Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►B

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/1018 DER KOMMISSION

vom 29. Juni 2015

zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 163 vom 30.6.2015, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Durchführungsverordnung (EU) 2022/3 der Kommission vom 4. Januar 2022	L 1	3	5.1.2022

▼B

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/1018 DER KOMMISSION

vom 29. Juni 2015

zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind

(Text von Bedeutung für den EWR)

Artikel 1

Die detaillierte Einstufung der Ereignisse, auf die bei der Meldung von Ereignissen durch Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 Bezug zu nehmen ist, ist den Anhängen I bis V dieser Verordnung zu entnehmen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 15. November 2015.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

▼B

ANHANG I

EREIGNISSE IM ZUSAMMENHANG MIT DEM BETRIEB DES LUFTFAHRZEUGS

Hinweis: Dieser Anhang ist so aufgebaut, dass die relevanten Ereignisse jeweils mit den Tätigkeitskategorien verknüpft sind, bei denen sie aller Erfahrung nach normalerweise beobachtet werden, um so die Meldung dieser Ereignisse zu erleichtern. Diese Darstellung ist jedoch nicht so zu verstehen, dass Ereignisse nicht gemeldet werden müssen, wenn sie außerhalb der Kategorien von Tätigkeiten auftreten, mit denen sie in der Liste verknüpft sind.

1. FLUGBETRIEB

1.1. **Flugvorbereitung**

(1) Verwendung fehlerhafter Daten oder fehlerhafte Eingaben in Geräten für die Navigation oder für Leistungsberechnungen, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet haben oder hätten gefährden können.

(2) Beförderung oder versuchte Beförderung von gefährlichen Gütern unter Verstoß gegen die geltenden Rechtsvorschriften, einschließlich falscher Kennzeichnung, Verpackung und Bodenabfertigung von gefährlichen Gütern.

1.2. **Vorbereitung des Luftfahrzeugs**

(1) Falsche Kraftstoffart oder kontaminierter Kraftstoff.

(2) Fehlende(r), fehlerhafte(r) oder unzureichende(r) Enteisung/Vereisungsschutz.

1.3. **Start und Landung**

(1) Abkommen von der Rollbahn oder der Start-/Landebahn.

(2) Tatsächliches oder potenzielles Eindringen eines Objekts in den Bereich der Rollbahn oder der Start-/Landebahn.

(3) Eindringen eines Objekts in den Endanflug- oder Startbereich (Final Approach and Take-off Area, FATO).

(4) Startabbruch.

(5) Unterschreitung der erforderlichen oder zu erwartenden Leistung bei Start, Durchstarten oder Landung.

(6) Tatsächliche(r) oder versuchte(r) Start, Landeanflug oder Landung mit falscher Konfiguration des Luftfahrzeugs.

(7) Bodenberührung von Heck, Rotorblatt/Flügelspitze oder Triebwerksgondel bei Start oder Landung.

(8) Fortsetzen des Anflugs unter Verstoß gegen die Kriterien des Luftfahrtunternehmens für einen stabilisierten Anflug.

(9) Fortsetzen des Instrumentenanflugs unterhalb der veröffentlichten Mindestwerte bei unzureichender Sicht.

(10) Sicherheitslandungen und Notlandungen.

(11) Zu kurze und zu lange Landungen.

(12) Harte Landung.

▼B

1.4. **Alle Flugphasen**

(1) Verlust der Kontrolle über die Steuerung.

(2) Luftfahrzeug unruhig, unangemessenes Überschreiten der üblichen Nicklage, Querneigungswinkel oder Fluggeschwindigkeit unter den gegebenen Bedingungen.

(3) Abweichen von der Flughöhe.

(4) Auslösen eines Warnsystems des Flugleistungsbereichs, beispielsweise Überzieh-Warnung, „Stick Shaker“, „Stick Pusher“ und automatische Schutzeinrichtung.

(5) Unbeabsichtigte Abweichung vom vorgesehenen oder zugewiesenen Kurs um die doppelte geforderte Navigationsgenauigkeit oder 10 nautische Meilen (der niedrigere Wert gilt).

(6) Überschreiten einer Betriebsgrenze des Luftfahrzeugs laut Flughandbuch.

(7) Betrieb mit falscher Höhenmessereinstellung.

(8) Ereignisse in Zusammenhang mit dem Triebwerkstrahl oder dem Luftschraubenstrom bei Rotor oder Propeller, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet haben oder hätten gefährden können.

(9) Fehlinterpretation des Automatikbetriebs (Autopilot) oder einer Information aus dem Cockpit für die Flugbesatzung, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

1.5. **Andere Arten von Ereignissen**

(1) Unbeabsichtigtes Ausklinken von Fracht oder sonstiger extern mitgeführter Ausrüstung.

(2) Verlust der Wahrnehmung der Situation (einschließlich Umgebungs-, Betriebs- und Systemwahrnehmung, räumlicher Desorientierung und Zeithorizont).

(3) Jedes Ereignis, bei dem die menschliche Leistung unmittelbar zu einem Unfall oder einer schweren Störung beigetragen hat oder hätte beitragen können.

2. TECHNISCHE EREIGNISSE

2.1. **Strukturen und Systeme**

(1) Ablösen von Strukturteilen des Luftfahrzeugs während des Fluges.

(2) Ausfall eines Systems.

(3) Ausfall der Redundanzfunktion eines Systems.

(4) Leckagen von Flüssigkeiten, die feuergefährlich sind oder möglicherweise zu einer gefährlichen Verunreinigung von Struktur, Systemen oder Ausrüstungsteilen des Luftfahrzeugs geführt oder eine Gefahr für das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen dargestellt haben oder hätten darstellen können.

(5) Fehlfunktionen oder Schäden an der Kraftstoffanlage, die sich auf die Kraftstoffversorgung und/oder -verteilung ausgewirkt haben.

(6) Fehlfunktionen oder Schäden an einem Anzeigesystem, wenn dies irreführende Anzeigen für die Besatzung verursacht.

(7) Anormales Funktionieren von Flugsteuerungseinrichtungen, beispielsweise asymmetrische oder feststeckende/klemmende Flugsteuerungseinrichtung (z. B.: Auftrieb (Landeklappen/Vorflügel), Luftwiderstand (Störklappen), Einrichtungen zur Fluglagesteuerung (Querruder, Höhenruder, Seitenruder)).

▼B

2.2. **Antriebssysteme (einschließlich Triebwerke, Propeller und Rotorsysteme) und Hilfskraftturbinen-Systeme**

(1) Ausfall oder erhebliche Fehlfunktion eines Teils oder einer Steuerungseinrichtung eines Propellers, Rotors oder Triebwerks.

(2) Beschädigung oder Ausfall des Hauptrotors/Heckrotors oder an seinem Getriebe und/oder gleichwertigen Systemen.

(3) Flammabriss (flameout), Abschaltung von Triebwerken oder Hilfskraftturbinen (APU) während des Fluges, wenn erforderlich (z. B.: ETOPS (Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Luftfahrzeugen), MEL (Mindestausrüstungsliste)).

(4) Überschreiten der Betriebsbeschränkung des Triebwerks, einschließlich Überschreiten der Drehzahl oder Unmöglichkeit der Drehzahlregelung hochdrehender Komponenten (z. B.: Hilfskraftturbine, Druckluftstarter, Klimatisierung, luftgetriebene Hilfsturbine, Propeller oder Rotor).

(5) Ausfall oder Fehlfunktion eines Teils eines Triebwerks, einer Hilfskraftturbine oder einer Kraftübertragung mit einer oder mehreren der nachstehenden Folgen:

a) Funktionsausfall des Schubumkehrsystems.

b) Unmöglichkeit, die Leistung, den Schub oder die Drehzahl zu regeln.

c) Austritt von Komponenten/Bruchstücken.

3. INTERAKTION MIT FLUGSICHERUNGSDIENSTEN (ANS) UND FLUGVERKEHRSMANAGEMENT (ATM)

(1) Unsichere ATC-Freigabe (Air Traffic Control — Flugsicherung).

(2) Länger andauernder Ausfall der Kommunikation mit der ATS- (Flugverkehrsdienst) oder ATM-Stelle.

(3) Widersprüchliche Anweisungen von verschiedenen ATS-Stellen, welche zu Staffelungsverlust führen könnten.

(4) Fehlinterpretation des Funkverkehrs, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(5) Vorsätzliche Abweichung von der Anweisung der Flugsicherung, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

4. NOTFÄLLE UND ANDERE KRITISCHE SITUATIONEN

(1) Ereignis, das zur Erklärung eines Notfalls („MAYDAY“ oder „PAN“) führt.

(2) Verbrennen, Schmelzen, Rauch, Gase, Lichtbögen, Überhitzung, Feuer oder Explosion.

(3) Verunreinigte Luft im Cockpit oder im Fluggastraum, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(4) Nichteinhaltung des ordnungsgemäßen Verfahrens für abnormale Situationen oder des Notfallverfahrens durch die Flug- oder Kabinenbesatzung, um einen Notfall zu beherrschen.

(5) Benutzung von Notfallausrüstung oder Anwendung eines Verfahrens für abnormale Situationen, durch die die Flug-/Landeeigenschaft beeinträchtigt wird.

(6) Ausfall eines Notfall- oder Rettungssystems oder -ausrüstungsteils, das das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(7) Unkontrollierbarer Kabinendruck.

▼B

(8) Kritisch niedrige Kraftstoffmenge oder Kraftstoffmenge am Bestimmungsort unterhalb der erforderlichen Kraftstoff-Endreserve.

(9) Jede Nutzung des für die Besatzungsmitglieder bestimmten Sauerstoffsystems durch die Besatzung.

(10) Einsatzunfähigkeit eines Mitglieds der Flug- oder Kabinenbesatzung, wodurch die zugelassene Mindestanzahl der Besatzungsmitglieder unterschritten wird.

(11) Übermüdung der Besatzung, wodurch ihre Fähigkeit, ihre Aufgaben sicher zu erfüllen, beeinträchtigt wird oder beeinträchtigt werden könnte.

5. EXTERNES UMFELD UND METEOROLOGIE

(1) Zusammenstoß oder Beinahezusammenstoß am Boden oder in der Luft, mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis ([1]).

(2) Ausweichempfehlung des bordeigenen Kollisionswarnsystems (ACAS RA).

(3) Auslösen der „Warnung“ eines echten Boden-Kollisionswarnsystems wie des Bodennähewarnsystems GPWS (Ground Proximity Warning System)/des Geländewarnsystem TAWS (Terrain Awareness and Warning System).

(4) Kollision mit Wildtieren, einschließlich Vogelschlag.

(5) Fremdkörperschäden/-bruchstücke (Foreign Object Damage, FOD).

(6) Unerwartet schlechter Zustand der Pistenoberfläche.

(7) Das Zusammentreffen mit einer Wirbelschleppe.

(8) Behinderung des Luftfahrzeuges durch Feuerwaffen, Feuerwerkskörper, Flugdrachen, Laserbeleuchtung, leistungsstarke Laser, ferngesteuerte Luftfahrtsysteme (RPAS), Modellflugzeuge oder auf ähnliche Weise.

(9) Blitzschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zu Ausfall oder Fehlfunktion eines Systems des Luftfahrzeugs geführt hat.

(10) Durchfliegen von Hagel, das zu Schäden am Luftfahrzeug oder zu Ausfall oder Fehlfunktion eines Systems des Luftfahrzeugs geführt hat.

(11) Durchfliegen schwerer Turbulenzen oder sonstiger atmosphärischer Bedingungen, das zur Verletzung von Insassen geführt hat oder nach dem die Durchführung eines Turbulenz-Checks des Luftfahrzeugs für erforderlich angesehen wird.

(12) Durchfliegen erheblicher Scherwinde oder eines Gewitters, das das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(13) Vereisungsprobleme, die zu Bedienungsproblemen, zu Schäden am Luftfahrzeug oder zu Ausfall oder Fehlfunktion eines Systems des Luftfahrzeugs geführt haben.

(14) Durchfliegen von Vulkanasche.

6. GEFAHRENABWEHR

(1) Bombendrohung oder Entführung.

(2) Schwierigkeiten bei der Kontrolle berauschter, gewalttätiger oder sich Anordnungen widersetzender Fluggäste.

(3) Entdeckung eines „blinden Passagiers“.

([1]) Der Begriff „Hindernis“ umfasst auch Fahrzeuge.

▼B

ANHANG II

EREIGNISSE IM ZUSAMMENHANG MIT DEM TECHNISCHEN ZUSTAND, DER INSTANDHALTUNG UND INSTANDSETZUNG DES LUFTFAHRZEUGS

1. HERSTELLUNG

Vom Herstellungsbetrieb freigegebene Produkte, Bau- oder Ausrüstungsteile mit Abweichungen gegenüber den einschlägigen Konstruktionsdaten, die zu einer unsicheren Betriebslage führen könnten, wie zusammen mit dem Inhaber der Muster- oder Gerätezulassung festgestellt wurde.

2. KONSTRUKTION

Ausfall, Fehlfunktion, Schaden oder anderes Ereignis im Zusammenhang mit einem Produkt, Bau- oder Ausrüstungsteil, die zu einer unsicheren Betriebslage geführt haben oder führen können.

Hinweis: Diese Liste gilt für Ereignisse, die von einer Musterzulassung, einer eingeschränkten Musterzulassung, einer ergänzenden Musterzulassung, einer ETSO-Zulassung, einer Genehmigung für große Reparaturverfahren oder einer anderen einschlägigen, in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission ([1]) erteilten Genehmigung abgedeckte Produkte, Bau- oder Ausrüstungsteile betreffen.

3. INSTANDHALTUNG UND AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

(1) Schwere Strukturschäden (z. B.: Risse, bleibende Verformungen, Delamination, Ablösungen, Verbrennungen, übermäßiger Verschleiß oder Korrosion), die während der Instandhaltung des Luftfahrzeugs oder einer Komponente festgestellt wurden.

(2) Erhebliche Leckage oder Verunreinigung von Flüssigkeiten (z. B.: Hydraulik, Kraftstoff, Öl, Gas oder andere strömende Medien).

(3) Ausfall oder Fehlfunktion eines Teils eines Triebwerks und/oder einer Kraftübertragung mit einer oder mehreren der nachstehenden Folgen:

a) Austritt von Komponenten/Bruchstücken.

b) Versagen der Triebwerksaufhängung.

(4) Beschädigung, Ausfall oder Defekt eines Propellers, was zum vollständigen Ablösen des Propellers oder größerer Propellerteile während des Fluges und/oder zu einer Funktionsstörung der Propellersteuerung führen könnte.

(5) Beschädigung, Ausfall oder Defekt des Hauptrotorgetriebes/der -befestigung, was zum Ablösen des Rotors während des Fluges und/oder Fehlfunktionen der Rotorsteuerung führen könnten.

(6) Erhebliche Fehlfunktion sicherheitsrelevanter Systeme oder Ausrüstungen einschließlich Notfallsystem oder -ausrüstung bei der Instandhaltungsprüfung oder Nichtaktivierung dieser Systeme nach der Instandhaltung.

(7) Falsche(r) Montage oder Einbau von Komponenten des Luftfahrzeugs, was bei einem nicht speziell für diesen Zweck vorgesehenen Inspektions- oder Prüfverfahren festgestellt wird.

(8) Falsche Beurteilung eines schweren Defekts oder schwerer Verstoß gegen die MEL und Verfahren des technischen Logbuchs.

([1]) Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).

▼B

(9) Schwere Beschädigung des Verbindungssystems zur elektrischen Verkabelung (Electrical Wiring Interconnection System, EWIS).

(10) Schäden an einem lebenszeitbegrenzten kritischen Teil, die eine Außerbetriebnahme des Teils vor Erreichen seiner vollen Lebensdauer zur Folge haben.

(11) Verwendung von Produkten, Komponenten oder Werkstoffen unbekannter oder verdächtiger Herkunft oder unbrauchbarer kritischer Komponenten.

(12) Irreführende, falsche oder unzureichende Instandhaltungsangaben oder -verfahren, einschließlich Sprachproblemen, die zu erheblichen Instandhaltungsfehlern führen könnten.

(13) Mangelhafte Kontrolle oder Anwendung der Einschränkungen der Instandhaltung von Luftfahrzeugen oder der planmäßigen Instandhaltung.

(14) Freigabe eines Luftfahrzeugs nach der Instandhaltung trotz einer Nichtkonformität, durch die die Flugsicherheit gefährdet wird.

(15) Schwere Beschädigung eines Luftfahrzeugs während der Instandhaltung aufgrund unsachgemäßer Instandhaltung oder Verwendung ungeeigneter oder unbrauchbarer Ausrüstungen am Boden, die zusätzliche Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich macht.

(16) Feststellung folgender Ereignisse: Verbrennen, Schmelzen, Rauch, Lichtbögen, Überhitzung oder Feuer.

(17) Jedes Ereignis, einschließlich Übermüdung des Personals, bei dem die menschliche Leistungsfähigkeit unmittelbar zu einem Unfall oder einer schweren Störung beigetragen hat oder hätte beitragen können.

(18) Erhebliche Fehlfunktion, Problem mit der Zuverlässigkeit oder wiederholtes Problem mit der Aufzeichnungsqualität einer Aufzeichnungsanlage (beispielsweise eines Flugdatenaufzeichnungsgeräts, einer Anlage zur Datenverbindungsaufzeichnung oder einer Sprachaufzeichnungsanlage für das Cockpit) oder Mangel an nötigen Informationen, die benötigt werden, um die Einsatzfähigkeit der Aufzeichnungsanlagen sicherzustellen.

▼B

ANHANG III

EREIGNISSE IM ZUSAMMENHANG MIT FLUGSICHERUNGSDIENSTEN UND -EINRICHTUNGEN

Hinweis: Dieser Anhang ist so aufgebaut, dass die relevanten Ereignisse jeweils mit den Tätigkeitskategorien verknüpft sind, bei denen sie aller Erfahrung nach normalerweise beobachtet werden, um so die Meldung dieser Ereignisse zu erleichtern. Diese Darstellung ist jedoch nicht so zu verstehen, dass Ereignisse nicht gemeldet werden müssen, wenn sie außerhalb der Kategorien von Tätigkeiten auftreten, mit denen sie in der Liste verknüpft sind.

1. EREIGNISSE IM ZUSAMMENHANG MIT LUFTFAHRZEUGEN

(1) Zusammenstoß oder Beinahezusammenstoß am Boden oder in der Luft, mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis ([1]), einschließlich Beinahe-CFIT-Unfälle.

(2) Nichteinhaltung der Mindeststaffelung ([2]).

(3) Unzureichende Staffelung ([3]).

(4) ACAS-Empfehlungen (RA).

(5) Kollision mit Wildtieren, einschließlich Vogelschlag.

(6) Abkommen von der Rollbahn oder der Start-/Landebahn.

(7) Tatsächliches oder potenzielles Eindringen eines Objekts in den Bereich der Rollbahn oder der Start-/Landebahn.

(8) Eindringen eines Objekts in den Endanflug- oder Startbereich (Final Approach and Take-off Area, FATO).

(9) Abweichen eines Luftfahrzeugs von der ATC-Freigabe.

(10) Abweichen eines Luftfahrzeugs von geltenden Regeln des Flugverkehrsmanagements (ATM):

a) Abweichen eines Luftfahrzeugs von geltenden veröffentlichten ATM-Verfahren.

b) Luftraumverletzung einschließlich unerlaubten Eindringens in den Luftraum.

c) Abweichung von den geltenden Regeln für das Mitführen und den Betrieb von ATM-Ausrüstungen in Luftfahrzeugen.

(11) Ereignisse im Zusammenhang mit Rufzeichen-Verwechslungen.

2. VERSCHLECHTERUNG ODER TOTALAUSFALL VON DIENSTEN ODER FUNKTIONEN

(1) Unmöglichkeit, ATM-Dienste bereitzustellen oder ATM-Funktionen auszuüben:

a) Unmöglichkeit, Flugverkehrsdienste bereitzustellen oder Flugverkehrsdienstfunktionen auszuüben;

([1]) Der Begriff „Hindernis“ umfasst auch Fahrzeuge.

([2]) Dies bezieht sich auf eine Situation, in der der vorgeschriebene Mindestabstand zwischen Luftfahrzeugen oder zwischen Luftfahrzeugen und dem Luftraum, für den eine Mindeststaffelung vorgeschrieben ist, nicht eingehalten wurde.

([3]) In Ermangelung einer vorgeschriebenen Mindeststaffelung einer Situation, in der festgestellt wurde, dass die Flugzeuge einander zu nahe kamen, als dass die Piloten einen sicheren Abstand hätten einhalten können.

▼B

b) Unmöglichkeit, Luftraummanagementdienste bereitzustellen oder Luftraummanagementfunktionen auszuüben;

c) Unmöglichkeit, Verkehrsflussregelungs- und Kapazitätsdienstleistungen bereitzustellen oder Verkehrsflussregelungs- und Kapazitätsfunktionen auszuüben.

(2) Fehlende oder in erheblichem Maße unzutreffende, fehlerhafte, unzureichende oder irreführende Informationen von einem Unterstützungsdienst ([1]), auch in Bezug auf den schlechten Zustand der Pistenoberfläche.

(3) Ausfall des Kommunikationsdienstes.

(4) Ausfall des Überwachungsdienstes.

(5) Ausfall von Datenverarbeitungs- und -verteilungsfunktion oder -dienst.

(6) Ausfall des Navigationsdienstes.

(7) Ausfall der ATM-Gefahrenabwehr, der sich unmittelbar negativ auf die sichere Erbringung des Dienstes ausgewirkt hat oder auswirken könnte.

(8) Wesentliche Überlastung des ATS-Sektors/der ATS-Position, durch die sich die Erbringung der Dienstleistung verschlechtern könnte.

(9) Falsche Entgegennahme oder Auslegung wichtiger Mitteilungen, einschließlich mangelnden Verständnisses der verwendeten Sprache, wenn sich dies unmittelbar negativ auf die sichere Erbringung des Dienstes ausgewirkt hat oder auswirken könnte.

(10) Länger andauernder Ausfall der Kommunikation mit einem Luftfahrzeug oder einer anderen ATS-Dienststelle.

3. SONSTIGE EREIGNISSE

(1) Erklärung eines Notfalls („MAYDAY“ oder „PAN“).

(2) Erhebliche externe Interferenz mit den Flugsicherungsdiensten (z. B. Interferenzen mit ILS (Instrumentenlandesystemen), VOR (UKW-Drehfunkfeuer) und der Kommunikation, wenn Rundfunkstationen im UKW-Frequenzbereich senden).

(3) Behinderung eines Luftfahrzeugs, einer ATS-Dienststelle oder dem Funkverkehr, unter anderem durch Feuerwaffen, Feuerwerkskörper, Flugdrachen, Laserbeleuchtung, leistungsstarke Laser, ferngesteuerte Luftfahrtsysteme (RPAS), Modellflugzeuge oder auf ähnliche Weise.

(4) Kraftstoff-Notablass.

(5) Bombendrohung oder Entführung.

(6) Übermüdung, durch die die Fähigkeit zur sicheren Erfüllung der Flugsicherungs- oder Flugverkehrsaufgaben beeinträchtigt wird oder beeinträchtigt werden könnte.

(7) Jedes Ereignis, bei dem die menschliche Leistung unmittelbar zu einem Unfall oder einer schweren Störung beigetragen hat oder hätte beitragen können.

([1]) Zum Beispiel: Flugverkehrsdienst (ATS), automatischer Terminalinformationsdienst (ATIS), Wetterdienst, Navigationsdatenbanken, Karten, Diagramme, Flugberatungsdienst (AIS), Handbücher.

▼B

ANHANG IV

EREIGNISSE IM ZUSAMMENHANG MIT FLUGPLÄTZEN UND BODENDIENSTEN

1. SICHERHEITSMANAGEMENT EINES FLUGPLATZES

Hinweis: Dieser Abschnitt ist so aufgebaut, dass die relevanten Ereignisse jeweils mit den Tätigkeitskategorien verknüpft sind, bei denen sie aller Erfahrung nach normalerweise beobachtet werden, um so die Meldung dieser Ereignisse zu erleichtern. Diese Darstellung ist jedoch nicht so zu verstehen, dass Ereignisse nicht gemeldet werden müssen, wenn sie außerhalb der Kategorien von Tätigkeiten auftreten, mit denen sie in der Liste verknüpft sind.

1.1. **Ereignisse im Zusammenhang mit einem Luftfahrzeug und einem Hindernis**

(1) Zusammenstoß oder Beinahezusammenstoß am Boden oder in der Luft, mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis ([1]).

(2) Kollision mit Wildtieren, einschließlich Vogelschlag.

(3) Abkommen von der Rollbahn oder der Start-/Landebahn.

(4) Tatsächliches oder potenzielles Eindringen eines Objekts in den Bereich der Rollbahn oder der Start-/Landebahn.

(5) Eindringen eines Objekts in den Endanflug- und Startbereich (Final Approach and Take-off Area, FATO).

(6) Nichteinhaltung einer Freigabe, Anweisung oder Beschränkung durch Luftfahrzeuge oder Kraftfahrzeuge, die auf dem Roll- oder Vorfeld eines Flugplatzes betrieben werden (z. B.: falsche Start- oder Landebahn, Rollbahn oder zugangsbeschränkter Teil eines Flugplatzes).

(7) Fremdkörper auf dem Roll- oder Vorfeld eines Flugplatzes, der das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(8) Hindernisse auf dem Flugplatz oder in der Umgebung des Flugplatzes, die nicht im Luftfahrthandbuch (AIP) oder durch NOTAM/Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht wurden und/oder nicht ordnungsgemäß gekennzeichnet oder beleuchtet sind.

(9) Störung beim Zurückstoßen, Rückwärtssetzen oder Rollen durch Fahrzeuge, Ausrüstung oder Personen.

(10) Fluggäste oder unbefugte Personen, die unbeaufsichtigt auf dem Vorfeld zurückgelassen wurden.

(11) Auswirkungen von Triebwerkstrahl, Rotorabwind oder Propellerstrahl.

(12) Erklärung eines Notfalls („MAYDAY“ oder „PAN“).

1.2. **Verschlechterung oder Totalausfall von Diensten oder Funktionen**

(1) Ausfall oder Fehlschlagen der Kommunikation zwischen:

a) Flugplatz, Fahrzeug oder sonstigem Bodenpersonal und der Flugverkehrsdienststelle oder Vorfeldkontrolldienststelle;

b) der Vorfeldkontrolldienststelle und dem Luftfahrzeug, Fahrzeug oder der Flugverkehrsdienststelle.

(2) Erhebliche(r) Ausfall, Fehlfunktion oder Defekt von Flugplatzausrüstungen oder -systemen, welch(e) das Luftfahrzeug oder seine Insassen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(3) Erhebliche Mängel von Flugplatzbefeuerung., -markierung oder -beschilderung.

([1]) Der Begriff „Hindernis“ umfasst auch Fahrzeuge.

▼B

(4) Ausfall des Flugplatznotfall-Alarmsystems.

(5) Rettungs- und Feuerwehrdienste nicht entsprechend der Vorgaben verfügbar.

1.3. **Sonstige Ereignisse**

(1) Brand, Rauch, Explosionen in Flugplatzeinrichtungen, in der Umgebung oder der Ausrüstung, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet haben oder hätten gefährden können.

(2) Ereignisse im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr des Flugplatzes (z. B.: widerrechtliches Betreten, Sabotageakte, Bombendrohung).

(3) Fehlende Meldung einer erheblichen Änderung der Betriebsbedingungen des Flugplatzes, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(4) Fehlende(r), fehlerhafte(r) oder unzureichende(r) Enteisung/Vereisungsschutz.

(5) Austritt erheblicher Mengen Kraftstoff während des Betankens.

(6) Betankung mit verunreinigten oder falschen erforderlichen Flüssigkeiten/Gasen (einschließlich Sauerstoff, Stickstoff, Öl und Trinkwasser).

(7) Nichtbewältigung des schlechten Zustands der Pistenoberfläche.

(8) Jedes Ereignis, bei dem die menschliche Leistungsfähigkeit unmittelbar zu einem Unfall oder einer schweren Störung beigetragen hat oder hätte beitragen können.

2. BODENABFERTIGUNG EINES LUFTFAHRZEUGS

Hinweis: Dieser Abschnitt ist so aufgebaut, dass die relevanten Ereignisse jeweils mit den Tätigkeitskategorien verknüpft sind, bei denen sie aller Erfahrung nach normalerweise beobachtet werden, um so die Meldung dieser Ereignisse zu erleichtern. Diese Darstellung ist jedoch nicht so zu verstehen, dass Ereignisse nicht gemeldet werden müssen, wenn sie außerhalb der Kategorien von Tätigkeiten auftreten, mit denen sie in der Liste verknüpft sind.

2.1. **Ereignisse im Zusammenhang mit einem Luftfahrzeug und einem Flugplatz**

(1) Zusammenstoß oder Beinahezusammenstoß am Boden oder in der Luft, mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis ([1]).

(2) Störung auf der Start-/Landebahn oder der Rollbahn.

(3) Abkommen von der Start-/Landebahn oder der Rollbahn.

(4) Erhebliche Verunreinigung der Struktur, Systeme oder Ausrüstung des Luftfahrzeugs durch die Beförderung von Gepäck, Post oder Fracht.

(5) Störung beim Zurückstoßen, Rückwärtssetzen oder Rollen durch Fahrzeuge, Ausrüstung oder Personen.

(6) Fremdkörper auf dem Roll- oder Vorfeld eines Flugplatzes, der das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(7) Fluggäste oder unbefugte Personen, die unbeaufsichtigt auf dem Vorfeld zurückgelassen wurden.

(8) Brand, Rauch, Explosionen in Flugplatzeinrichtungen, in der Umgebung und der Ausrüstung, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet haben oder hätten gefährden können.

(9) Ereignisse im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr des Flugplatzes (z. B.: widerrechtliches Betreten, Sabotageakte, Bombendrohung).

([1]) Der Begriff „Hindernis“ umfasst auch Fahrzeuge.

▼B

2.2. **Verschlechterung oder Totalausfall von Diensten oder Funktionen**

(1) Ausfall oder Fehlschlagen der Kommunikation mit dem Luftfahrzeug, Fahrzeug, der Flugverkehrsdienststelle oder der Vorfeldkontrolldienststelle.

(2) Erhebliche(r) Ausfall, Fehlfunktion oder Defekt von Flugplatzausrüstungen oder -systemen, welche(r) das Luftfahrzeug oder seine Insassen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(3) Erhebliche Mängel von Flugplatzbefeuerung, -markierung oder -beschilderung.

2.3. **Ereignisse in Zusammenhang mit der Bodenabfertigung**

(1) Falsche Abfertigung oder Beladung von Fluggästen, Gepäck, Post oder Fracht, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung bezüglich der Massenverteilung und/oder Schwerpunktlage des Luftfahrzeugs (einschließlich erheblicher Fehler bei der Berechnung des Massen- und Schwerpunktnachweises) führen kann.

(2) Ausrüstung für das Boarden entfernt, wodurch Luftfahrzeuginsassen gefährdet werden.

(3) Falsche(s) Verstauen oder Sicherung von Gepäck, Post oder Fracht, wodurch das Luftfahrzeug, seine Ausrüstung oder Insassen gefährdet oder die Notevakuierung behindert werden kann.

(4) Beförderung, versuchte Beförderung oder Handhabung von gefährlichen Gütern, die die Sicherheit des Betriebs gefährdet hat oder hätte gefährden können oder die zu einer unsicheren Betriebslage geführt hat (z. B.: Unfälle oder Störungen mit gefährlichen Gütern gemäß den Technischen Anweisungen der ICAO ([1])).

(5) Nichteinhaltung der Bestimmungen in Zusammenhang mit der Gepäck- oder Fluggastzuordnung.

(6) Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Verfahren für die Bodenabfertigung des Luftfahrzeugs und Servicearbeiten, insbesondere Enteisen, Betankung oder Beladen, falsche Positionierung bzw. Entfernung von Ausrüstung.

(7) Austritt erheblicher Mengen Kraftstoff während des Betankens.

(8) Betankung mit falschen Kraftstoffmengen, die erhebliche Auswirkungen auf die Flugdauer, Leistung, Schwerpunktlage oder strukturelle Festigkeit des Luftfahrzeugs haben kann.

(9) Betankung mit verunreinigten oder falschen sonstigen Flüssigkeiten/Gasen (einschließlich Sauerstoff, Stickstoff, Öl und Trinkwasser).

(10) Ausfall, Fehlfunktion oder Defekt von Ausrüstungen am Boden, die zur Bodenabfertigung verwendet werden, durch die das Luftfahrzeug beschädigt wurde oder hätte beschädigt werden können (z. B.: Schleppstange oder Bodenstromversorgungsfahrzeug (GPU).

(11) Fehlende(r), fehlerhafte(r) oder unzureichende(r) Enteisung/Vereisungsschutz.

(12) Beschädigung des Luftfahrzeugs durch die Bodenabfertigungsausrüstung oder Fahrzeuge, einschließlich zuvor nicht gemeldeter Schäden.

(13) Jedes Ereignis, bei dem die menschliche Leistungsfähigkeit unmittelbar zu einem Unfall oder einer schweren Störung beigetragen hat oder hätte beitragen können.

([1]) Technical Instructions For The Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO — Doc 9284).

▼B

ANHANG V

EREIGNISSE IM ZUSAMMENHANG MIT ANDEREN ALS TECHNISCH KOMPLIZIERTEN MOTORGETRIEBENEN LUFTFAHRZEUGEN, EINSCHLIESSLICH SEGELFLUGZEUGEN UND LUFTFAHRTGERÄTEN NACH DEM PRINZIP „LEICHTER ALS LUFT“

Für die Zwecke dieses Anhangs gilt Folgendes:

a) „Andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“ sind alle anderen als die in Artikel 3 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 aufgeführten Luftfahrzeuge.

b) „Segelflugzeug“ entspricht der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 117 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission ([1]).

c) „Luftfahrtgeräte nach dem Prinzip ‚Leichter als Luft‘“ entspricht der Begriffsbestimmung unter ML10 des Abschnitts „Begriffsbestimmungen“ im Anhang der Richtlinie 2009/43/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]).

1. ANDERE ALS TECHNISCH KOMPLIZIERTE MOTORGETRIEBENE LUFTFAHRZEUGE MIT AUSNAHME VON SEGELFLUGZEUGEN UND LUFTFAHRTGERÄTEN NACH DEM PRINZIP „LEICHTER ALS LUFT“

Hinweis: Dieser Abschnitt ist so aufgebaut, dass die relevanten Ereignisse jeweils mit den Tätigkeitskategorien verknüpft sind, bei denen sie aller Erfahrung nach normalerweise beobachtet werden, um so die Meldung dieser Ereignisse zu erleichtern. Diese Darstellung ist jedoch nicht so zu verstehen, dass Ereignisse nicht gemeldet werden müssen, wenn sie außerhalb der Kategorien von Tätigkeiten auftreten, mit denen sie in der Liste verknüpft sind.

1.1. **Flugbetrieb**

(1) Unbeabsichtigter Verlust der Steuerbarkeit.

(2) Landung außerhalb der vorgesehenen Landefläche.

(3) Die unter normalen Bedingungen bei Start, im Steigflug oder bei der Landung von Luftfahrzeugen erwartete Leistung wird nicht erreicht oder kann nicht erreicht werden.

(4) Störung auf der Start- oder Landebahn.

(5) Abkommen von der Start- oder Landebahn.

(6) Mit einem nicht lufttüchtigen Luftfahrzeug oder einem Luftfahrzeug, dessen Flugvorbereitung nicht abgeschlossen wurde, durchgeführter Flug, der das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(7) Flug mit unbeabsichtigtem Einflug in Instrumenten-Wetterbedingungen (IMC) von Luftfahrzeugen, die nicht nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules) zugelassen sind, oder eines Piloten, der nicht für Flüge nach Instrumentenflugregeln qualifiziert ist, der das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

([1]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1).

([2]) Richtlinie 2009/43/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 zur Vereinfachung der Bedingungen für die innergemeinschaftliche Verbringung von Verteidigungsgütern (ABl. L 146 vom 10.6.2009, S. 1).

▼B

(8) Unbeabsichtigtes Ausklinken von Fracht ([1]).

1.2. **Technische Ereignisse**

(1) Ungewöhnlich starke Vibration (z. B.: „Flattern“ des Quer- oder Höhenruders oder Propellers).

(2) Flugsteuerung funktioniert nicht ordnungsgemäß oder ist nicht verbunden.

(3) Versagen oder wesentliche Beeinträchtigung der Struktur des Luftfahrzeugs.

(4) Ablösen von Strukturteilen oder Einrichtungen des Luftfahrzeugs während des Fluges.

(5) Ausfall eines Triebwerks, Rotors, Propellers, Kraftstoffsystems oder eines anderen wesentlichen Systems

(6) Leckage von Flüssigkeiten/Gasen, die zu Brandgefahr oder einer möglichen gefährlichen Verunreinigung von Struktur, Systemen oder Ausrüstungsteilen des Luftfahrzeugs geführt oder eine Gefahr für die Insassen dargestellt hat.

1.3. **Interaktion mit Flugsicherungsdiensten und Flugverkehrsmanagement**

(1) Interaktion mit Flugsicherungsdiensten (z. B.: Erbringung fehlerhafter Dienstleistungen, widersprüchliche Kommunikation oder Abweichen von der Freigabe), die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(2) Verletzung des Luftraums.

1.4. **Notfälle und andere kritische Situationen**

(1) Ereignis, das zu einem Notruf führt.

(2) Brand, Explosion, Rauch, giftige Gase oder giftige Dämpfe im Luftfahrzeug.

(3) Einsatzunfähigkeit des Piloten, die es ihm unmöglich macht, seine Aufgaben zu erfüllen.

1.5. **Externes Umfeld und Meteorologie**

(1) Zusammenstoß, am Boden oder in der Luft, mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis ([2]).

(2) Beinahezusammenstoß, am Boden oder in der Luft, mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis ([2]), der ein Notfall-Ausweichmanöver erfordert hat, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

(3) Kollision mit Wildtieren einschließlich Vogelschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zur Störung wesentlicher Funktionen geführt hat.

(4) Behinderung des Luftfahrzeuges durch Feuerwaffen, Feuerwerkskörper, Flugdrachen, Laserbeleuchtung, leistungsstarke Laser, ferngesteuerte Luftfahrtsysteme (RPAS), Modellflugzeuge oder auf ähnliche Weise.

(5) Blitzschlag, der zu Schäden oder zum Ausfall von Funktionen des Luftfahrzeugs geführt hat.

(6) Durchfliegen schwerer Turbulenzen, das zur Verletzung von Insassen des Luftfahrzeugs oder zur erforderlichen Durchführung eines Turbulenz-Checks nach dem Flug geführt hat.

(7) Vereisung einschließlich Vergaservereisung, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

([1]) Gilt nur für gewerbliche Tätigkeit im Sinne von Artikel 3 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.

([2]) Der Begriff „Hindernis“ umfasst auch Fahrzeuge.

▼B

2. SEGELFLUGZEUGE (GLEITFLUGZEUGE)

Hinweis: Dieser Abschnitt ist so aufgebaut, dass die relevanten Ereignisse jeweils mit den Tätigkeitskategorien verknüpft sind, bei denen sie aller Erfahrung nach normalerweise beobachtet werden, um so die Meldung dieser Ereignisse zu erleichtern. Diese Darstellung ist jedoch nicht so zu verstehen, dass Ereignisse nicht gemeldet werden müssen, wenn sie außerhalb der Kategorien von Tätigkeiten auftreten, mit denen sie in der Liste verknüpft sind.

2.1. **Flugbetrieb**

(1) Unbeabsichtigte unkontrollierte Fluglagen.

(2) Ereignis, bei dem der Pilot des Segelflugzeugs nicht in der Lage war, das Windenseil oder das Flugzeugschleppseil auszuklinken, sodass er auf Notfallverfahren zurückgreifen musste.

(3) Ausklinken des Windenseils oder des Luftfahrzeugschleppseils, wenn das Ausklinken das Segelflugzeug, dessen Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(4) Im Falle von Motorseglern Triebwerkausfall während des Starts.

(5) Mit einem nicht lufttüchtigen Segelflugzeug oder einem Segelflugzeug, dessen Flugvorbereitung nicht abgeschlossen wurde, durchgeführter Flug, der das Segelflugzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

2.2. **Technische Ereignisse**

(1) Ungewöhnlich starke Vibration (z. B.: „Flattern“ des Quer- oder Höhenruders oder Propellers).

(2) Flugsteuerung funktioniert nicht ordnungsgemäß oder ist nicht verbunden.

(3) Versagen oder wesentliche Beeinträchtigung der Struktur des Segelflugzeugs.

(4) Ablösen von Strukturteilen des Segelflugzeugs oder von Anbauten während des Fluges.

2.3. **Interaktion mit Flugsicherungsdiensten und Flugverkehrsmanagement**

(1) Interaktion mit Flugsicherungsdiensten (z. B.: Erbringung fehlerhafter Dienstleistungen, widersprüchliche Kommunikation oder Abweichen von der Freigabe), die das Segelflugzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(2) Verletzungen des Luftraums.

2.4. **Notfälle und andere kritische Situationen**

(1) Ereignis, das zu einem Notruf führt.

(2) Fälle, in denen keine sichere Landefläche verfügbar ist.

(3) Brand, Explosion, Rauch, giftige Gase oder Dämpfe im Segelflugzeug.

(4) Einsatzunfähigkeit des Piloten, die es ihm unmöglich macht, seine Aufgaben zu erfüllen.

2.5. **Externes Umfeld und Meteorologie**

(1) Zusammenstoß, am Boden oder in der Luft, mit einem Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis ([1]).

(2) Beinahezusammenstoß, am Boden oder in der Luft, mit einem Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis ([1]), der ein Notfall-Ausweichmanöver erfordert hat, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

([1]) Der Begriff „Hindernis“ umfasst auch Fahrzeuge.

▼B

(3) Behinderung des Segelflugzeuges durch Feuerwaffen, Feuerwerkskörper, Flugdrachen, Laserbeleuchtung, leistungsstarke Laser, ferngesteuerte Luftfahrtsysteme (RPAS), Modellflugzeuge oder auf ähnliche Weise.

(4) Beschädigung des Segelflugzeugs durch Blitzschlag.

3. LUFTFAHRTGERÄTE NACH DEM PRINZIP „LEICHTER ALS LUFT“ (BALLONE UND LUFTSCHIFFE)

Hinweis: Dieser Abschnitt ist so aufgebaut, dass die relevanten Ereignisse jeweils mit den Tätigkeitskategorien verknüpft sind, bei denen sie aller Erfahrung nach normalerweise beobachtet werden, um so die Meldung dieser Ereignisse zu erleichtern. Diese Darstellung ist jedoch nicht so zu verstehen, dass Ereignisse nicht gemeldet werden müssen, wenn sie außerhalb der Kategorien von Tätigkeiten auftreten, mit denen sie in der Liste verknüpft sind.

3.1. **Flugbetrieb**

(1) Mit einem Luftfahrtgerät nach dem Prinzip „Leichter als Luft“, das nicht lufttüchtig ist oder dessen Flugvorbereitung nicht abgeschlossen wurde, durchgeführter Flug, der das Luftfahrtgerät nach dem Prinzip „Leichter als Luft“, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(2) Unbeabsichtigtes dauerhaftes Erlöschen der Zündflamme.

3.2. **Technische Ereignisse**

(1) Störung an einem der folgenden Teile oder Steuerungseinrichtungen: Steigrohr im Gasbehälter, Umlenkrolle, Steuerleine, Fesselseil, Leck an der Dichtung des Brennerventils, Leck an der Dichtung des Gasbehälterventils, Karabiner, Schäden an Gasleitung, Traggasventil, Hülle oder Ballonet, Gebläse, Überdruckventil (Gasballon), Seilwinde (gasgefüllte Fesselballone).

(2) Erhebliche(r) Leckage oder Verlust von Traggas (z. B.: Porosität, ungenau sitzende Traggasventile).

3.3. **Interaktion mit Flugsicherungsdiensten und Flugverkehrsmanagement**

(1) Interaktion mit Flugsicherungsdiensten (z. B.: Erbringung fehlerhafter Dienstleistungen, widersprüchliche Kommunikation oder Abweichen von der Freigabe), die das Luftfahrtgerät nach dem Prinzip „Leichter als Luft“, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(2) Verletzung des Luftraums.

3.4. **Notfälle und andere kritische Situationen**

(1) Jegliches Ereignis, das zu einem Notruf führt.

(2) Brand, Explosion, Rauch oder giftige Dämpfe im Luftfahrtgerät nach dem Prinzip „Leichter als Luft“ (über den normalen Betrieb des Brenners hinausgehend).

(3) Insassen des Luftfahrtgeräts nach dem Prinzip „Leichter als Luft“ aus Korb oder Gondel geschleudert.

(4) Einsatzunfähigkeit des Piloten, die es ihm unmöglich macht, seine Aufgaben zu erfüllen.

▼B

(5) Unbeabsichtigtes Anheben oder Mitschleifen des Bodenpersonals, wodurch eine Person verletzt oder getötet wurde.

3.5. **Externes Umfeld und Meteorologie**

(1) Zusammenstoß oder Beinahezusammenstoß, am Boden oder in der Luft, mit einem Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis ([1]), der das Luftfahrtgerät nach dem Prinzip „Leichter als Luft“, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

(2) Behinderung des Luftfahrtgerätes nach dem Prinzip „Leichter als Luft“ durch Feuerwaffen, Feuerwerkskörper, Flugdrachen, Laserstrahlen, leistungsstarke Laser, ferngesteuerte Luftfahrtsysteme (RPAS), Modellflugzeuge oder auf ähnliche Weise.

(3) Unerwartetes Durchfliegen ungünstiger Wetterbedingungen, das das Luftfahrtgerät nach dem Prinzip „Leichter als Luft“, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.

([1]) Der Begriff „Hindernis“ umfasst auch Fahrzeuge.