

Contact

Post: Air Traffic Control the Netherlands
Aeronautical Information Service
P.O. Box 75200
1117 ZT Schiphol
The Netherlands
Tel: +31 (0)20 406 3521
Fax: +31 (0)20 406 3532
AFS: EHAAYOYX

AIC-B_nl
02/10
12 JUL 12
REVISED

HET MELDEN VAN VOORVALLEN IN DE BURGERLUCHTVAART

1 — INLEIDING

Deze AIC-B geeft een overzicht van de verplichte en vrijwillige meldingen van voorvallen in de burgerluchtvaart. Op grond van de Verordening (EU) Nr. 996/2010 moet in de EU-lidstaten onafhankelijk onderzoek worden verricht naar alle ongevallen en ernstige incidenten in de burgerluchtvaart. In Nederland is dit onderzoek opgedragen aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid (Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid, artikel 3, lid 1). In het kader van deze onderzoeksverplichting bestaat voor een aantal betrokkenen bij ongevallen en ernstige incidenten een meldingsplicht.

Daarnaast zijn er meldingsverplichtingen ten aanzien van operationele onderbrekingen, defecten, fouten, of andere onregelmatigheden waardoor de vliegveiligheid wordt of kan worden beïnvloed, zónder dat sprake is van een ongeval of ernstig incident in de zojuist bedoelde zin. Deze laatste meldingen moeten worden gedaan aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Ten slotte zijn in een aantal andere nationale en internationale wetten en regelingen voorschriften met betrekking tot het melden van specifieke gebeurtenissen opgenomen. Deze kunnen overlap vertonen met de zojuist genoemde, meer algemene verplichtingen.

2 — HET MELDEN VAN ONGEVALLEN EN ERNSTIGE INCIDENTEN AAN DE ONDERZOEKSRaad VOOR VEILIGHEID

2.1 Territoriale afbakening

Hoofregel voor het onderzoek naar ongevallen en ernstige incidenten is, dat dit wordt verricht in het land waar de gebeurtenis heeft plaatsgevonden. De Onderzoeksraad voor Veiligheid is verplicht tot onderzoek naar ongevallen en ernstige incidenten betreffende:

- een luchtvaartuig op of boven het *grondgebied van Nederland* met inbegrip van de territoriale wateren,
- een Nederlands luchtvaartuig boven *volle zee*, of
- een Nederlands luchtvaartuig in het *buitenland*, indien de betrokken staat geen onderzoek instelt, indien deze het onderzoek aan de Nederlandse autoriteiten delegeert, of indien niet kan worden vastgesteld dat de plaats van het voorval binnen het grondgebied van enige staat ligt en niet met een andere staat wordt overeengekomen dat deze het onderzoek verricht.

2.2 Definities ongeval en ernstig incident

Onder een **ongeval** wordt verstaan: een gebeurtenis die samenhangt met het gebruik van een luchtvaartuig en plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben gegeven, zijn uitgestapt, en waarbij:

1. een persoon dodelijk of ernstig letsel heeft opgelopen als gevolg van het zich in het luchtvaartuig bevinden, direct contact met een onderdeel van het luchtvaartuig, inclusief de onderdelen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt, of directe blootstelling aan de uitlaatstroom van de motoren; behalve wanneer de letsels een natuurlijke oorzaak hebben, door de persoon zelf of door anderen zijn toegebracht, of wanneer de letsels verstekelingen treffen die zich buiten de normale voor passagiers en het personeel bedoelde ruimten ophouden;
2. het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt, waardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn soliditeit, prestaties of vliegeigenschappen en die normaliter ingrijpende herstelwerkzaamheden of vervanging van het getroffen onderdeel noodzakelijk zouden maken; behalve wanneer het gaat om motorstoring of motorschade en de schade beperkt is tot de motor, de motorkap, of motoronderdelen; dan wel om schade die beperkt is tot de propellers, vleugelpunten, antennes, banden, remmen, stroomlijnkappen, of tot deukjes of gaatjes in de vliegtuighuid;
3. het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is.

Onder een **ernstig incident** wordt verstaan: een luchtvaartincident dat zich voordoet onder omstandigheden die erop wijzen dat bijna een luchtvaartongeval heeft plaatsgevonden.

Hieronder is een opsomming gegeven van gebeurtenissen die veelal een ernstig luchtvaartincident inhouden. De lijst beoogt geen volledigheid en dient slechts als leidraad voor het definiëren van het begrip ernstig luchtvaartincident.

- Een bijna-botsing die een uitwijkmanoeuvre vereist om een botsing of een onveilige situatie te voorkomen.
- Een maar net voorkomen "controlled flight into terrain" (CFIT).
- Een voortijdig afgebroken startaanloop van een gesloten of bezette startbaan, van een rijbaan, of het opstijgen vanaf een dergelijke start- of rijbaan met marginale separatie van een hindernis of hindernissen.
- Een landing of poging tot landing op een gesloten of bezette baan, een rijbaan of een niet toegewezen startbaan.
- Het duidelijk onder de verwachte prestaties blijven tijdens het opstijgen of in de eerste fase van klimmen.
- Brand of rook in de passagiersruimte, in laadruimten, of brand in de motoren; zelfs indien dergelijke branden worden geblust met blusvoorzieningen.
- Alle voorvallen die het voor noodgevallen bedoelde gebruik van zuurstof door het stuurhutpersoneel vereisen.
- Structurele gebreken van het luchtvaartuig of motorweigering die niet als ongeval wordt geclassificeerd.

- Meervoudige storingen in één of meer boordsystemen waardoor de besturing van het vliegtuig ernstig wordt bemoeilijkt.
- Elke situatie tijdens de vlucht waarin een lid van het stuurhutpersoneel niet in staat is te functioneren.
- Elke brandstofsituatie die melding van een noodsituatie door de piloot vereist.
- Incidenten tijdens het opstijgen of het landen, zoals runway incursion, te kort binnenkomen, te ver binnenkomen, of het buiten start- of landingsbanen geraken.
- Systeemdefecten, weersomstandigheden, het vliegen buiten de goedgekeurde vluchtzone, of andere gebeurtenissen die het besturen van het vliegtuig kunnen bemoeilijken.
- Het uitvallen van meer dan één systeem in een redundantsysteem dat verplicht is voor vluchtleiding en navigatie.

2.3 Meldingsplicht

Een ernstig incident of een ongeval dient zo spoedig mogelijk telefonisch te worden gemeld bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid door onderstaande personen die weten dat zich een ongeval of een ernstig incident heeft voorgedaan, te weten:

1. de eigenaar, bemanningslid of exploitant van het luchtvaartuig dat betrokken is bij een ongeval of ernstig incident;
2. personen betrokken bij het onderhoud, het ontwerp of de vervaardiging van het luchtvaartuig of de opleiding van de bemanning;
3. personen betrokken bij het verlenen van luchtverkeersleidings-, vluchtinformatie- of luchthavendiensten en die diensten voor het luchtvaartuig hebben geleverd;
4. betrokken personeelsleden van de Inspectie Leefomgeving en Transport (nationale burgerluchtvaartautoriteit) of personeel van de European Aviation Safety Agency (EASA).

In geval van een luchtvaartongeval of een ernstig luchtvaartincident met een Nederlands luchtvaartuig boven volle zee of in het buitenland dient de melding te worden verricht door de gezagvoerder én de eigenaar van het luchtvaartuig.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is bereikbaar op het nummer:

Tel: 0800 MELDOVV of 0800 6353 688 (H24).

Voor meldingen vanuit het buitenland is de Onderzoeksraad voor Veiligheid bereikbaar op het nummer:

Tel: +31 70 333 7072 (H24).

De onderstaande gegevens dienen bij een melding te worden geleverd. Deze gegevens dient degene die de melding doorgeeft bij voorkeur paraat te hebben. Echter, het nog niet hebben van alle gegevens mag niet leiden tot een vertraging van de telefonische melding zelf.

- Datum van het voorval (dag, maand, jaar)
- Plaats van het voorval
- Tijdstip van het voorval
- Vliegtuigtype
- Registratie luchtvaartuig
- Naam exploitant/ eigenaar/ vliegclub
- Naam/ adres/ telefoonnummer van gezagvoerder/ instructeur
- Schade aan vliegtuig (geen/ licht/ ernstig/ vernield)
- Schade aan derden (ja/nee)
- Aantal bemanningsleden
- Aantal passagiers
- Aantal bemanningsleden dodelijk gewond
- Aantal bemanningsleden ernstig verwond
- Aantal bemanningsleden licht gewond
- Aantal passagiers dodelijk gewond
- Aantal passagiers ernstig gewond
- Aantal passagiers licht gewond
- Aantal personen op de grond dodelijk gewond
- Aantal personen op de grond ernstig gewond
- Aantal personen op de grond licht gewond
- Soort vlucht (privé/ passagier/ vracht/ combi/ training/ ferry/ foto/ sproei/ sleep/ para/ display/ overig)
- Fase van de vlucht (geparkeerd/ push-back/ taxiën/ start/ klim/ en route/ zweven/ daling/ circuit/ nadering/ landing)
- Korte samenvatting.

Na de melding van een ongeval of ernstig incident zal de betrokkene(n) een vragenlijst worden toegestuurd. Deze vragenlijst dient zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk binnen 30 dagen te worden geretourneerd naar de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

De verstrekte gegevens vallen onder de bescherming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid¹⁾ en worden niet aan derden verstrekt, tenzij betrokkene daar uitdrukkelijk toestemming voor heeft gegeven.

Doel van het onderzoek van de Onderzoeksraad is te bewerkstelligen dat lering kan worden getrokken uit het onderzochte ongeval of ernstige incident, en dat aldus herhaling wordt voorkomen. Waar nodig doet de Onderzoeksraad daartoe aanbevelingen aan de aangewezen autoriteit(en) of luchtvaartoperator(s). Het vaststellen van schuld of aansprakelijkheid is nadrukkelijk niet het doel van het onderzoek van de Onderzoeksraad, zo is wettelijk vastgelegd.

Informatie omtrent de door de Onderzoeksraad onderzochte ongevallen en ernstige incidenten wordt opgenomen in de databank waarin zich tevens de gegevens bevinden van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (zie ook paragraaf 3.2). Deze databank bevat geen namen of adressen van personen.

¹⁾ Krachtens artikel 69 van deze Rijkswet kunnen in het kader van het onderzoek verzamelde gegevens (o.a. verklaringen, vastgelegde medische of privé informatie, gegevens ontleend aan een vluchtrecorder of een cockpit voice recorder, door de Onderzoeksraad opgestelde documenten) niet als bewijs worden gebruikt in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure, noch kan een disciplinaire maatregel, een bestuurlijke sanctie, of een bestuurlijke maatregel op deze gegevens worden gebaseerd. De volledige Rijkswet is beschikbaar via de website van de Onderzoeksraad voor Veiligheid: www.onderzoeksraad.nl.

3 — HET MELDEN VAN VOORVALLEN, NIET ZIJNDE ONGEVALLEN OF ERNSTIGE INCIDENTEN, AAN HET ANALYSEBUREAU LUCHTVAARTVOORVALLEN

3.1 Definitie

Operationele onderbrekingen, defecten, fouten of andere onregelmatigheden waardoor de vliegveiligheid kan worden beïnvloed, zonder dat sprake is van een ongeval of ernstig incident zoals bedoeld in hoofdstuk 2, moeten worden gemeld bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van de Inspectie Leefomgeving en Transport. De Regeling "Melding voorvallen in de burgerluchtvaart" waarin de hier bedoelde meldingsverplichting is uitgewerkt, bevat twee bijlagen met lijsten van gebeurtenissen die in ieder geval aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen moeten worden gemeld¹⁾. Deze bijlagen zijn te uitgebreid om in deze AIC-B weer te geven. Een integrale weergave is te vinden op de website: www.ilent.nl via Melding > Luchtvaart voorval melden > Verplicht melden > Richtlijn 2003/42.

¹⁾ Hoewel het wettelijke systeem uitgaat van een strikte scheiding tussen aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid te melden ongevallen en ernstige incidenten enerzijds, en de hier bedoelde aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen te melden gebeurtenissen anderzijds, vertonen de lijsten in de wettelijke bijlagen overlap met de in paragraaf 2.2 weergegeven lijst. In geval van een dergelijke overlap gelden beide meldingsverplichtingen.

3.2 Meldingsplicht

De wettelijke omschrijving van de meldingsplichtige functionarissen (de zogeheten verplichte melders) is ontleend aan Richtlijn 2003/42 EG. Kort samengevat zijn onder meer de volgende personen verplicht tot melding aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van gebeurtenissen als bedoeld in paragraaf 3.1:

1. de gezagvoerder;
2. de betrokken luchtverkeersleider;
3. de grondwerktuigkundige;
4. de grondafhandelaar;
5. de vliegtuigontwerper;
6. de vliegtuigbouwer;
7. de bedrijfsleider van de luchthaven;
8. de monteur van de luchtverkeersleiderapparatuur.

Een volledige weergave van de wettelijke opsomming van verplichte melders is te vinden op de website: www.ilent.nl via Melding > Luchtvaart voorval melden.

De melding aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen dient plaats te vinden binnen 72 uur nadat de gebeurtenis of het defect is geconstateerd. De melding dient te worden gedaan door middel van één van de volgende formulieren: het Air Safety Report, het Technical Safety Report, het Airport Safety Report, het Air Traffic Management Report, of het Airprox Report. Deze formulieren zijn te vinden op de website: www.ilent.nl via Melding > Luchtvaart voorval melden > Meldingsformulieren.

De melding moet in ieder geval de volgende gegevens bevatten:

- naam, adres en woonplaats of het werkadres van de verplichte melder;
- de functie in het kader waarvan de verplichte melder de melding doet;
- tijdstip en plaats van het voorval;
- een korte beschrijving van het voorval.

Meldingen kunnen ook worden gedaan door middel van het elektronisch opsturen van digitale gegevens uit een door wettelijk voorschrift ingevoerd veiligheidsmanagement systeem.

De melding moet worden geadresseerd aan:

Post: Inspectie Leefomgeving en Transport
Analysebureau Luchtvaartvoorvallen
Postbus 575
2130 AN Hoofddorp
Fax: 070 456 3000
Email: ABL@ilent.nl

Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen verzamelt, beoordeelt, en verwerkt de meldingen. Gegevens betreffende meldingen worden opgeslagen in een databank. Deze databank bevat geen namen en adressen van personen. De meldingen mogen niet worden gebruikt voor strafvervolgning, tenzij er sprake is van opzet, grove nalatigheid, of een misdrijf.

3.3 Vrijwillige meldingen

Op grond van de Regeling "Melding voorvallen in de burgerluchtvaart", kan iedereen tekortkomingen in de luchtvaart die hij of zij als een reëel of mogelijk gevaar beschouwt, melden bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen. Dit kan door middel van de formulieren die beschikbaar zijn op de website: www.ilent.nl. Persoonlijke of technische bijzonderheden die zijn te herleiden tot de identiteit van de melder worden uit deze meldingen verwijderd.

4 — AIRCRAFT PROXIMITIES

4.1 Definitie

Een "aircraft proximity" (AIRPROX) is een situatie waarbij naar de mening van een vlieger of een luchtverkeersleider, zowel de afstand en het hoogteverschil tussen twee luchtvaartuigen, dan wel tussen een luchtvaartuig en een toestel dat geen luchtvaartuig is in de zin van de Luchtvaartwet, als hun richting en snelheid zodanig waren dat de veiligheid van het betrokken luchtverkeer in het gedrang kan zijn geweest (ICAO Doc 4444-ATM/501, chapter 1).

4.2 Meldingsplicht

Op AIRPROX-situaties worden de regels toegepast, zoals beschreven in de hoofdstukken 2 en 3. Een AIRPROX moet, conform de in hoofdstuk 3 beschreven procedure, worden gemeld bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen. Daarvoor is een speciaal

AIRPROX-meldingsformulier beschikbaar, dat is gepubliceerd in de AIP ENR 1.14 en op de website: www.ilent.nl via Melding > Luchtvaart voorval melden > Meldingsformulieren > Airprox Report.

Zoals besproken in hoofdstuk 2 moeten ongevallen en ernstige incidenten worden onderzocht door de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Een AIRPROX is als zodanig nooit als een ongeval te beschouwen (de beide definities sluiten elkaar uit), maar kan onder omstandigheden wel een ernstig incident opleveren (zie paragraaf 2.2). Afgesproken is dat het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen alle meldingen van AIRPROX-situaties die als ernstig incident zijn aan te merken, doorspeelt aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Opgemerkt wordt dat met betrekking tot ernstige incidenten tevens een verplichting is tot het rechtstreeks melden aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid door de betrokken functionaris (zie paragraaf 2.3).

5 — OVERIGE MELDINGSVERPLICHTINGEN

Naast de zojuist besproken algemene meldingsverplichtingen, voortvloeiend uit de Verordening (EU) Nr. 996/2010 en Richtlijn 2003/42 EG is in de internationale en de nationale regelgeving nog een aantal specifieke meldingsverplichtingen te vinden die deels overlap vertonen met de algemene verplichtingen. Onderstaand een beknopt overzicht:

Wie is meldingsplichtig	Wat moet worden gemeld	Regelgeving
Een ieder, die handelingen verricht met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht.	Alle voorvallen die zich voordoen tijdens het verrichten van handelingen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht, waarbij gevaar voor de openbare veiligheid is ontstaan of is te duchten, alsmede de ontdekking van verborgen of niet juist gedeclareerde gevaarlijke stoffen. Alle administratieve onregelmatigheden die betrekking hebben op, of samenhangen met, de handelingen als bedoeld in artikel 6.51 lid 1 van de Wet Luchtvaart.	ICAO Annex 18 en de Technische Instructies voor het veilige vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht; Wet Luchtvaart artikel 6.51 lid 1 en 3, en artikel 6.60 lid 1; Regeling meldings- en informatieplicht vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht, artikelen 1, 3, 4 en 5.
Havenmeesters van luchtvaartterreinen	Het voor luchtvaartuigen onveilig zijn of onveilig worden van het landingsterrein.	Regeling Toezicht Luchtvaart, artikel 141.
Exploitanten van luchthavens	Luchtvaartongevallen of ongevallen waarbij een luchtvaartuig betrokken is, ernstige incidenten op het luchtvaartterrein, alsmede ernstige defecten of gebreken. Ieder voorval met een luchtvaartuig op of in de nabijheid van het luchtvaartterrein, waarvoor de brandweer daadwerkelijk is uitgerukt.	Algemeen luchthavenreglement, artikel 9, lid 3. Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen, artikel 17.
Houders en eigenaren van Nederlandse luchtvaartuigen	Bekende en vermoedde gebreken van het luchtvaartuig, alsmede defecten en beschadigingen die zijn opgetreden of ontdekt in installaties of onderdelen van het luchtvaartuig en die de luchtwaardigheid of het voldoen aan de geluidseisen nadelig beïnvloeden.	Regeling onderhoud luchtvaartuigen, artikel 13.
Erkende bedrijven	Afwijkingen van producten en de staat van een product of onderdeel die het luchtvaartuig ernstig in gevaar kunnen brengen.	EASA PART 21A.3 en subpart G, Production Organisation Approval; EASA PART-145, Maintenance Organisation Approval.
Nederlandse luchtvervoersbedrijven en/of de aldaar werkzame gezagvoerders	Ieder incident dat de veiligheid van de vlucht in gevaar heeft gebracht of in gevaar zou kunnen hebben gebracht.	EU-OPS 1.420 en JAR-OPS 3.420.
Erkend zweefvliegtechnicus	Een (ernstig) defect van, of gebrek aan, een luchtvaartuig, een onderdeel, of een uitrustingsstuk daarvan.	Regeling erkenningen luchtwaardigheid, artikel 67.

Bovengenoemde meldingen moeten schriftelijk worden gedaan aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen op het in paragraaf 3.2 vermelde adres, op de wijze zoals dat in de genoemde voorschriften of de geratificeerde handboeken van het meldende bedrijf is vastgelegd. Het Analysebureau geeft de meldingen door naar de betrokken toezichtseenheden binnen de Inspectie Leefomgeving en Transport ter verdere afhandeling.

Uitzondering vormen de meldingen betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze laatste meldingen dienen rechtstreeks te worden ingediend bij de Unit Inspectie Gevaarlijke Stoffen, volgens het vastgestelde model meldingsformulier. Dit kan elektronisch, per fax, of schriftelijk naar onderstaand adres:

Post: Inspectie Leefomgeving en Transport
Handhaving Specifiek, Unit Gevaarlijke Stoffen
Postbus 575
2130 AN Hoofddorp
Tel: 088 489 0000
Fax: 070 456 3030
Email: dgmelding@ilent.nl

6 — DOCUMENTVERSIEBEHEER

Deze AIC-B vervangt AIC-B 02/10 van 17 MAY 12.

ISSN: 1386-6613