



ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ฉบับที่ ...

ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕/๑๐ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบข้อ ๖.๔.๑ ของแผนนिरภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกข้อกำหนดในเรื่องเกี่ยวกับการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน เพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อกำหนดนี้เรียกว่า “ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ... ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน”

ข้อ ๒ ข้อกำหนดนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่ถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ในข้อกำหนดนี้

“เหตุการณ์” (Occurrence) หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่อาจนำไปสู่ภาวะอันตราย หรือมีความเสี่ยงต่อความปลอดภัย หรือหากไม่ได้รับการแก้ไข หรือไม่ได้ถูกตรวจพบ อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยาน ผู้ที่อยู่ในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อบุคคลอื่นใด รวมถึงอุบัติเหตุ อุบัติการณ์หรืออุบัติการณ์รุนแรง

“ผู้รายงาน” (Reporter) หมายความว่า ผู้รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนตามข้อกำหนดนี้ ทั้งที่เป็นบุคคลธรรมดา และนิติบุคคล

“ข้อมูลไม่ระบุชื่อ” (Disidentified Information) หมายความว่า การปกปิดข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้รายงาน รวมทั้งข้อมูลอื่น ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้รายงานและผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน เช่น ชื่อ ที่อยู่ หรือประวัติส่วนบุคคล

“ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน” หมายความว่า เจ้าของหรือผู้ครอบครองอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หน่วยซ่อม ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานการสนามบิน ผู้ได้ใบรับรองแบบผู้ผลิตอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนของอากาศยาน และบริษัท และผู้ให้บริการภาคพื้นดิน

“ระบบการจัดการด้านนิรภัย” (Safety Management System) หมายความว่า กระบวนการเชิงระบบในการจัดการด้านนิรภัย ซึ่งรวมถึงการจัดโครงสร้างองค์กร การกำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบ การกำหนดนโยบายและวิธีการปฏิบัติในการจัดการนิรภัยของผู้ให้บริการด้านการบิน พลเรือน ซึ่งผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนจัดทำขึ้น เพื่อประกอบการพิจารณาของสำนักงานในการออก ใบรับรองหรือการให้ความเห็นชอบให้การดำเนินการ

“การสอบสวนด้านความปลอดภัย” (Safety Investigation) หมายความว่า กระบวนการ ที่ดำเนินการเพื่อวัตถุประสงค์ของ การป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ซึ่งรวมถึงการรวบรวม และการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่ข้อสรุป รวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุและการให้คำแนะนำ ด้านความปลอดภัย

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

หมวด ๑ ระบบการรายงานเหตุการณ์ภาคบังคับ (Mandatory Occurrence Reporting System)

ข้อ ๔ เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยดังต่อไปนี้ ผู้ให้บริการด้านการบิน พลเรือนจะต้องจัดทำรายงานเหตุการณ์ภาคบังคับส่งให้สำนักงานทราบโดยไม่ชักช้า ทั้งนี้ ไม่เกิน ๗๒ ชั่วโมง นับจากทราบเหตุการณ์ดังกล่าว

- (๑) เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศของอากาศยาน
- (๒) เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสภาพทางเทคนิค การบำรุงรักษา และการซ่อมแซมอากาศยาน
- (๓) เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการการเดินอากาศและสิ่งอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ
- (๔) เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสนามบินและการให้บริการภาคพื้น
- (๕) เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอื่นที่ไม่มีความซับซ้อนทางเครื่องยนต์ซึ่งรวมถึง เครื่องร่อน (Gliders) และอากาศยานเบากว่าอากาศ (Lighter-Than-Air Vehicles)
- (๖) เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนหรือละเมิดต่อแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ หรือ ประกาศ กฎ ระเบียบ ข้อกำหนดและข้อบังคับต่าง ๆ ของสำนักงาน รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

รายละเอียดของเหตุการณ์แต่ละประเภทให้เป็นไปตามภาคผนวก ก.

ข้อ ๕ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนจะต้องจัดให้มีระบบการรายงานภาคบังคับ โดยระบบดังกล่าวต้องเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจัดการด้านนิรภัยของตนเพื่อการรายงาน การเก็บรวบรวมข้อมูล รวมถึงรายละเอียดต่าง ๆ ของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔

ข้อ ๖ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนจะต้องจัดให้บุคคลดังต่อไปนี้ ทำหน้าที่ในการจัดทำรายงานเหตุการณ์มายังสำนักงาน ผ่านระบบรายงานภาคบังคับ

(๑) ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานไม่สามารถที่จะรายงานเหตุการณ์ได้ ให้ลูกเรือที่ได้รับมอบหมายจากผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้รายงานแทน

(๒) บุคคลที่มีส่วนร่วมในการออกแบบ การผลิต การตรวจสอบความสมควรเดินอากาศ อย่างต่อเนื่อง การบำรุงรักษา หรือการปรับเปลี่ยนอากาศยาน หรืออุปกรณ์ หรือชิ้นส่วนของอากาศยาน

(๓) ผู้ที่ลงนามรับรองการตรวจสอบความสมควรเดินอากาศ หรือผู้ที่ลงนามรับรองการตรวจสอบสถานที่ให้บริการเพื่อให้รองรับการให้บริการอากาศยาน หรืออุปกรณ์ใด ๆ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน

(๔) พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ

(๕) ผู้ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยของสนามบิน

(๖) ผู้ดำเนินการติดตั้ง ปรับเปลี่ยน บำรุงรักษา ซ่อมแซม ซ่อมใหญ่ หรือตรวจสอบสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

(๗) ผู้ทำหน้าที่จัดการอากาศยานภาคพื้นดิน รวมถึงการเติมน้ำมัน การระวางน้ำหนัก การขนถ่าย การละลายน้ำแข็ง และการลากจูงที่สนามบิน

ในกรณีที่ไม่สามารถรายงานผ่านระบบรายงานภาคบังคับ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนอาจรายงานเหตุการณ์ มายังสำนักงานโดยตรงโดยผ่านช่องทางซึ่งสำนักงานกำหนด

รายงานเหตุการณ์ภาคบังคับจะต้องระบุถึงข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ข

หมวด ๒ ระบบการรายงานเหตุการณ์ภาคสมัครใจ (Voluntary Occurrence Reporting System)

ข้อ ๗ เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยซึ่งมิใช่เหตุการณ์ตามข้อ ๔ และผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนเห็นว่าเป็นอันตราย หรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในทางการบิน ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนอาจจัดทำรายงานเหตุการณ์นั้นส่งให้แก่สำนักงานทราบ ภายในระยะเวลาอันควร

ข้อ ๘ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนอาจจัดให้มีระบบการรายงานเหตุการณ์ภาคสมัครใจเพื่อการรายงานตามข้อ ๗ หรือเพื่อการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อประโยชน์ของตน

หมวด ๓

การสอบสวนด้านความปลอดภัย

ข้อ ๙ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนต้องจัดให้มีกระบวนการในการตรวจสอบข้อเท็จจริงของเหตุการณ์ที่ได้รายงานตามระบบรายงานเหตุการณ์ภาคบังคับ รวมถึงการสอบสวนและวิเคราะห์เบื้องต้น เพื่อระบุอันตรายด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์นั้น และจัดทำรายงานการสอบสวนเบื้องต้น

ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนอาจร้องขอข้อมูลที่จำเป็นจากผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนรายอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเหตุการณ์ เพื่อวัตถุประสงค์ในการสอบสวนเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย และการวิเคราะห์ รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการจัดการด้านความปลอดภัยตามข้อกำหนดนี้

ในกรณีที่ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนได้รับการปฏิเสธการให้ข้อมูลที่ร้องขอตามวรรคสอง ให้บันทึกไว้เป็นหลักฐาน

ข้อ ๑๐ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนต้องกำหนดมาตรการป้องกันหรือแก้ไขที่เหมาะสม รวมถึงการดำเนินการใด ๆ ที่จำเป็นต้องกระทำเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายที่ระบุจากการวิเคราะห์ตามข้อ ๙ ขึ้นอีก รวมถึงการดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) จัดให้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรการป้องกันหรือแก้ไขนั้นโดยเร็วที่สุด

(๒) จัดให้มีกระบวนการในการติดตามและประเมินประสิทธิภาพของมาตรการดังกล่าว

ข้อ ๑๑ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนจะต้องแจ้งผลการวิเคราะห์เหตุการณ์ รวมทั้งผลการดำเนินการตามข้อ ๑๐ ให้แก่บุคลากรของตน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ดังกล่าว

หมวด ๔

การรายงานการสอบสวนเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย

ข้อ ๑๒ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนต้องส่งรายงานการสอบสวนเบื้องต้น พร้อมเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องมายังสำนักงานภายใน ๑๕ วัน นับจากวันที่ส่งรายงานเหตุการณ์ภาคบังคับ โดยรายงานจะต้องประกอบด้วย

(๑) ผลการตรวจสอบข้อเท็จจริง การสอบสวนและวิเคราะห์เบื้องต้น ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๙

(๒) การจัดการต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ได้ดำเนินการไปแล้ว

ข้อ ๑๓ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนต้องส่งรายงานการสอบสวนฉบับสมบูรณ์ รวมถึงมาตรการป้องกันหรือแก้ไขตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐ พร้อมเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องมายังสำนักงานภายใน ๓๐ วัน นับจากวันส่งรายงานการสอบสวนเบื้องต้น

ข้อ ๑๔ ในกรณีที่ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนไม่สามารถส่งรายงานการสอบสวนเบื้องต้นหรือรายงานการสอบสวนฉบับสมบูรณ์ มายังสำนักงานได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามข้อ ๑๒ หรือข้อ ๑๓ แล้วแต่กรณี ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนต้องแจ้งให้สำนักงานทราบ พร้อมชี้แจงเหตุผล

หมวด ๕

การรวบรวมและการจัดเก็บข้อมูล

ข้อ ๑๕ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนต้องจัดให้มีระบบในการรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลรายละเอียดของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย โดยต้องจัดให้มีบุคคลที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการระบบดังกล่าว

ข้อมูลที่รวบรวมและจัดเก็บดังกล่าว ถ้าเกี่ยวข้องกับบุคคล ให้จัดทำโดยไม่ระบุชื่อตัวบุคคล

ข้อ ๑๖ ระบบการรวบรวมหรือจัดเก็บข้อมูลตามข้อ ๑๕ ต้องมีรูปแบบที่สามารถทำการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับสำนักงานได้ ทั้งนี้ตามที่สำนักงานประกาศกำหนด

หมวด ๖

การใช้และการพิทักษ์ข้อมูล

ข้อ ๑๗ เพื่อส่งเสริมให้มีการรายงานเหตุการณ์อย่างต่อเนื่อง ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนจะต้องจัดให้มีการป้องกันการใช้ข้อมูลเพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในทางการบิน เพื่อการพัฒนากระบวนการจัดการด้านนิรภัยของตน หรือเพื่อให้เป็นไปตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และต้องจัดให้มีระบบชั้นความลับของข้อมูล

ข้อ ๑๘ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนอาจกำหนดหลักเกณฑ์ในการใช้หรือเผยแพร่ข้อมูลภายในองค์กรของตนได้ตามความเหมาะสม

ข้อ ๑๙ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนอาจกำหนดให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนรายอื่นได้ เพื่อส่งเสริมด้านความปลอดภัย ทั้งนี้ต้องปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๗

ประกาศ ณ วันที่ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒

(นายจุฬา สุขมานพ)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ภาคผนวก ก

เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย

เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศของอากาศยาน

(OCCURRENCES RELATED TO THE OPERATION OF THE AIRCRAFT)

1. AIR OPERATIONS

1.1. Flight preparation

- (1) Use of incorrect data or erroneous entries into equipment used for navigation or performance calculations which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

1.2. Aircraft preparation

- (1) Incorrect fuel type or contaminated fuel.
- (2) Missing, incorrect or inadequate De-icing/Anti-icing treatment.

1.3. Take-off and landing

- (1) Taxiway or runway excursion.
- (2) Actual or potential taxiway or runway incursion.
- (3) Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion.
- (4) Any rejected take-off.
- (5) Inability to achieve required or expected performance during take-off, go-around or landing.
- (6) Actual or attempted take-off, approach or landing with incorrect configuration setting.
- (7) Tail, blade/wingtip or nacelle strike during take-off or landing.
- (8) Approach continued against air operator stabilised approach criteria.
- (9) Continuation of an instrument approach below published minimums with inadequate visual references.
- (10) Precautionary or forced landing.
- (11) Short and long landing.
- (12) Hard landing.

1.4. Any phase of flight

- (1) Loss of control.
- (2) Aircraft upset, exceeding normal pitch attitude, bank angle or airspeed inappropriate for the conditions.
- (3) Level bust.

- (4) Activation of any flight envelope protection, including stall warning, stick shaker, stick pusher and automatic protections.
- (5) Unintentional deviation from intended or assigned track of the lowest of twice the required navigation performance or 10 nautical miles.
- (6) Exceedance of aircraft flight manual limitation.
- (7) Operation with incorrect altimeter setting.
- (8) Jet blast or rotor and prop wash occurrences which have or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (9) Misinterpretation of automation mode or of any flight deck information provided to the flight crew which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

1.5. Other types of occurrences

- (1) Unintentional release of cargo or other externally carried equipment.
- (2) Loss of situational awareness (including environmental, mode and system awareness, spatial disorientation, and time horizon).
- (3) Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.

2. TECHNICAL OCCURRENCES

2.1. Structure and systems

- (1) Loss of any part of the aircraft structure in flight.
- (2) Loss of a system.
- (3) Loss of redundancy of a system.
- (4) Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (5) Fuel system malfunctions or defects, which had an effect on fuel supply and/or distribution.
- (6) Malfunction or defect of any indication system when this results in misleading indications to the crew.
- (7) Abnormal functioning of flight controls such as asymmetric or stuck/jammed flight controls (for example: lift (flaps/slats), drag (spoilers), attitude control (ailerons, elevators, rudder) devices).

2.2. Propulsion (including engines, propellers and rotor systems) and auxiliary power units (APUs)

- (1) Failure or significant malfunction of any part or controlling of a propeller, rotor or powerplant.

- (2) Damage to or failure of main/tail rotor or transmission and/or equivalent systems.
- (3) Flameout, in-flight shutdown of any engine or APU when required (for example: ETOPS (Extended range Twin engine aircraft Operations), MEL (Minimum Equipment List)).
- (4) Engine operating limitation exceedance, including overspeed or inability to control the speed of any high-speed rotating component (for example: APU, air starter, air cycle machine, air turbine motor, propeller or rotor).
- (5) Failure or malfunction of any part of an engine, powerplant, APU or transmission resulting in any one or more of the following:
 - (a) thrust-reversing system failing to operate as commanded;
 - (b) inability to control power, thrust or rpm (revolutions per minute);
 - (c) non-containment of components/debris.

2.3 Service Difficulty Report (SDRS)

- (1) Fires during flight and whether the related fire warning system properly operated.
- (2) False fire warning during flight.
- (3) An engine exhausts system that causes damage during flight to the engine, adjacent structure, equipment or components.
- (4) An aircraft component that causes accumulation or circulation of smoke, vapour or toxic or noxious fumes in the crew compartment or passenger cabin during flight.
- (5) Engine shutdown during flight because of flameout.
- (6) Engine shutdown during flight when external damage to the engine or aircraft structure occurs.
- (7) Engine shutdown during flight due to foreign object ingestion or icing.
- (8) Shutdown during flight of more than one engine.
- (9) A propeller feathering system or ability of the system to control over speed during flight.
- (10) A fuel or fuel-dumping system that affects fuel flow or causes hazardous leakage during flight.
- (11) An unintended landing gear extension or retraction or opening or closing of landing gear doors during flight.
- (12) Brake system components that result in loss of brake actuating force when the aircraft is in motion on the ground.
- (13) Aircraft structure that requires major repair.
- (14) Cracks, permanent deformation, or corrosion of aircraft structure, if more than the maximum acceptable to the manufacturer or the Authority.

- (15) Aircraft components or systems malfunctions that result in taking emergency actions during flight (except action to shut down an engine).
- (16) Each interrupt to a flight, unscheduled change of aircraft en route, or unscheduled stop or diversion from a route, caused by known or suspected technical difficulties or malfunctions.
- (17) Any abnormal vibration or buffeting caused by a structural or system malfunction, defect or failure.
- (18) A failure or malfunction of more than one attitude, airspeed or altitude instrument during a given operation of the aircraft.
- (19) The number of engines removed prematurely because of malfunction, failure or defect, listed by make and model and the aircraft type in which it was installed.
- (20) The number of propeller featherings in flight, listed by type of propeller and engine and aircraft on which it was installed.

3. INTERACTION WITH AIR NAVIGATION SERVICES (ANS) AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT (ATM)

- (1) Unsafe ATC (Air Traffic Control) clearance.
- (2) Prolonged loss of communication with ATS (Air Traffic Service) or ATM Unit.
- (3) Conflicting instructions from different ATS Units potentially leading to a loss of separation.
- (4) Misinterpretation of radio-communication which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (5) Intentional deviation from ATC instruction which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

4. EMERGENCIES AND OTHER CRITICAL SITUATIONS

- (1) Any event leading to the declaration of an emergency ('Mayday' or 'PAN call').
- (2) Any burning, melting, smoke, fumes, arcing, overheating, fire or explosion, including those where the fires were extinguished.
- (3) Contaminated air in the cockpit or in the passenger compartment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (4) Failure to apply the correct non-normal or emergency procedure by the flight or cabin crew to deal with an emergency.
- (5) Use of any emergency equipment or non-normal procedure affecting in-flight or landing performance.
- (6) Failure of any emergency or rescue system or equipment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

- (7) Uncontrollable cabin pressure.
- (8) Critically low fuel quantity or fuel quantity at destination below required final reserve fuel.
- (9) Any use of crew oxygen system by the crew.
- (10) Incapacitation of any member of the flight or cabin crew that results in the reduction below the minimum certified crew complement.
- (11) Crew fatigue impacting or potentially impacting their ability to perform safely their flight duties.

5. EXTERNAL ENVIRONMENT AND METEOROLOGY

- (1) A collision or a near collision on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle including vehicle.
- (2) ACAS RA (Airborne Collision Avoidance System, Resolution Advisory).
- (3) Activation of genuine ground collision system such as EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System)/TAWS (Terrain Awareness and Warning System) 'warning'.
- (4) Wildlife strike including bird strike.
- (5) Foreign object damage/debris (FOD).
- (6) Unexpected encounter of poor runway surface conditions.
- (7) Wake-turbulence encounters.
- (8) Interference with the aircraft by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights, lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.
- (9) A lightning strike which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.
- (10) A hail encounter which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.
- (11) Severe turbulence encounter or any encounter resulting in injury to occupants or deemed to require a 'turbulence check' of the aircraft.
- (12) A significant wind shear or thunderstorm encounter which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (13) Icing encounter resulting in handling difficulties, damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.
- (14) Volcanic ash encounter.

6. SECURITY

- (1) Bomb threat or hijack.
- (2) Difficulty in controlling intoxicated, violent or unruly passengers.
- (3) Discovery of a stowaway.

เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสภาพทางเทคนิค การบำรุงรักษา และการซ่อมแซมอากาศยาน

(OCCURRENCES RELATED TO TECHNICAL CONDITIONS, MAINTENANCE
AND REPAIR OF THE AIRCRAFT)

1. MANUFACTURING

Products, parts or appliances released from the production organization with deviations from applicable design data that could lead to a potential unsafe condition as identified with the holder of the type-certificate or design approval.

2. DESIGN

Any failure, malfunction, defect or other occurrence related to a product, part, or appliance which has resulted in or may result in an unsafe condition.

Remark: This list is applicable to occurrences occurring on a product, part, or appliance covered by the type certificate, restricted type-certificate, supplemental type-certificate, ETSO authorization or major repair design approval.

3. MAINTENANCE AND CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT

- (1) Serious structural damage (for example: cracks, permanent deformation, delamination, debonding, burning, excessive wear, or corrosion) found during maintenance of the aircraft or component.
- (2) Serious leakage or contamination of fluids (for example: hydraulic, fuel, oil, gas or other fluids).
- (3) Failure or malfunction of any part of an engine or powerplant and/or transmission resulting in any one or more of the following:
 - (a) non-containment of components/debris;
 - (b) failure of the engine mount structure.
- (4) Damage, failure or defect of propeller, which could lead to in-flight separation of the propeller or any major portion of the propeller and/or malfunctions of the propeller control.
- (5) Damage, failure or defect of main rotor gearbox/attachment, which could lead to in-flight separation of the rotor assembly and/or malfunctions of the rotor control.
- (6) Significant malfunction of a safety-critical system or equipment including emergency system or equipment during maintenance testing or failure to activate these systems after maintenance.
- (7) Incorrect assembly or installation of components of the aircraft found during an inspection or test procedure not intended for that specific purpose.

- (8) Wrong assessment of a serious defect, or serious non-compliance with MEL and Technical logbook procedures.
- (9) Serious damage to Electrical Wiring Interconnection System (EWIS).
- (10) Any defect in a life-controlled critical part causing retirement before completion of its full life.
- (11) The use of products, components or materials, from unknown, suspect origin, or unserviceable critical components.
- (12) Misleading, incorrect or insufficient applicable maintenance data or procedures that could lead to significant maintenance errors, including language issue.
- (13) Incorrect control or application of aircraft maintenance limitations or scheduled maintenance.
- (14) Releasing an aircraft to service from maintenance in case of any non-compliance which endangers the flight safety.
- (15) Serious damage caused to an aircraft during maintenance activities due to incorrect maintenance or use of inappropriate or unserviceable ground support equipment that requires additional maintenance actions.
- (16) Identified burning, melting, smoke, arcing, overheating or fire occurrences.
- (17) Any occurrence where the human performance, including fatigue of personnel, has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.
- (18) Significant malfunction, reliability issue, or recurrent recording quality issue affecting a flight recorder system (such as a flight data recorder system, a data link recording system or a cockpit voice recorder system) or lack of information needed to ensure the serviceability of a flight recorder system.
- (19) Abnormal aircraft or engine vibration.

เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการการเดินอากาศและสิ่งอำนวยความสะดวก
ในการเดินอากาศ

(OCCURRENCES RELATED TO AIR NAVIGATION SERVICES AND FACILITIES)

1. AIRCRAFT-RELATED OCCURRENCES

- (1) A collision or a near collision on the ground or in the air, between an aircraft and another aircraft, terrain or obstacle, including near-controlled flight into terrain (near CFIT).
- (2) Separation minima infringement
- (3) Inadequate separation
- (4) ACAS RAs.
- (5) Wildlife strike including bird strike.
- (6) Taxiway or runway excursion.
- (7) Actual or potential taxiway or runway incursion.
- (8) Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion.
- (9) Aircraft deviation from ATC clearance.
- (10) Aircraft deviation from applicable air traffic management (ATM) regulation:
 - (a) aircraft deviation from applicable published ATM procedures;
 - (b) airspace infringement including unauthorised penetration of airspace;
 - (c) deviation from aircraft ATM-related equipment carriage and operations, as mandated by applicable regulations.
- (11) Call sign confusion related occurrences.

2. DEGRADATION OR TOTAL LOSS OF SERVICES OR FUNCTIONS

- (1) Inability to provide ATM services or to execute ATM functions:
 - (a) inability to provide air traffic services or to execute air traffic services functions;
 - (b) inability to provide airspace management services or to execute airspace management functions;
 - (c) inability to provide air traffic flow management and capacity services or to execute air traffic flow management and capacity functions.
- (2) Missing or significantly incorrect, corrupted, inadequate or misleading information from any support service, including relating to poor runway surface conditions.
- (3) Failure of communication service.
- (4) Failure of surveillance service.

- (5) Failure of data processing and distribution function or service.
- (6) Failure of navigation service.
- (7) Failure of ATM system security which had or could have a direct negative impact on the safe provision of service.
- (8) Significant ATS sector/position overload leading to a potential deterioration in service provision.
- (9) Incorrect receipt or interpretation of significant communications, including lack of understanding of the language used, when this had or could have a direct negative impact on the safe provision of service.
- (10) Prolonged loss of communication with an aircraft or with other ATS unit.

3. OTHER OCCURRENCES

- (1) Declaration of an emergency ('Mayday' or 'PAN' call).
- (2) Significant external interference with Air Navigation Services (for example radio broadcast stations transmitting in the FM band, interfering with ILS (instrument landing system), VOR (VHF Omni Directional Radio Range) and communication).
- (3) Interference with an aircraft, an ATS unit or a radio communication transmission including by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high-powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.
- (4) Fuel dumping.
- (5) Bomb threat or hijack.
- (6) Fatigue impacting or potentially impacting the ability to perform safely the air navigation or air traffic duties.
- (7) Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.

เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสนามบินและการให้บริการภาคพื้น

(OCCURRENCES RELATED TO AERODROMES AND GROUND SERVICES)

1. SAFETY MANAGEMENT OF AN AERODROME

1.1. Aircraft- and obstacle-related occurrences

- (1) A collision or near collision, on the ground or in the air, between an aircraft and another aircraft, terrain or obstacle including vehicle.
- (2) Wildlife strike including bird strike.
- (3) Taxiway or runway excursion.
- (4) Actual or potential taxiway or runway incursion.
- (5) Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion or excursion.
- (6) Aircraft or vehicle failure to follow clearance, instruction or restriction while operating on the movement area of an aerodrome (for example: wrong runway, taxiway or restricted part of an aerodrome).
- (7) Foreign object on the aerodrome movement area which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (8) Presence of obstacles including vehicle on the aerodrome or in the vicinity of the aerodrome which are not published in the AIP (Aeronautical Information Publication) or by NOTAM (Notice to Airmen) and/or that are not marked or lighted properly.
- (9) Push-back, power-back or taxi interference by vehicle, equipment or person.
- (10) Passengers or unauthorised person left unsupervised on apron.
- (11) Jet blast, rotor down wash or propeller blast effect.
- (12) Declaration of an emergency ('Mayday' or 'PAN' call).

1.2. Degradation or total loss of services or functions

- (1) Loss or failure of communication between:
 - (a) aerodrome, vehicle or other ground personnel and air traffic services unit or apron management service unit;
 - (b) apron management service unit and aircraft, vehicle or air traffic services unit.
- (2) Significant failure, malfunction or defect of aerodrome equipment or system which has or could have endangered the aircraft or its occupants.
- (3) Significant deficiencies in aerodrome lighting, marking or signs.
- (4) Failure of the aerodrome emergency alerting system.
- (5) Rescue and firefighting services not available according to applicable requirements.

1.3. Other occurrences

- (1) Fire, smoke, explosions in aerodrome facilities, vicinities and equipment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (2) Aerodrome security related occurrences (for example: unlawful entry, sabotage, bomb threat).
- (3) Absence of reporting of a significant change in aerodrome operating conditions which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (4) Missing, incorrect or inadequate de-icing/anti-icing treatment.
- (5) Significant spillage during fueling operations.
- (6) Loading of contaminated or incorrect type of fuel or other essential fluids (including oxygen, nitrogen, oil and potable water).
- (7) Failure to handle poor runway surface conditions.
- (8) Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.

2. GROUND HANDLING OF AN AIRCRAFT

Remark: This Section is structured in such a way that the pertinent occurrences are linked with categories of activities during which they are normally observed, according to experience, in order to facilitate the reporting of those occurrences. However, this presentation must not be understood as meaning that occurrences must not be reported in case they take place outside the category of activities to which they are linked in the list.

2.1. Aircraft- and aerodrome-related occurrences

- (1) A collision or near collision, on the ground or in the air, between an aircraft and another aircraft, terrain or obstacle including vehicle.
- (2) Runway or taxiway incursion.
- (3) Runway or taxiway excursion.
- (4) Significant contamination of aircraft structure, systems and equipment arising from the carriage of baggage, mail or cargo.
- (5) Push-back, power-back or taxi interference by vehicle, equipment or person.
- (6) Foreign object on the aerodrome movement area which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (7) Passengers or unauthorised person left unsupervised on apron.
- (8) Fire, smoke, explosions in aerodrome facilities, vicinities and equipment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

- (9) Aerodrome security-related occurrences (for example: unlawful entry, sabotage, bomb threat).

2.2. Degradation or total loss of services or functions

- (1) Loss or failure of communication with aircraft, vehicle, air traffic services unit or apron management service unit.
- (2) Significant failure, malfunction or defect of aerodrome equipment or system which has or could have endangered the aircraft or its occupants.
- (3) Significant deficiencies in aerodrome lighting, marking or signs.

2.3. Ground handling specific occurrences

- (1) Incorrect handling or loading of passengers, baggage, mail or cargo, likely to have a significant effect on aircraft mass and/or balance (including significant errors in load sheet calculations).
- (2) Boarding equipment removed leading to endangerment of aircraft occupants.
- (3) Incorrect stowage or securing of baggage, mail or cargo likely in any way to endanger the aircraft, its equipment or occupants or to impede emergency evacuation.
- (4) Non-compliance on baggage or passenger reconciliation.
- (5) Non-compliance with required aircraft ground handling and servicing procedures, especially in de-icing, refueling or loading procedures, including incorrect positioning or removal of equipment.
- (6) Significant spillage during fueling operations.
- (7) Loading of incorrect fuel quantities likely to have a significant effect on aircraft endurance, performance, balance or structural strength.
- (8) Loading of contaminated or incorrect type of fuel or other essential fluids (including oxygen, nitrogen, oil and potable water).
- (9) Failure, malfunction or defect of ground equipment used for ground handling, resulting into damage or potential damage to the aircraft (for example: tow bar or GPU (Ground Power Unit)).
- (10) Missing, incorrect or inadequate de-icing/anti-icing treatment.
- (11) Damage to aircraft by ground handling equipment or vehicles including previously unreported damage.
- (12) Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.
- (13) Spillage, leakage or any event related to the transport of dangerous goods.
- (14) Dangerous goods incidents.
- (15) Dangerous goods accidents.
- (16) Forbidden dangerous goods in baggage if the operator is aware.

- (17) Reporting of undeclared or misdeclared dangerous goods.
- (18) Dangerous goods are discovered to have been carried when not loaded, segregated, separated or secured in accordance with dangerous goods loading requirements.
- (19) Dangerous goods are discovered to have been carried without information having been provided to the pilot-in-command in accordance with dangerous goods information to the pilot-in-command requirements.

เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอื่นที่ไม่มีความซับซ้อนทางเครื่องยนต์ซึ่งรวมถึงเครื่องบินและอากาศยานเบากว่าอากาศ

(OCCURRENCES RELATED TO AIRCRAFT OTHER THAN COMPLEX MOTOR-POWERED AIRCRAFT, INCLUDING SAILPLANES AND LIGHTER-THAN-AIR VEHICLES)

1. AIRCRAFT OTHER THAN COMPLEX MOTOR-POWERED AIRCRAFT EXCLUDING SAILPLANES AND LIGHTER-THAN-AIR VEHICLES

1.1. Air operations

- (1) Unintentional loss of control.
- (2) Landing outside of intended landing area.
- (3) Inability or failure to achieve required aircraft performance expected in normal conditions during take-off, climb or landing.
- (4) Runway incursion
- (5) Runway excursion.
- (6) Any flight which has been performed with an aircraft which was not airworthy, or for which flight preparation was not completed, which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (7) Unintended flight into IMC (Instrument Meteorological Conditions) conditions of aircraft not IFR (Instrument flight rules) certified, or a pilot not qualified for IFR, which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (8) Unintentional release of cargo – propose to delete

1.2. Technical occurrences

- (1) Abnormal severe vibration (for example: aileron or elevator ‘flutter’, or of propeller).
- (2) Any flight control not functioning correctly or disconnected.
- (3) A failure or substantial deterioration of the aircraft structure.
- (4) A loss of any part of the aircraft structure or installation in flight.
- (5) A failure of an engine, rotor, propeller, fuel system or other essential system.
- (6) Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or risk to occupants.
- (7) Blown tire or wheel failure.

1.3. Interaction with air navigation services and air traffic management

- (1) Interaction with air navigation services (for example: incorrect services provided, conflicting communications or deviation from clearance) which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

- (2) Airspace infringement.

1.4. Emergencies and other critical situations

- (1) Any occurrence leading to an emergency call.
- (2) Fire, explosion, smoke, toxic gases or toxic fumes in the aircraft.
- (3) Incapacitation of the pilot leading to inability to perform any duty.

1.5. External environment and meteorology

- (1) A collision on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle including vehicle.
- (2) A near collision, on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle including vehicle requiring an emergency avoidance manoeuvre to avoid a collision.
- (3) Wildlife strike including bird strike which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any essential service.
- (4) Interference with the aircraft by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.
- (5) A lightning strike resulting in damage to or loss of functions of the aircraft.
- (6) Severe turbulence encounter which resulted in injury to aircraft occupants or in the need for a post-flight turbulence damage check of the aircraft.
- (7) Icing including carburetor icing which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

2. SAILPLANES (GLIDERS)

2.1. Air operations

- (1) Unintentional loss of control.
- (2) An occurrence where the sailplane pilot was unable to release either the winch cable or the aerotow rope and had to do so using emergency procedures.
- (3) Any release of the winch cable or the aerotow rope if the release has or could have endangered the sailplane, its occupants or any other person.
- (4) In the case of a powered sailplane, an engine failure during take-off.
- (5) Any flight which has been performed with a sailplane which was not airworthy, or for which an incomplete flight preparation has or could have endangered the sailplane, its occupants or any other

2.2. Technical occurrences

- (1) Abnormal severe vibration (for example: aileron or elevator 'flutter', or of propeller).

- (2) Any flight control not functioning correctly or disconnected.
- (3) A failure or substantial deterioration of the sailplane structure.
- (4) A loss of any part of the sailplane structure or installation in flight.
- (5) Blown tire or wheel failure.

2.3. Interaction with air navigation services and air traffic management

- (1) Interaction with air navigation services (for example: incorrect services provided, conflicting communications or deviation from clearance) which has or could have endangered the sailplane, its occupants or any other person.
- (2) Airspace infringements.

2.4. Emergencies and other critical situations

- (1) Any occurrence leading to an emergency call.
- (2) Any situation where no safe landing area remains available.
- (3) Fire, explosion, smoke, or toxic gases or fumes in the sailplane.
- (4) Incapacitation of the pilot leading to inability to perform any duty.

2.5. External environment and meteorology

- (1) A collision on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle including vehicle.
- (2) A near collision, on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle including vehicle requiring an emergency avoidance manoeuvre to avoid a collision.
- (3) Interference with the sailplane by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.
- (4) A lightning strike resulting in damage to the sailplane.

3. LIGHTER-THAN-AIR VEHICLES (BALLOONS AND AIRSHIPS)

3.1. Air operations

- (1) Any flight which has been performed with a lighter-than-air vehicle which was not airworthy, or for which an incomplete flight preparation has or could have endangered the lighter-than-air vehicle, its occupants or any other person.
- (2) Unintended permanent extinction of the pilot light.

3.2. Technical occurrences

- (1) Failure of any of the following parts or controls: dip tube on fuel cylinder, envelope pulley, control line, tether rope, valve seal leak on burner, valve seal leak on fuel cylinder, carabiner, damage to fuel line, lifting gas valve,

envelope or ballonnet, blower, pressure relief valve (gas balloon), winch (tethered gas balloons).

- (2) Significant leakage or loss of lifting gas (for example: porosity, unseated lifting gas valves).

3.3. Interaction with air navigation services and air traffic management

- (1) Interaction with air navigation services (for example: incorrect services provided, conflicting communications or deviation from clearance) which has or could have endangered the lighter-than-air vehicle, its occupants or any other person.

- (2) Airspace infringement.

3.4. Emergencies and other critical situations

- (1) Any occurrence leading to an emergency call.
- (2) Fire, explosion, smoke or toxic fumes in the lighter-than-air vehicle (beyond the normal operation of the burner).
- (3) Lighter-than-air vehicle's occupants ejected from basket or gondola.
- (4) Incapacitation of the pilot leading to inability to perform any duty.
- (5) Unintended lift or drag of ground crew, leading to fatality or injury of a person.

3.5. External environment and meteorology

- (1) A collision or near collision on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle including vehicle which has or could have endangered the lighter-than-air vehicle, its occupants or any other person.
- (2) Interference with the lighter-than-air vehicle by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.
- (3) Unexpected encounter of adverse weather conditions which has or could have endangered the lighter-than-air vehicle, its occupants or any other person.

ภาคผนวก ข

ข้อมูลที่ต้องระบุในรายงานเหตุการณ์ภาคบังคับ

Mandatory Occurrence Report Required Information

The data fields must be completed with the information requested. If it is not possible for the organization to include that information because it has not been provided by the reporter, the data field may be completed with the value 'unknown'. However, with a view to ensuring that the appropriate information is transmitted, use of that 'unknown' value should, to the best extent possible, be avoided, and the report should, where possible, be completed with the information later.

Reporters are encouraged to include as complete as possible information in their report. To this purpose, reporters shall use the following data field requirements as a reference for information encouraged to be reported in each specific circumstance.

Furthermore, aviation professionals are encouraged to include, in their report, any factor relevant to the occurrence, including contributing human factor. Including these details should help to a better understanding of safety hazards and to a more accurate identification of safety risks.

1. DATA FIELDS RELATING TO AIR OPERATOR

1.1 Mandatory Data Fields for Formal Notification Report

- Headline
- UTC date
- Report identification
- Reporting entity
- Parties informed
- State/area of occurrence
- Location indicator (Aerodrome of occurrence)
- Runway identifier
- Location name (Location of occurrence)
- Events (Event type and information)
- GPWS warning/alert type (If occurred)
- Aircraft registration
- State of registry
- Aircraft model

- Operator
- Operation type
- Flight number
- Aircraft flight phase
- Last departure point
- Planned destination
- Phenomenon type at occurrence location
- Phenomenon intensity at occurrence location
- Weather conditions
- Description of the occurrence

1.2 Mandatory Data Fields for Final Safety Investigation Report

- UTC Time
- Report status
- Location on aerodrome
- Highest damage to aircraft
- Highest injury level to person
- Total number serious injuries
- Total number fatalities
- Person at controls (Flight crew)
- Aircraft speed at first event
- Aircraft altitude
- Vertical profile at the time of occurrence
- Aircraft vertical speed
- Light conditions
- Cloud amount
- Visibility
- Risk methodology
- Risk classification
- Conclusions
- Corrective actions

1.3 Optional Data Fields

- Callsign
- Aircraft flight level
- Actual altimeter setting

2. DATA FIELDS RELATING TO AIR NAVIGATION SERVICE PROVIDER

2.1 Mandatory Data Fields for Formal Notification Report

- Headline
- UTC date
- UTC Time
- Report identification
- Reporting entity
- Parties informed
- Location indicator (Aerodrome of occurrence)
- Location name (Location of occurrence)
- Events (Event type and information)
- Filed flight rules
- Last departure point
- Planned destination
- Callsign
- Aircraft altitude
- Aircraft flight level
- Airspace name
- Airspace type
- FIR/UIR name
- ATS unit name
- Position of aircraft occurrence
- Description of the occurrence
- Condition of ATM system
- RTF Frequency

2.2 Mandatory Data Fields for Final Safety Investigation Report

- Report status
- Highest damage to aircraft
- Highest injury level to person
- Total number serious injuries
- Total number fatalities

- Aircraft registration
- ATS route name
- Vertical profile at the time of occurrence
- Aircraft vertical speed
- Airspace class
- Traffic density at the time of occurrence (Controller)
- Min hor. Separation recorded
- Min ver. Separation recorded
- ATM's person category
- Duty time in position before occ (hrs)
- Phenomenon type at occurrence location
- Phenomenon intensity at occurrence location
- Risk methodology
- Risk classification
- Conclusions
- Corrective actions

2.3 Optional Data Fields

- Runway identifier
- Location on aerodrome
- Operator
- Aircraft speed at first event
- Actual altimeter setting
- Visibility
- Weather conditions
- Aircraft heading

3. DATA FIELDS RELATING TO AERODROME OPERATOR

3.1 Mandatory Data Fields for Formal Notification Report

- Headline
- UTC date
- Report identification
- Reporting entity

- Parties informed
- Location indicator (Aerodrome of occurrence)
- Runway identifier
- Location on aerodrome
- Location name (Location of occurrence)
- Events (Event type and information)
- Aircraft registration
- Operator
- Phenomenon type at occurrence location
- Phenomenon intensity at occurrence location
- Description of the occurrence

3.2 Mandatory Data Fields for Final Safety Investigation Report

- UTC Time
- Report status
- Highest damage to aircraft
- Highest injury level to person
- Total number serious injuries
- Total number fatalities
- Risk methodology
- Risk classification
- Conclusions
- Corrective actions

4. DATA FIELDS RELATING TO CONTINUED AIRWORTHINESS AND AIRCRAFT/PRODUCT DESIGN AND MANUFACTURER

4.1 Mandatory Data Fields for Formal Notification Report

- Headline
- UTC date
- Report identification
- Reporting entity
- Parties informed
- State/area of occurrence
- Location indicator (Aerodrome of occurrence)

- Location name (Location of occurrence)
- Events (Event type and information)
- Aircraft registration
- State of registry
- Aircraft model
- Aircraft MSN (Manufacturer Serial Number)
- Operator
- Aircraft flight phase
- ATA Chapter number
- Description of the occurrence
- Discrepancy description

4.2 Mandatory Data Fields for Final Safety Investigation Report

- UTC Time
- Report status
- Highest damage to aircraft
- Highest injury level to person
- Total number serious injuries
- Total number fatalities
- Aircraft total time
- Aircraft total cycles
- Year built (Aircraft Manufacturing Year)
- Defective part manufacturer
- Defective part serial number
- Defective part name
- Defective part number
- Defective part - Time since new
- Defective part - Cycle since new
- Defective part - Time since overhaul
- Defective part - Cycle since overhaul
- Defective part's TSO or CS-ETSO number
- Emergency action taken (If applicable)
- Defective part times/cycles after repaired or overhauled

- Severity details and preventive actions
- Defective part condition
- Defective Part detected location
- Defective part's Last place overhauled
- Affected systems / components
- Next Higher Assembly component name that defective part installed on
- Next Higher Assembly component manufacturing number that defective part installed on
- Risk methodology
- Risk classification
- Conclusions
- Corrective actions

4.3 Optional Data Fields

- Reporting date
- Location on aerodrome
- Affected Engine/Propeller model
- Affected Engine/Propeller position
- Affected Engine/Propeller serial number
- Affected Engine/Propeller - Time since new
- Affected Engine/Propeller - Cycle since new
- Affected Engine/Propeller manufacturing date
- Affected Engine/Propeller - Time since overhaul
- Affected Engine/Propeller - Cycle since overhaul
- Date of last affected engine/propeller overhaul
- Date of last affected engine/propeller repair
- Nature of engine/propeller involvement
- Phenomenon type at occurrence location
- Phenomenon intensity at occurrence location

5. DATA FIELDS RELATING TO APPROVED TRAINING ORGANIZATION AND GENERAL AVIATION

5.1 Mandatory Data Fields for Formal Notification Report

- Headline

- UTC date
- Report identification
- Reporting entity
- Parties informed
- State/area of occurrence
- Runway identifier
- Location name (Location of occurrence)
- Events (Event type and information)
- GPWS warning/alert type (If occurred)
- Aircraft registration
- State of registry
- Aircraft model
- Operation type
- Aircraft flight phase
- Last departure point
- Planned destination
- Phenomenon type at occurrence location
- Phenomenon intensity at occurrence location
- Weather conditions
- Description of the occurrence
- Course name

5.2 Mandatory Data Fields for Final Safety Investigation Report

- UTC Time
- Report status
- Highest damage to aircraft
- Highest injury level to person
- Total number serious injuries
- Total number fatalities
- Person at controls (Flight crew)
- Aircraft speed at first event
- Aircraft altitude
- Light conditions

- Cloud amount
- Visibility
- Risk methodology
- Risk classification
- Conclusions
- Corrective actions

5.3 Optional Data Fields

- Location indicator (Aerodrome of occurrence)
- Location on aerodrome
- Operator
- Callsign
- Flight number
- Vertical profile at the time of occurrence
- Aircraft vertical speed
- Actual altimeter setting

6. DATA FIELDS RELATING TO DANGEROUS GOOD

6.1 Mandatory Data Fields for Formal Notification Report

- Headline
- UTC date
- Report identification
- Reporting entity
- Report status
- Parties informed
- Location name (Location of occurrence)
- Events (Event type and information)
- Operator
- Operation type
- DG name, Class and UN No.
- Label (Packaging specification marking)
- Description of the occurrence

6.2 Mandatory Data Fields for Final Safety Investigation Report

- Highest damage to aircraft
- Highest injury level to person
- Total number serious injuries
- Total number fatalities
- Origin of shipped good
- Name and address of Shipper
- Risk methodology
- Risk classification
- Conclusions
- Corrective actions

6.3 Optional Data Fields

- UTC Time
- State/area of occurrence
- Location indicator (Aerodrome of occurrence)
- Location on aerodrome
- Aircraft registration
- Flight number
- Last departure point
- Planned destination
- Subsidiary risk
- Packing group/ class 7
- Quantity per inner pack
- Air Waybill/ consignment
- Total number of packages
- Type of outer packaging
- Type of inner packaging

7. DATA FIELDS RELATING TO BIRD/ WILDLIFE STRIKE

7.1 Mandatory Data Fields for Formal Notification Report

- Headline
- UTC date

- UTC Time
- Report identification
- Reporting entity
- Report status
- Parties informed
- State/area of occurrence
- Location indicator (Aerodrome of occurrence)
- Runway identifier
- Location name (Location of occurrence)
- Events (Event type and information)
- Highest damage to aircraft
- Highest injury level to person
- Total number serious injuries
- Total number fatalities
- Aircraft registration
- Operator
- Light conditions
- Cloud amount
- Parts damaged
- Parts struck
- Species description
- Bird Size
- Birds/wildlife seen
- Birds/wildlife struck
- Pilot advised of birds
- Description of the occurrence

7.2 Mandatory Data Fields for Final Safety Investigation Report

- Risk methodology
- Risk classification
- Conclusions
- Corrective actions

7.3 Optional Data Fields

- Aircraft model
- Flight number
- Aircraft flight phase
- Last departure point
- Planned destination
- Aircraft speed at first event
- Aircraft altitude
- Engine/Propeller model
- Engine/Propeller position
- Phenomenon type at occurrence location
- Phenomenon intensity at occurrence location
- A/C out of service
- Cost of repair
- Loss of revenue
- Nature of engine/propeller involvement
- Estimated % of thrust loss

8. DATA FIELDS RELATING TO VOLUNTARY REPORT

8.1 Mandatory Data Fields for Formal Notification Report

- Headline
- UTC date
- Location name (Location of occurrence)
- Description of the occurrence

8.2 Optional Data Fields

- UTC Time
- State/area of occurrence
- Location indicator (Aerodrome of occurrence)
- Location on aerodrome
- Aircraft registration
- Operator
- Flight number
- Aircraft flight phase
- Last departure point
- Planned destination
- Phenomenon type at occurrence location
- Phenomenon intensity at occurrence location