

ENR 1.14 Air Traffic Incidents. Reporting

1. Definition

1.1 An air traffic incident is an occurrence which mainly relates to the regulations governing air traffic services, and where aircraft pass each other at such proximity, or where other difficulties caused by inadequate procedures, non-compliance with procedures or faulty aids on the ground result in a dangerous situation.

1.2 Typical examples of air traffic incidents:

- A near collision requiring an avoidance manoeuvre or when an avoiding manoeuvre would have been appropriate to avoid a collision or an unsafe situation.
- An aborted take-off on a closed or engaged runway, or a take-off from such runway with marginal separation from obstacle(s).
- A landing or attempted landing on a closed or engaged runway.

2. Obligation to Notify

2.1 The commander of an aircraft shall notify the Accident Investigation Board (AIB) of air traffic incidents (as defined in item 1) as soon as possible. In the event that the commander is unable to do so, the owner or the operator of the aircraft shall ensure that the AIB is notified as soon as possible.

3. Reporting Procedures

3.1 Notification of air traffic incidents is made as follows:

- a) In-flight notification of an incident of major importance, especially if other aircraft are involved, is made by means of the set air/ground-frequency in order to permit immediate establishment of facts.
- b) After landing a completed "Air Traffic Incident Report" shall be submitted by quickest available means to the AIB or to the ATS reporting office at the aerodrome where the first landing was made after the incident:
 - i) In order to confirm a preliminary notification of an incident as mentioned above under a) or
 - ii) in order to report an incident which did not call for immediate notification at the time of occurrence, or which could not be reported over the radio.

Note: If there is no ATS reporting office at the first aerodrome where the aircraft lands after the incident, another ATS unit should be notified. The notification made will be passed on to the AIB.

4. Preliminary Notification Made by Radio

4.1 A preliminary notification made by radio should contain:

- Aircraft identification (reporting aircraft).
- Type of incident (a near collision situation should be filed immediately by radio)
- Date/time of incident (in UTC). Position (Bearing/Distance from NAVAID or LAT/LONG. Transponder code).
- Own aircraft: Heading and route. True airspeed measured in KT or KM/H. Level/altimeter setting (use FL or FT QNH or FT QFE). Level flight, climbing or descending. Avoiding action taken (yes or no).
- The other aircraft: Type and call sign/registration (if known). If not known, describe the aircraft: High, mid or low wing or rotorcraft. Number of engines. Marking, colour or other available details, heading, and if known, controlling unit and frequency. Level flight, climbing, descending or unknown. Avoiding action taken (yes, no or unknown).
- Closest horizontal distance and closest vertical distance to the other aircraft (state units used).
- Aerodrome of first landing and destination (reporting aircraft).

ENR 1.14 Lufttrafikhændelser. Rapportering

1. Definition

1.1 En lufttrafikhændelse er en flyvehændelse, der hovedsagelig relaterer sig til bestemmelserne for lufttrafiktjeneste, og hvor luftfartøjer passerer hinanden i en sådan nærhed, eller hvor andre vanskeligheder forårsaget af mangelfulde procedurer, manglende efterlevelse af procedurer eller fejl ved hjælpemidler på jorden resulterer i, at der opstår en faretruende situation.

1.2 Typiske eksempler på lufttrafikhændelser:

- Et tæt-på-sammenstød, der kræver en afværgemanøvre for at undgå et sammenstød eller en farlig situation.
- En afbrudt start på en lukket eller optaget bane, eller en start fra en sådan bane med kun en minimal afstand til en hindring.
- En landing eller et forsøg på landing på en lukket eller optaget bane.

2. Meddelelesespligt

2.1 Luftfartøjschefen skal snarest underrette Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ) om lufttrafikhændelser som defineret i punkt 1. Hvis luftfartøjschefen ikke er i stand hertil, skal ejeren eller brugeren af luftfartøjet sørge for, at der snarest sker underretning til HCLJ.

3. Fremgangsmåde ved rapportering

3.1 Meddelelse om lufttrafikhændelser gives på følgende måde:

- a) Under flyvning anvendes den pågældende luft/jord-frekvens til foreløbig meddelelse om en hændelse af større betydning, især hvis den berører andre luftfartøjer, for at muliggøre, at kendsgerningerne straks fastslås;
- b) så hurtigt som muligt efter landing afleveres en "Air Traffic Incident Report" i udfyldt stand til HCLJ eller til et meldekontor for lufttrafiktjeneste på første landingsflyveplads:
 - i) for at bekræfte en meddelelse angående en hændelse afgivet foreløbig som nævnt under a) eller
 - ii) for at meddele en hændelse, som ikke krævede øjeblikkelig anmeldelse på tidspunktet da den indtraf, eller som det ikke har været muligt at meddele over radioen.

Note: Hvor der ikke på første landingsflyveplads findes et meldekontor for lufttrafiktjeneste, kan meddelelse gives til en anden lufttrafiktjenesteenhed. Den afgivne meddelelse vil blive videresendt til HCLJ

4. Foreløbig meddelelse over radio

4.1 En foreløbig meddelelse afgivet over radio skal indeholde:

- Luftfartøjets identifikation (rapporterende luftfartøj).
- Hændelsens art (et tæt-på-sammenstød skal øjeblikkeligt rapporteres over radio).
- Dato og klokkeslet for hændelsen (i UTC). Position (retning og afstand fra navigationshjælpemiddel eller geografisk bredde og længde). Transponder kode.
- Eget luftfartøj: Styret kurs og rute. Egenfart målt i KT eller KM/T. Højde/højdemålerindstilling (brug FL eller FT QNH eller FT QFE). Ligeud flyvning, stigning eller nedgang. Afværgereaktion (ja eller nej).
- Det andet luftfartøj: Type og kaldesignal/registrering (hvis kendt). Hvis det ikke er kendt-beskriv luftfartøjet: Høj-, midt- eller lavvinget, eller helikopter. Antallet af motorer. Mærkning, farve eller andre detaljer, styret kurs, og hvis kendt, kontrollerende enhed og frekvens. Ligeud flyvning, stigning, nedgang eller ukendt. Afværgereaktion (ja, nej eller ukendt).
- Nærmeste horisontale og vertikale afstand til det andet luftfartøj (angiv måleenhed).
- Første landingsflyveplads samt bestemmelsessted.

5. Air Traffic Incident Report Form

5.1 The Air Traffic Incident Report Form (the ATIR form) may be obtained from the AIB or an ATS unit. The form is published in English language only.

6. Accident Investigation Board

6.1 The address of the board is:

Accident Investigation Board
Langebjergvænget 21
DK-4000 Roskilde
Denmark

TEL: +45 38 71 10 66
FAX: +45 33 38 14 49
E-mail: aib@aib.dk
Web-site: <http://www.aib.dk>

7. Handling of the Air Traffic Incident Report

7.1 The purpose of the report is to provide the investigating authority with as complete information on an air traffic incident as possible and to enable it to report back with the least possible delay to the pilot or operator concerned the result of the investigation of the incident and, if appropriate, the remedial action taken.

5. Lufttrafikhændelsesrapportformularen

5.1 Lufttrafikhændelsesrapportformularen (ATIR formularen) kan fås ved henvendelse til HCLJ eller en ATS-enhed. Formularen forefindes kun på engelsk.

6. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

6.1 Kommissionens adresse er følgende:

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane
Langebjergvænget 21
4000 Roskilde
Danmark

TEL: 38 71 10 66
FAX: 33 38 14 49
E-post: aib@aib.dk
Hjemmeside: <http://www.aib.dk>

7. Behandling af lufttrafikhændelsesrapporten

7.1 Formålet med rapporten er at forsyne den undersøgende myndighed med så fuldstændige oplysninger om en lufttrafikhændelse som muligt og at sætte den i stand til med mindst mulig forsinkelse at underrette berørte pilot eller luftfartsforetagende om resultatet af undersøgelsen af hændelsen og, hvis bestemt, foranstaltninger, som er eller vil blive truffet til forebyggelse af gentagelser.