrustingen zoals voorzien in de geldende voorschriften.

3. Événements spécifiques à la gestion de la circulation aérienne (ATM) (y compris les situations où la capacité à assurer des services ATM sûrs est compromise, notamment les situations où, par chance, le fonctionnement de l'aéronef dans des conditions de sécurité n'a pas été compromis). Cela inclut les événements suivants:

a) Impossibilité d'assurer les services de gestion de la circulation aérienne (ATM).

1° Impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne.

2° Impossibilité d'assurer les services de gestion de l'espace aérien.

3° Impossibilité d'assurer les services de gestion des courants de trafic aérien.

b) Défaillance de la fonction de communication.

c) Défaillance de la fonction de surveillance.

d) Défaillance de la fonction de traitement et de distribution des données.

e) Défaillance de la fonction de navigation.

f) Sécurité du système ATM.

Appendice à l'annexe II

Les points ci-après donnent des exemples d'événements ATM à signaler en vertu de l'application des critères généraux énumérés au point 3. de l'annexe II aux manœuvres des aéronefs.

1. Communication d'informations largement incorrectes, inadéquates ou trompeuses par toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne (ATC), du service automatique d'information de région terminale (ATIS), des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, graphiques, manuels, etc.

2. Communication incorrecte pouvant aboutir à un non-respect des marges de franchissement d'obstacles prescrites.

3. Communication de données de référence de pression incorrectes (réglage de l'altimètre).

4. Erreur de transmission, de réception ou d'interprétation de messages importants lorsque cela entraîne une situation dangereuse.

5. Non-respect des distances minimales de séparation.

6. Entrée non autorisée dans un espace aérien.

7. Intervention illicite sur les communications radio.

8. Défaillance des installations de services de navigation aérienne au sol ou par satellite.

9. Grave défaillance de l'ATC/ATM ou détérioration importante des infrastructures de l'aérodrome.

10. Aires de mouvement d'un aérodrome encombrées par des aéronefs, véhicules, animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

11. Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout encombrement ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse.

12. Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité du balisage lumineux de l'aérodrome.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 22 avril 2005 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

3. Specifieke ATM-voorvallen (omvat situaties waarin de mogelijkheid om veilige ATM-diensten te leveren wordt belemmerd, met inbegrip van situaties waarin per toeval de veiligheid van het luchtvaartuig niet in gevaar is gebracht). Hieronder worden de volgende voorvallen verstaan:

a) Onmogelijkheid om de diensten van het beheer van het luchtverkeer (ATM) te verzekeren.

1° Onmogelijkheid om luchtverkeersdiensten te leveren.

2° Onmogelijkheid om Airspace Management Services te leveren.

3° Onmogelijkheid om Air Traffic Flow Management Services te leveren.

b) Gebrekkige werking van de communicatiefunctie.

c) Gebrekkige werking van de controlefunctie.

d) Gebrekkige werking van de gegevensverwerking en -doorgeleiding.

e) Gebrekkige werking van de navigatiefunctie.

f) ATM-systeembeveiliging.

Aanhangsel bij bijlage II

Dit aanhangsel bevat voorbeelden van te melden ATM-voorvallen ingevolge de toepassing van de algemene criteria van punt 3. van bijlage II op de vluchtuitvoering.

1. Significant onjuiste, inadequate of misleidende communicatie van gegevens door bronnen op de grond, bijvoorbeeld in het kader van de luchtverkeersleiding (ATC), van de automatische terminalinformatiedienst (ATIS), van de meteorologische diensten, in navigatiedatabases, kaarten, grafieken, handleidingen, enz.

2. Onjuiste communicatie die kan leiden tot het niet-naleven van de voorgeschreven marges boven hindernissen.

3. Communicatie van onjuiste drukreferentiegegevens (instelling hoogtemeter).

4. Onjuiste doorgeleiding, ontvangst of interpretatie van belangrijke berichten, indien zulks tot een gevaarlijke situatie leidt.

5. Overschrijding van de minimale separatieafstand.

6. Niet-toegestane penetratie van het luchtruim.

7. Ongeoorloofde tussenkomst in de radiocommunicaties.

8. Gebrekkige werking van ANS-voorzieningen op de grond of via satelliet.

9. Ernstig gebrek op het gebied van ATC/ATM of ernstige beschadiging van de luchthaveninfrastructuur.

10. Luchtvaartuigen, voertuigen, dieren of vreemde voorwerpen versperren bewegingsterreinen op de luchthaven, zodat een gevaarlijke of potentieel gevaarlijke situatie ontstaat.

11. Verkeerde of onvoldoende markering van obstructies of gevaar op de bewegingsterreinen van een luchthaven, zodat een gevaarlijke situatie ontstaat.

12. Storing, zeer slechte werking of uitvallen van de verlichting op het luchtvaartterrein.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 22 april 2005 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT