

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
17 JUN 10

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 Richtlijn 94/56 EG 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 Verkeer en Waterstaat.

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 ONGEVALLLEN 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 begeven, 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, de vleugelpunten, de antennes, de banden, de remmen, de 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 of het opstijgen vanaf een dergelijke startbaan met marginale separatie van een hindernis of hindernissen.
- Een landing of poging tot landing op een gesloten of bezette baan.
- 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 blusapparaten.
- Alle voorvallen die het voor noodgevallen bedoelde gebruik van zuurstof door het stuurhutpersoneel vereisen.
- Structurele gebreken van het vliegtuig 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 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 hebben bemoeilijkt.
- 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:

1. de gezagvoerder van het luchtvaartuig,
2. de eigenaar van het luchtvaartuig,
3. de betrokken luchtverkeersdienst, én
4. de betrokken havenmeester.

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 te worden geleverd bij een telefonische melding:

- 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.

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 melding zelf.

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 Verkeer en Waterstaat (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 Verkeer en Waterstaat. 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 ervan is te vinden op de website: www.ivw.nl via de link "Luchtvaart voorval melden".

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.ivw.nl via de link "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.ivw.nl via de links "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 Verkeer en Waterstaat
Luchtvaartoperationale Bedrijven
Analysebureau Luchtvaartvoorvallen
Postbus 575
2130 AN Hoofddorp
Fax: 070 456 3008
Email: ABL@IVW.nl

Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen verzamelt, beoordeelt, en verwerkt de meldingen. Gegevens betreffende de 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.ivw.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

Tot 1 januari 2008 ontving de Air Traffic Incident Commission (ATIC) meldingen van "aircraft proximities" (AIRPROX), per genoemde datum is de ATIC echter opgeheven. Momenteel worden op AIRPROX-situaties nog slechts de gewone regels toegepast, zoals beschreven in de hoofdstukken 2 en 3. Een AIRPROX moet derhalve, 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.ivw.nl via de links "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 twee Richtlijnen 94/56 EG en 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.	Algemeen luchthavenreglement, artikel 9, lid 3.
	Ieder voorval met een luchtvaartuig op of in de nabijheid van het luchtvaartterrein, waarvoor de brandweer daadwerkelijk is uitgerukt.	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 Verkeer en Waterstaat 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 Verkeer en Waterstaat
Luchthavens en Luchtruim
Unit Inspectie Gevaarlijke Stoffen
Postbus 575
2130 AN Hoofddorp
Tel: 088 489 0000
Fax: 020 653 2261
Email: dgmelding@ivw.nl

6 — DOCUMENTVERSIEBEHEER

Deze AIC-B vervangt AIC-B 05/02 en AIC-B 12/07.

ISSN: 1386-6613

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_en
02/10
17 JUN 10

REPORTING INCIDENTS IN CIVIL AVIATION

1 — INTRODUCTION

This AIC-B provides an overview of the mandatory and voluntary reporting of incidents in civil aviation. On the basis of Directive 94/56 EC, all accidents and serious incidents in civil aviation occurring in the EU Member States must be the subject of independent investigation. In the Netherlands, this investigation has been assigned to the Dutch Safety Board (Onderzoeksraad voor Veiligheid) according the Dutch Safety Board Decree (Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid, article 3, paragraph 1). In the context of this obligation to investigate, there is an obligation to report for a number of parties involved in the event of an accident or serious incident.

Additionally, there are obligations to report with respect to operational interruptions, defects, faults, or other irregularities that have or could have an impact on flight safety without there being any question of an accident or serious incident in the sense meant above. These latter reports must be made to the Aviation Incident Occurrence Reporting Bureau (Analysebureau Luchtvaartvoorvallen) of the Transport and Water Management Inspectorate Netherlands.

Finally, a number of other national and international laws and regulations contain provisions pertaining to the reporting of specific occurrences. These could overlap with the more general obligations just referred to.

2 — REPORTING ACCIDENTS AND SERIOUS INCIDENTS TO THE DUTCH SAFETY BOARD

2.1 Territorial demarcation

The main rule regarding the investigation of accidents and serious incidents is, that this will be conducted in the country where the event occurred. The Dutch Safety Board is obliged to investigate accidents and serious incidents involving:

- an aircraft within or above *Dutch territory*, including territorial waters,
- a Dutch aircraft above the *high seas*, or
- a Dutch aircraft in a *foreign country*, if the State involved does not instigate an investigation, if it delegates this investigation to the Dutch authorities, or if it cannot be established that the scene of the incident lies within the territory of any State and it is not agreed with another State that it will conduct the investigation.

2.2 Definition of accident and serious incident

An **accident** refers to: an occurrence associated with the operation of an aircraft that takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of taking part in a flight and the time at which all such persons have disembarked, and whereby:

1. a person has suffered fatal or serious injury as a consequence of their presence in the aircraft, their direct contact with part of the aircraft, including those parts that have become separated from the aircraft, or direct exposure to jet blast; except when the injuries have a natural cause, were inflicted by the person him/herself or by others, or if the injuries involve stowaways outside the areas normally reserved for passengers and crew,
2. the aircraft sustained structural failure, as a result of which its strength, performance or flight characteristics are compromised that would normally necessitate serious repairs or replacement of the component involved; except when it is a question of engine failure or engine damage and the damage is restricted to the engine, the engine cowling or engine parts, or damage that is restricted to the propellers, the wing tips, the antennae, the tyres, the brakes, the fairings, or to dents or holes in the skin of the aircraft,
3. the aircraft is missing or is completely inaccessible.

A **serious incident** refers to: an aviation incident that occurs under circumstances that suggest that an aviation accident almost occurred.

Below follows a summary of occurrences that often involve a serious aviation incident. The list does not aim to be complete and serves only as a guide in defining the term: serious aviation incident.

- A near-collision demanding an evasive manoeuvre in order to avoid a collision or an unsafe situation.
- A controlled flight into terrain (CFIT) that is only just prevented.
- A rejected take-off run (RTO) on a closed or occupied runway or taking off from such a runway with marginal separation from an obstacle or obstacles.
- A landing or attempted landing on a closed or occupied runway.
- Clearly remaining below the expected performance level during take-off or in the first phase of climbing.
- Fire or smoke in the cabin, in cargo holds, or fire in the engines; even if such fires are extinguished with fire-fighting equipment.
- All cases that call for the use of the cockpit crew's emergency oxygen system.
- Structural faults in the aircraft or engine failures that are not classed as an accident.
- Multiple failures in one or more aircraft systems, as a result of which it becomes very difficult to control the aircraft.
- All situations during the flight in which a member of the cockpit crew is unable to function.
- All fuel situations that require the pilot to report an emergency situation.
- Incidents during take-off or landing, such as undershooting or overshooting the runway on landing, or coming off the runway during take-off or landing.

- System errors, weather conditions, flying outside the approved flight zone or other occurrences that could have made it difficult to control the aircraft.
- The failure of more than one system in a redundant system that is compulsory for flight control and navigation.

2.3 Obligation to report

A serious incident or an accident must be reported as quickly as possible, by phone, to the Dutch Safety Board by:

1. the captain of the aircraft,
2. the owner of the aircraft,
3. the ATS unit involved, **and**
4. the airside operations manager involved.

In the case of an aviation accident or a serious aviation incident involving a Dutch aircraft above the high seas or in a foreign country, the report must be made by the captain **and** the owner of the aircraft.

The Dutch Safety Board can be contacted on the following number:

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

For reports from abroad, the Dutch Safety Board can be contacted on the following number:

Tel: +31 70 333 7072 (H24).

The data below must be supplied in a telephone report:

- Date of the incident (day, month, year)
- Location of the incident
- Time of the incident
- Aircraft type
- Aircraft registration
- Name of operator/ owner/ flying club
- Name/ address/ telephone number of captain/ instructor
- Damage to aircraft (none/ slight/ serious/ destroyed)
- Third party damage (yes/no)
- Number of crew members
- Number of passengers
- Number of crew members fatally injured
- Number of crew members seriously injured
- Number of crew members slightly injured
- Number of passengers fatally injured
- Number of passengers seriously injured
- Number of passengers slightly injured
- Number of persons on the ground fatally injured
- Number of persons on the ground seriously injured
- Number of persons on the ground slightly injured
- Type of flight (private/ passenger/ cargo/ combi/ training/ ferry/ photo/ spraying/ gliding/ para/ display/ other)
- Phase of the flight (parked/ push-back/ taxiing/ start/ climb/ en route/ hover/ descent/ circuit/ approach/ landing)
- Brief summary.

The person passing on the report should preferably have this information at hand. However, if they do not (yet) have all the details, this may not lead to the report itself being delayed.

After an accident or serious incident has been reported, the person(s) involved will be sent a questionnaire. This questionnaire must be returned as quickly as possible, within 30 days at the latest, to the Dutch Safety Board.

The information provided comes under the protection of the Safety Investigation Board Act¹⁾ and is not supplied to third parties, unless the party (parties) involved has (have) given its (their) explicit permission.

The purpose of the investigation by the Safety Board is to make sure that lessons can be learned from the accident or serious incident investigated, in order to avoid its repetition. Wherever necessary, the Safety Board makes relevant recommendations to the appointed authority (authorities) or aircraft operator(s). The investigation by the Safety Board is definitely not designed to apportion blame or liability, as stated by law.

Information regarding the accidents and serious incidents investigated by the Safety Board is included in the database, which also contains the data from the Occurrence Reporting Bureau of the Transport and Water Management Inspectorate Netherlands (see paragraph 3.2). This database contains no names nor addresses of persons.

¹⁾ Pursuant to article 69 of this Act, data collected in the context of the investigation (including statements, recorded medical or private information, data recovered from a flight recorder or a cockpit voice recorder, documents drawn up by the Board) may not be used in criminal, disciplinary, or civil proceedings; nor can a disciplinary measure, an administrative sanction, or an administrative measure be based on these data. The full Act is available on the website of the Dutch Safety Board: www.onderzoeksraad.nl.

3 — REPORT OF OCCURRENCES, NOT BEING ACCIDENTS OR SERIOUS INCIDENTS, TO THE OCCURRENCE REPORTING BUREAU

3.1 Definition

Operational interruptions, defects, faults or other irregularities that can have an impact on flight safety without there being any question of an accident or serious incident in the sense meant in chapter 2 must be reported to the Occurrence Reporting Bureau of the Transport and Water Management Inspectorate Netherlands. The Notification of Incidents in Civil Aviation Regulations, in which the obligation to report is elaborated, contains two appendices with lists of occurrences that must, in all events, be reported to the Aviation Incident Analysis Bureau¹⁾. These appendices are too extensive to present in this AIC-B. They can be found in an integrated form on the website: www.iwv.nl via the link "Luchtvaart voorval melden".

¹⁾ Although the legal system assumes a strict distinction between accidents and serious incidents that have to be reported to the Safety Board, on the one hand, and the occurrences that have to be reported to the Occurrence Reporting Bureau referred to here, on the other hand, the lists in the legal appendices overlap with the list presented in paragraph 2.2. In the case of such overlap, it is fair to assume that both reports have to be made.

3.2 Obligation to report

The legal definition of the functionaries with an obligation to report (the so-called mandatory reporter) is derived from Directive 2003/42 EC. Briefly summarised, the following persons, among others, are obliged to report occurrences as referred to in paragraph 3.1 to the Analysis Bureau:

1. the captain;
2. the air traffic controller involved;
3. the ground staff engineer;
4. the ground handler;
5. the aircraft designer;
6. the aircraft builder;
7. the airside operations manager;
8. the technician who fitted the air traffic controller's equipment.

The legal enumeration of mandatory reporters can be found in full on the website: www.ivw.nl via the link "Luchtvaart voorval melden".

The report to the Occurrence Reporting Bureau should be made within 72 hours of the occurrence or the defect being ascertained. The report should be made by means of one of the following forms: the Air Safety Report, the Technical Safety Report, the Airport Safety Report, the Air Traffic Management Report, or the Airprox Report. These forms can be found on the website: www.ivw.nl via the links "Luchtvaart voorval melden" > "Meldingsformulieren".

The report must, in all events, contain the following information:

- name, address and home or work address of the mandatory reporter;
- the function in the context of which the mandatory reporter is making the report;
- time and place of the occurrence;
- a brief description of the occurrence.

Reports can also be made by sending digital information electronically from a safety management system introduced by statutory provision.

The report must be addressed to:

Post: Inspectie Verkeer en Waterstaat
Luchtvaartoperationale Bedrijven
Analysebureau Luchtvaartvoorvallen
P.O. Box 575
2130 AN Hoofddorp
The Netherlands
Fax: +31 (0)70 456 3008
Email: ABL@IVW.nl

The Occurrence Reporting Bureau collects, evaluates and processes the reports. Data relating to the reports is stored in a database. This database contains no names and addresses of persons. The reports may not be used in criminal proceedings, unless there is evidence of intent, gross negligence or a crime.

3.3 Voluntary reports

On the grounds of the Notification of Incidents in Civil Aviation Regulations, anyone may report shortcomings in aviation, which they consider a real or potential hazard, to the Analysis Bureau. This can be done by means of the forms available on the website: www.ivw.nl. Personal or technical details, which could point to the identity of the reporter, are removed from these reports.

4 — AIRCRAFT PROXIMITIES

4.1 Definition

An aircraft proximity (AIRPROX) is a situation in which, in the opinion of a pilot or an air traffic controller, both the distance and the difference in height between two aircraft, or between an aircraft and a device that is not an aircraft in the sense referred to in the Aviation Act, as well as their direction and speed were such that the safety of the air traffic involved may have been compromised (ICAO Doc 4444-ATM/501, chapter 1).

4.2 Obligation to report

Until 1 January 2008, the Air Traffic Incident Commission (ATIC) received reports of aircraft proximities (AIRPROX), as of said date the ATIC was disbanded. Currently just the normal rules, as described in chapter 2 and 3, are being applied to AIRPROX situations. An AIRPROX must therefore, in accordance with the procedure described chapter 3, be reported to the Occurrence Reporting Bureau. For this purpose, a special AIRPROX report form is available, which is published in the AIP ENR 1.14 and on the website: www.ivw.nl via the links "Luchtvaart voorval melden" > "Meldingsformulieren" > "Airprox Report".

As discussed in chapter 2, accidents and serious incidents must be investigated by the Dutch Safety Board. An AIRPROX is, in itself, never viewed as an accident (the two definitions are mutually exclusive), but can, under certain circumstances, produce a serious incident (see paragraph 2.2). It has been agreed that the Occurrence Reporting Bureau will pass on all reports of AIRPROX-situations that can be considered serious incidents to the Dutch Safety Board. It is pointed out that, as discussed in paragraph 2.3, the functionary involved is also obliged to report any serious incidents directly to the Dutch Safety Board.

5 — OTHER OBLIGATIONS TO REPORT

In addition to the general obligations to report as described above, a number of specific obligations to report, which arise from the two Directives 94/56 EC and 2003/42 EC and partly overlap with the general obligations, can be found in international and national regulations. A brief overview can be found below.

Who is obliged to report	What must be reported	Regulations
Anyone who performs actions in connection with the transport of dangerous goods by air	All incidents that occur during the performance of actions in connection with the transport of dangerous goods by air, in which danger to public safety has occurred or is feared, as well as the discovery of concealed or undeclared dangerous goods.	ICAO Annex 18 and the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air; Aviation Act, article 6.51 paragraphs 1 and 3, and article 6.60 paragraph 1; Regulations on the Obligation to Report and Disclose Information regarding the Transport of Dangerous Goods by Air, articles 1, 3, 4, and 5.
	All administrative irregularities that relate to, or are connected to, the actions referred to in article 6.51 paragraph 1 of the Aviation Act.	
Airport managers	If the landing area is or becomes unsafe for aircraft.	Aviation (Supervision) Regulations, article 141.
Airport operators	Aviation accidents or accidents in which an aircraft is involved, serious incidents on airfields, as well as serious defects or deficiencies.	General Airport Regulations, article 9, paragraph 3.
	All incidents involving an aircraft on or in the vicinity of the airfield, for which the fire brigade is actually called out.	Fire Regulations Civil Airfields, article 17.
Holders and owners of Dutch aircraft	Known and suspected deficiencies of the aircraft, as well as defects and damage incurred or discovered in equipment or parts of the aircraft that have a negative impact on the airworthiness or the capacity to meet the noise emission requirements.	Aircraft Maintenance Regulations, article 13.
Approved companies	Abnormalities of products and the condition of a product or part that could seriously compromise the safety of the aircraft.	EASA PART 21A.3 and subpart G, Production Organisation Approval; EASA PART-145, Maintenance Organisation Approval.
Dutch air transport companies and/or the captains who work for such companies	All incidents that compromised the safety of the flight or could have done so.	EU-OPS 1.420 and JAR-OPS 3.420.
Registered glider technician	A (serious) defect or deficiency of an aircraft, a part or a piece of its equipment.	Recognition of Airworthiness Regulations, article 67.

The above mentioned reports must be made in writing to the Occurrence Reporting Bureau at the address stated in paragraph 3.2, and in the way stipulated in the provisions referred to or as stipulated in the approved manuals of the company making the report. The Analysis Bureau sends the reports to the relevant supervisory units of the Transport and Water Management Inspectorate Netherlands.

Reports relating to the carriage of dangerous goods form an exception. These reports should be submitted directly to the Dangerous Goods Inspection Unit (Unit Inspectie Gevaarlijke Stoffen), in accordance with the standard report form. This can be done electronically, by fax or in writing to the address below:

Post: Inspectie Verkeer en Waterstaat
Luchthavens en Luchtruim
Unit Inspectie Gevaarlijke Stoffen
P.O. Box 575
2130 AN Hoofddorp
The Netherlands
Tel: +31 (0)88 489 0000
Fax: +31 (0)20 653 2261
Email: dgmelding@ivw.nl

6 — DOCUMENT CONTROL

This AIC-B replaces AIC-B 05/02 and AIC-B 12/07.

ISSN: 1386-6613