

32003L0042

4.7.2003

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

L 167/23

DYREKTYWA 2003/42/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 13 czerwca 2003 r.****w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾, w świetle jednolitego tekstu zatwierdzonego przez Komitet Pojedynczy 9 kwietnia 2003 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Częstotliwość występowania wypadków w lotnictwie cywilnym pozostawała w ciągu ostatniej dekady dość stała; niemniej jednak istnieje obawa, że przewidywany wzrost ruchu może w najbliższej przyszłości prowadzić do wzrostu liczby wypadków.
- (2) Dyrektywa Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym ⁽⁴⁾ jest ukierunkowana na zapobieganie wypadkom przez ułatwianie sprawnego przeprowadzania śledztw.
- (3) Jak wykazało doświadczenie, często jeszcze przed wystąpieniem wypadku miał miejsce szereg incydentów i występowały liczne inne braki, wskazujące na istnienie zagrożeń dla bezpieczeństwa.
- (4) Poprawa bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym wymaga lepszej znajomości tych zdarzeń w celu ułatwienia analiz i monitorowania tendencji umożliwiających podjęcie działań korygujących.
- (5) Gdy zdarzenie dotyczy statku powietrznego zarejestrowanego w Państwie Członkowskim lub eksploatowanego przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w Państwie Członkowskim, takie zdarzenie należy zgłosić, nawet jeśli miało miejsce poza terytorium Wspólnoty.
- (6) Każde z Państw Członkowskich ustanawia obowiązujące systemy zgłaszania.

- (7) Różne kategorie personelu pracującego w lotnictwie cywilnym obserwują zdarzenia w interesie zapobiegania wypadkom i dlatego powinien on o nich zawiadamiać.
- (8) Wymiana informacji o takich zdarzeniach bardzo podniosłaby efektywność wykrywania potencjalnych zagrożeń.
- (9) Niezbędne jest oprogramowanie dla wymiany informacji między różnymi systemami.
- (10) Podmioty, którym powierzono regulowanie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym albo badanie zdarzeń wypadków lub incydentów we Wspólnocie, powinny mieć dostęp do informacji o bezpieczeństwie; tam gdzie to właściwe, dostęp powinny mieć również osoby, które mogą na ich podstawie uczyć się i podejmować lub inicjować działania niezbędne do poprawy bezpieczeństwa.
- (11) Zbieranie delikatnych z natury informacji o bezpieczeństwie wymaga zagwarantowania jej poufności, ochrony źródeł oraz zachowania poufności ze strony personelu pracującego w lotnictwie cywilnym.
- (12) Ogólne informacje o stanie bezpieczeństwa lotniczego powinny być przekazywane opinii publicznej.
- (13) Należy przygotować właściwe środki w celu umożliwienia ustanowienia poufnych systemów zgłaszania.
- (14) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przyjmuje się zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽⁵⁾.
- (15) Należy zapewnić spójność z wymaganiami zawiadomienia technicznego, opracowanymi przez krajowych ekspertów z Eurocontrolu i Organizacji Zrzeszenia Władz Lotniczych. Wykaz zgłaszanych zdarzeń powinien uwzględniać prace obu podanych wyżej organizacji europejskich. Należy wziąć pod uwagę także opracowania wykonane w ramach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.
- (16) Ponieważ cel proponowanego działania, mianowicie poprawa bezpieczeństwa lotniczego, nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez Państwa Członkowskie, dlatego że używane przez nie niezależne systemy zgłaszania są mniej skuteczne niż działania skoordynowanej sieci wymiany informacji umożliwiającej wcześniejszą identyfikację mogących występować problemów z bezpieczeństwem, można osiągnąć go lepiej na poziomie Wspólnoty, która może przyjmować środki zgodnie z określoną w art. 5 Traktatu zasadą pomocniczości. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym samym artykule, niniejsza dyrektywa ogranicza się jedynie do takich środków, które są niezbędne, aby osiągnąć zamierzone cele,

⁽¹⁾ Dz.U. C 120 E z 24.4.2001, str. 148 oraz Dz.U. C 332 E z 27.11.2001, str. 320.

⁽²⁾ Dz.U. C 311 z 7.11.2001, str. 8.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 czerwca 2001 r. (Dz.U. C 53 E z 28.2.2002, str. 324), wspólne stanowisko Rady z dnia 17 czerwca 2002 r. (Dz.U. C 197 E z 20.8.2002, str. 16) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 23 października 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 maja 2003 r. oraz decyzja Rady z dnia 13 maja 2003 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 14.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 4

Zgłaszanie obowiązkowe

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest przyczynienie się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego przez zapewnienie zgłaszania zbiegania, magazynowania, ochrony i rozpowszechniania istotnych informacji o bezpieczeństwie.

Jedynym celem zgłaszania zdarzeń jest zapobieganie im, a nie obciążanie winą lub odpowiedzialnością.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

1. „zdarzenie” oznacza przerwę w działaniu, wadę, uszkodzenie lub inne nieregularne okoliczności, które wpłynęły lub mogły wpłynąć na bezpieczeństwo lotu, ale nie spowodowały wypadku lub poważnego incydentu, zwanego dalej „wypadkiem lub poważnym incydentem”, zgodnie z definicją podaną w art. 3 lit. a) i k) dyrektywy 94/56/WE;
2. „usunięcie danych osobowych” oznacza usunięcie z przedkładanych zgłoszeń wszystkich szczegółów osobistych dotyczących osoby zgłaszającej oraz szczegółów technicznych, które mogłyby prowadzić do identyfikacji osoby zgłaszającej lub stron trzecich którym te informacje mogłyby zaszkodzić.

Artykuł 3

Zakres

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do zdarzeń zagrażających statkowi powietrznemu lub zdarzeń, które, jeśli nie zostaną skorygowane, mogłyby stworzyć niebezpieczeństwo dla statku powietrznego, osób w nim się znajdujących lub jakichkolwiek innych. Wykaz przykładów takich zdarzeń znajduje się w załącznikach I i II.

2. Komisja może, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 10 ust. 2, zdecydować o zmianie załączników w celu rozszerzenia lub zmiany przykładów.

3. Jest zrozumiałe, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze jest bez uszczerbku dla odpowiednich sytuacji prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Wielkiej Brytanii w odniesieniu do sporów dotyczących suwerenności terytorium, na którym port lotniczy jest położony.

4. Stosowanie niniejszej dyrektywy do portu lotniczego Gibraltar jest wstrzymane do momentu wejścia w życie porozumień zawartych we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Wielkiej Brytanii z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Wielkiej Brytanii poinformują Radę o dacie wprowadzenia w życie.

1. Państwa Członkowskie wymagają, aby wszystkie podane niżej osoby wykonujące swe funkcje zgłaszały zdarzenia podane w art. 3 właściwym organom określonym w art. 5 ust. 1:

- a) użytkownik lub dowódca statku powietrznego napędzanego silnikiem turbinowym albo używanego do transportu publicznego, eksploatowanego przez przedsiębiorstwo, któremu Państwo Członkowskie zapewnia nadzór nad bezpieczeństwem działalności;
 - b) osoba prowadząca przedsiębiorstwo zajmujące się pod nadzorem Państwa Członkowskiego projektowaniem, produkcją, utrzymaniem lub modyfikowaniem statków powietrznych o napędzie turbinowym lub do transportu publicznego albo jakichkolwiek przeznaczonych do nich urządzeń lub części;
 - c) osoba podpisująca świadectwo przeglądu konserwacyjnego lub dopuszczenia do eksploatacji statku powietrznego o napędzie turbinowym albo przeznaczonego do transportu publicznego lub jakichkolwiek przeznaczonych do nich urządzeń albo części, pod nadzorem Państwa Członkowskiego;
 - d) osoba wykonująca funkcję wymagającą upoważnienia jej przez Państwo Członkowskie, np. kontroler ruchu powietrznego lub urzędnik informujący o lotach;
 - e) dyrektor portu lotniczego objętego rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych ⁽¹⁾;
 - f) osoba pełniąca funkcję związaną z instalowaniem, modyfikowaniem, konserwacją, naprawami, naprawami głównymi, kontrolą w locie lub inspekcją lotniczych instalacji nawigacyjnych, za których bezpieczeństwo odpowiada Państwo Członkowskie;
 - g) osoba pełniąca funkcję związaną z naziemną obsługą statków powietrznych, w tym tankowanie paliwa, serwisowanie, przygotowywanie list ładunkowych, załadunek, odladanie i holowanie w porcie lotniczym, objętą rozporządzeniem (EWG) nr 2408/92.
2. Państwa Członkowskie mogą zachęcać do dobrowolnego zgłaszania zdarzeń określonych w art. 3 ust. 1 przez każdą osobę pełniącą przy innych działaniach lotnictwa cywilnego funkcje podobne do wymienionych w ust. 1.

Artykuł 5

Zbieranie i przechowywanie informacji

1. Państwa Członkowskie wyznaczają jeden lub więcej właściwych organów do wprowadzenia mechanizmu zbierania, oceny, przetwarzania i przechowywania zdarzeń zgłaszanych zgodnie z art. 4.

Odpowiedzialność za to można powierzyć działającym bezstronnie następującym organom:

- a) organom krajowego lotnictwa cywilnego; i/lub
- b) organom śledczym lub podmiotom ustanowionym na mocy art. 6 dyrektywy 94/56/WE; i/lub
- c) jakimkolwiek innemu niezależnemu organowi lub podmiotowi, któremu ta funkcja jest powierzona.

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione Aktem Przystąpienia z 1994 r.

Jeśli Państwo Członkowskie wyznacza więcej niż jeden organ lub podmiot, to jeden z nich wyznacza jako punkt kontaktowy wymiany informacji wymieniony w art. 6 ust. 1.

2. Właściwe organy przechowują zebrane zgłoszenia w swoich bazach danych.

3. W bazach tych przechowywane są również dane o wypadkach i poważnych incydentach.

Artykuł 6

Wymiana informacji

1. Państwa Członkowskie biorą udział w wymianie danych, udostępniając właściwym organom innych Państw Członkowskich i Komisji wszystkie dotyczące bezpieczeństwa informacje przechowywane w bazach danych określonych w art. 5 ust. 2.

Bazy danych są zgodne z oprogramowaniem opisanym w ust. 3.

2. Otrzymując zgłoszenie o zdarzeniu, właściwy organ mianowany zgodnie z art. 5 ust. 1 wprowadza go do baz danych i w każdym przypadku, kiedy to niezbędne, zawiadamia właściwy organ Państwa Członkowskiego, w którym zdarzenie miało miejsce, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, w którym statek powietrzny został wyprodukowany i/lub w którym użytkownik jest certyfikowany.

3. Szczególne oprogramowanie do celów niniejszej dyrektywy opracowuje Komisja. Komisja bierze wtedy pod uwagę zapewnienie zgodności z oprogramowaniem już istniejącym w Państwach Członkowskich. Właściwe organy mogą wykorzystywać to oprogramowanie przy prowadzeniu własnych baz danych.

4. Komisja przyjmuje właściwe środki ułatwiające wymianę informacji określonej w ust. 1 zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2.

Artykuł 7

Rozpowszechnianie informacji

1. Każdy podmiot, któremu powierzono regulację bezpieczeństwa lub badanie wypadków i incydentów lotniczych w lotnictwie cywilnym Wspólnoty, ma dostęp do informacji o zdarzeniach zebranych i uzyskanych w drodze wymiany zgodnie z art. 5 i 6, co umożliwia mu wyciąganie wniosków w odniesieniu do bezpieczeństwa na podstawie zgłaszanych zdarzeń.

2. Bez uszczerbku dla praw dostępu społeczeństwa do dokumentów Komisji, jak ustanowiono w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji⁽¹⁾, Komisja przyjmuje z własnej inicjatywy i zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 środki upowszechniania zainteresowanym stronom informacji określonych w ust. 1 i związane z tym warunki. Środki te, zarówno ogólne, jak i o charakterze indywidualnym, wynikają z potrzeby:

— dostarczenia osobom i organizacjom informacji, których potrzebują do poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym,

— ograniczania rozpowszechniania informacji do ściśle określonych celów jej użytkowników, co ma na celu zapewnić właściwą jej poufności.

Decyzja o rozpowszechnianiu informacji zgodnie z niniejszym ustępem ogranicza ją do zakresu ściśle wymaganego do celów jej użytkownika, bez uszczerbku dla przepisów art. 8.

3. Aby poinformować społeczeństwo o poziomie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, Państwa Członkowskie mogą przynajmniej raz do roku publikować przegląd bezpieczeństwa zawierający informacje o typach zdarzeń zebranych przez ich system obowiązkowego zgłaszania. Państwa Członkowskie mogą również publikować zgłoszenia z usuniętymi danymi osobowymi.

Artykuł 8

Ochrona informacji

1. Państwa Członkowskie przyjmują zgodnie ze swoim ustawodawstwem krajowym niezbędne środki, zapewniające właściwą poufność informacji otrzymywanych na podstawie art. 6 ust. 1 i art. 7 ust. 1. Państwa Członkowskie wykorzystują te informacje tylko do celów niniejszej dyrektywy.

2. Niezależnie od typu lub klasyfikacji zdarzenia i wypadku lub poważnego incydentu, we wspomnianej w art. 5 ust. 2 bazie danych nigdy nie rejestruje się nazwisk i adresów osób.

3. Bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów prawa karnego Państwa Członkowskie powstrzymują się od wszczynania procedury sądowej w odniesieniu do popełnionych bez premedytacji lub niezamierzonych naruszeń prawa, o których dowiedziały się tylko dlatego, że zostały zgłoszone zgodnie z krajowym programem obowiązkowego zgłaszania, co jednak nie dotyczy przypadków rażącego niedbalstwa.

4. Zgodnie z określonymi w prawie krajowym procedurami oraz praktykami Państwa Członkowskie zapewniają, że pracownicy zgłaszający incydenty, o których mogli wiedzieć, nie podlegają żadnym szkodliwych dla nich działaniom ze strony ich pracodawcy.

5. Artykuł niniejszy stosuje się bez uszczerbku dla krajowych przepisów dotyczących dostępu do informacji przez organy sądowe.

Artykuł 9

Zgłaszanie dobrowolne

1. Oprócz ustanowionego art. 4 i 5 systemu zgłaszania obowiązkowego Państwa Członkowskie mogą wyznaczyć jeden lub więcej organów lub podmiotów do ustanowienia systemu zgłaszania dobrowolnego, zbierającego i analizującego informacje o zaobserwowanych w lotnictwie nieprawidłowościach, które nie wymagają zgłaszania w systemie zgłaszania obowiązkowego, ale które zgłaszający odczuwa jako zagrożenie bieżące lub potencjalne.

2. Jeśli Państwo Członkowskie decyduje się na ustanowienie systemu zgłaszania dobrowolnego, ustanawia warunki usunięcia danych osobowych przedkładanych w ramach tego systemu raportów, prowadzonego przez jeden lub więcej organów lub podmiotów, które wyznaczyło zgodnie z ust. 1.

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, str. 43.

3. Państwa Członkowskie zapewniają, że wynikająca z analizy zgłaszania poufnej odpowiednia informacja o bezpieczeństwie, z usuniętymi danymi osobowymi, jest przechowywana i udostępniana wszystkim stronom w celu użycia do poprawy bezpieczeństwa lotniczego.

Artykuł 10

Komitet

1. Komisja jest wspomagana przez komitet ustanowiony w art. 12 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego ⁽¹⁾.

2. W przypadku gdy przywołuje się ten ustęp, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 11

Stosowanie

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do 4 lipca 2005 r. Niezwłocznie informują o tym Komisję.

Środki przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 13

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 13 czerwca 2003 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

V. PAPANDREOU

Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2871/2000 (Dz.U. L 333 z 29.12.2000, str. 47).

ZAŁĄCZNIK I

Wykaz podlegających zgłaszaniu zdarzeń związanych z eksploatacją, konserwacją, naprawami i produkcją statku powietrznego

- Uwaga 1:* Niniejszy załącznik wymienia wprawdzie większość zdarzeń podlegających zgłaszaniu, ale ich wykazu nie można uznawać za kompletny i wyczerpujący. Należy zgłaszać również wszelkie inne zdarzenia uważane przez zainteresowane osoby za spełniające kryteria.
- Uwaga 2:* Niniejszy załącznik nie obejmuje wypadków. Oprócz spełniania innych wymagań określających zawiadomienie o wypadkach należy je również rejestrować w bazie danych określonej w art. 5 ust. 2.
- Uwaga 3:* Niniejszy załącznik zawiera przykłady wymagań zgłaszania obejmujących eksploatację, konserwację, naprawy i produkcję statku powietrznego.
- Uwaga 4:* Zdarzenia podlegające zgłaszaniu to zdarzenia, które spowodowały lub mogą spowodować zagrożenie lub mogłyby prowadzić do stanu zagrożenia. Raport należy sporządzić, jeśli zdaniem zgłaszającego zdarzenie nie zagroziło bezpieczeństwu eksploatacji, ale powtarzając się w innych niż podobne okolicznościach mogłoby zagrożenie stworzyć. To co jest uważane za podlegające zgłaszaniu dla jednej klasy produktu, części lub wyposażenia, może takim nie być dla innej jego klasy, a brak lub obecność jednego czynnika, ludzkiego lub technicznego może przekształcić zdarzenie w wypadek lub poważny incydent.
- Uwaga 5:* Szczególnie zatwierdzenia eksploatacyjne, np. RVSM, ETOPS, RNAV lub program projektowania czy konserwacji mogą podlegać szczególnym wymaganiom zgłaszania uszkodzeń lub nieprawidłowych działań związanych z tym zatwierdzeniem lub programem.

SPIS TREŚCI

- A: EKSPLOATACJA STATKU POWIETRZNEGO
- B: ZAGADNIENIA TECHNICZNE STATKU POWIETRZNEGO
- C: KONSERWACJA I NAPRAWY STATKU POWIETRZNEGO
- D: SŁUŻBY I WYPOSAŻENIE NAWIGACJI POWIETRZNEJ, SŁUŻBY NAZIEMNE
- A. EKSPLOATACJA STATKU POWIETRZNEGO
- i) **Eksploatacja statku powietrznego**
- a) Manewry zapobiegawcze:
- ryzyko kolizji z innym statkiem powietrznym, terenem lub innym obiektem albo sytuacja niebezpieczna, w której właściwe byłoby podjęcie działań zapobiegawczych;
 - manewr zapobiegawczy wymagany do zapobiegnięcia kolizji z innym statkiem powietrznym, terenem lub obiektem;
 - manewr zapobiegający innym sytuacjom niebezpiecznym.
- b) Incydenty przy starcie i lądowaniu, w tym przy lądowaniach zapobiegawczych i przymusowych. Incydenty w rodzaju lądowania za bliskiego, przekroczeń pasa startowego lub zjechania z pasa startowego. Starty, starty wstrzymane, lądowania lub próby lądowań na zamkniętym, zajęтым lub niewłaściwym pasie startowym. Wtargnięcia na pas startowy.
- c) Niezdolność do osiągnięcia właściwych osiągow samolotu podczas startu lub początkowego wznoszenia.
- d) Krytycznie mała ilość paliwa, niezdolność do przelania paliwa lub zużycie całości paliwa możliwego do zużycia.
- e) Utrata kontroli (także częściowa lub czasowa), niezależnie od przyczyny.
- f) Zdarzenia bliskie V_1 albo ją przekraczające, wynikające z sytuacji niebezpiecznej lub potencjalnie niebezpiecznej (np. wstrzymany start, uderzenie ogonem, utrata mocy silnika itp.) lub taką sytuację stwarzające.
- g) Kołowanie wytwarzające sytuację niebezpieczną lub potencjalnie niebezpieczną.
- h) Niezamierzone istotne odchylenie od szybkości przelotowej, zamierzonej trasy lub wysokości (przekraczające 100 m) niezależnie od przyczyny.
- i) Wytracanie wysokości poniżej punktu decyzji wysokość/wzniesienie lub minimalna wysokość bez wymaganego wizualnego punktu odniesienia.
- j) Utrata pewności co do własnego położenia bieżącego lub położenia względem innego statku powietrznego.
- k) Przerwa w komunikacji między członkami załóg statków powietrznych (CRM) lub między członkami załóg statków powietrznych a innymi stronami (załoga kabinowa, kontrola ruchu lotniczego, technika).
- l) Twarde lądowanie — lądowanie uważane za wymagające „kontroli na twarde lądowanie”.
- m) Przekraczanie granic nierównowagi paliwa.

- n) Nieprawidłowe ustawienie kodu SSR (radar wtórnego nadzorowania) lub zakresu wysokościomierza.
 - o) Nieprawidłowe programowanie lub błędne wprowadzanie danych do urządzeń używanych do nawigacji lub obliczeń osiągnięć, lub wykorzystywanie nieprawidłowych danych.
 - p) Nieprawidłowe odbieranie lub interpretacja komunikatów radiotelefonicznych.
 - q) Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie układu paliwowego, wynikające z dopływu i/lub dystrybucji paliwa.
 - r) Niezamierzone zejście statku powietrznego z utwardzonej powierzchni.
 - s) Kolidacja statku powietrznego z jakimkolwiek innym statkiem powietrznym, pojazdem lub innym obiektem naziemnym.
 - t) Nieuważne i/lub nieprawidłowe używanie jakichkolwiek urządzeń sterujących.
 - u) Niezdolność do osiągnięcia przewidywanej konfiguracji statku powietrznego dla jakiegokolwiek fazy lotu (np. podwozie i kłapy podwozia, kłapy, stabilizatory, sloty itp.).
 - v) Zagrożenie lub potencjalne zagrożenie stanowiące konsekwencję jakiegokolwiek zamierzonej symulacji warunków w celu szkolenia, kontroli systemu lub treningu.
 - w) Nienormalne wibracje.
 - x) Zdziałanie jakiegokolwiek pierwszego systemu ostrzegawczego związanego z manewrowaniem statkiem powietrznym, np. ostrzeżenia o konfiguracji, ostrzeżenia o przeciągnięciu (drżania drążka), ostrzeżenia o nadmiernej prędkości itp., chyba że:
 - 1. załoga z całą pewnością stwierdziła, że wskazanie było fałszywe i to pod warunkiem, że fałszywe ostrzeżenie nie było wynikiem trudności lub zagrożenia wynikającego z odpowiedzi załogi na ostrzeżenie; lub
 - 2. ostrzeżenie zostało wydane do celów szkoleniowych lub kontrolnych.
 - y) „Ostrzeżenie” z GPWS/TAWS (systemu ostrzegania o bliskości ziemi) kiedy:
 - 1. statek powietrzny zbliża się do ziemi bardziej niż było to planowane lub przewidywane; lub
 - 2. podczas warunków meteorologicznych wymagających lotu na instrumenty lub w nocy pojawia się ostrzeżenie uruchomione przez dużą prędkość opadania (tryb 1); lub
 - 3. ostrzeżenie wynika z niewłączenia podwozia lub ustawienia kłap przy lądowaniu w położeniach właściwych dla punktu podejścia (tryb 4); lub
 - 4. pojawia się lub mogła się pojawić jakakolwiek trudność lub zagrożenie stanowiące wynik odpowiedzi załogi na „ostrzeżenie”, np. zmniejszenie odległości od innych tras ruchu. Może to obejmować ostrzeżenie dowolnego trybu lub typu, np. prawdziwe, uciążliwe lub fałszywe.
 - z) „Alarm” GPWS/TAWS, kiedy jakakolwiek trudność lub alarm występuje lub mogłyby występować w wyniku odpowiedzi załogi na „alarm”.
 - aa) alarmy ACAS (Pokładowy System Zapobiegania Kolidacji).
 - bb) incydenty tworzone przez podmuch od napędu odrzutowego lub śmigłowego, powodujące znaczne szkody lub poważne uszkodzenia ciała.
- ii) **Sytuacje awaryjne**
- a) Pożar, wybuch, dym lub opary toksyczne albo szkodliwe, nawet po wygaszeniu pożaru.
 - b) Zastosowanie w razie awarii jakiegokolwiek procedury niestandardowej przez obsługę lotu lub załogę kabinową, kiedy:
 - 1. procedura istnieje, ale nie została użyta;
 - 2. procedura nie istnieje;
 - 3. procedura istnieje, ale jest niekompletna lub nieodpowiednia;
 - 4. procedura jest nieprawidłowa;
 - 5. użyto nieprawidłowej procedury.
 - c) Nieodpowiedniość jakichkolwiek procedur przeznaczonych do stosowania w warunkach awaryjnych, także kiedy są stosowane do konserwacji, szkolenia lub prób.
 - d) Zdarzenie prowadzące do ewakuacji awaryjnej.
 - e) Dekompresja.
 - f) Użycie jakiegokolwiek wyposażenia awaryjnego lub zastosowanie przepisowych procedur awaryjnych do opanowania sytuacji.
 - g) Zdarzenie prowadzące do deklaracji stanu zagrożenia („Mayday” lub „panne”).
 - h) Niezadowolające działanie jakiegokolwiek systemu lub urządzenia awaryjnego, w tym wszystkich drzwi wyjściowych i oświetlenia, również kiedy zostały użyte w celu konserwacji, szkolenia lub prób.
 - i) Zdarzenia wymagające jakiegokolwiek użycia tlenu awaryjnego przez któregokolwiek członka załogi.

iii) Niezdolność personelu do działania

- a) Występująca przed odlotem niezdolność do działania u któregośkolwiek członka załogi, jeśli uważa się, że mogłaby oznaczać niezdolność również po starcie.
- b) Niezdolność któregośkolwiek członka personelu kabinowego, która powoduje niezdolność realizacji jego podstawowych obowiązków w warunkach awaryjnych.

iv) Uszkodzenia ciała

Zdarzenia, które doprowadziły albo mogły doprowadzić do znaczących uszkodzeń ciała u pasażerów lub załogi, ale nie kwalifikują się do zgłaszania jako wypadek.

v) Meteorologia

- a) Uderzenie pioruna, które spowodowało uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub złe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji.
- b) Gradobicie, które spowodowało uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub złe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji.
- c) Napotkanie na silne turbulencje, powodujące uszkodzenia ciała osób znajdujących się w statku powietrznym i uważane za wymagające przeprowadzenia „próby odporności statku powietrznego na turbulencje”.
- d) Napotkanie gradientu wiatru.
- e) Napotkanie strefy oblodzenia, powodujące trudności w obsłudze, uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub złe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji.

vi) Zabezpieczenia

- a) Niezgodne z prawem oddziaływanie na statek powietrzny, z groźeniem bombą lub porwaniem włącznie.
- b) Trudności przy kontrolowaniu pasażerów odurzonych, gwałtownych lub niesfornych.
- c) Odkrycie pasażera na gapę.

vii) Inne zdarzenia

- a) Powtarzające się występowanie szczególnego rodzaju zdarzenia, które występując pojedynczo nie byłoby uznane za „podlegającą zgłoszeniu”, ale ze względu na częstotliwość występowania stanowi potencjalne zagrożenie.
- b) Uderzenie ptaka, które spowodowało uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub złe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji.
- c) Napotkanie turbulencji w strumieniu nadążającym.
- d) Wszelkie inne zdarzenia dowolnego rodzaju uznane za zagrażające lub za takie, które mogłyby zagrozić statkowi powietrznemu, osobom znajdującym się na jego pokładzie w powietrzu lub na ziemi.

B. ZAGADNIENIA TECHNICZNE STATKU POWIETRZNEGO**i) Konstrukcyjne**

Nie wszystkie uszkodzenia konstrukcji wymagają zgłaszania. Podjęcie decyzji, czy uszkodzenie jest wystarczająco poważne, aby wymagało zgłaszania, wymaga przeprowadzenia oceny technicznej. Można tu wziąć pod uwagę następujące przykłady:

- a) Uszkodzenie podstawowego elementu konstrukcyjnego (PEK), który nie został zaprojektowany jako tolerancyjny dla uszkodzeń (element o ograniczonej żywotności). PEK to elementy, które w znaczącym zakresie przyczyniają się do przenoszenia obciążeń wynikających z lotu i ciśnienia powietrza oraz obciążeń występujących na ziemi, a których uszkodzenie może skończyć się katastrofalnym uszkodzeniem statku powietrznego;
- b) Wada lub uszkodzenie przekraczające dopuszczalne uszkodzenia PEK zaprojektowanego jako tolerancyjny dla uszkodzeń;
- c) Uszkodzenie lub wada przekraczające dopuszczalne tolerancje elementu konstrukcyjnego, którego uszkodzenie może zmniejszyć sztywność konstrukcyjną w stopniu tak wysokim, że osiągnięcie wymaganego flatteru, dywergencji lub kontroli marginesu zwrotu nie jest już możliwe;
- d) Uszkodzenie lub wada elementu konstrukcyjnego, która mogłaby spowodować uwolnienie się części mogących spowodować uszkodzenia ciała osób znajdujących się w statku powietrznym;
- e) Uszkodzenie lub wada elementu konstrukcyjnego, które mogłyby zagrozić prawidłowemu działaniu systemów. Patrz: ppkt ii) poniżej;
- f) Utrata jakiegokolwiek części statku powietrznego podczas lotu.

ii) Systemy

Proponuje się następujące kryteria ogólne, stosowane do wszystkich systemów (instalacji):

- a) Utrata, znaczna wadliwość działania lub wada któregośkolwiek systemu, podsystemu lub zestawu urządzeń w sytuacji, kiedy realizacja standardowych procedur eksploatacyjnych, ćwiczeń itp. nie jest w zadowalającym stopniu możliwa;

- b) Niezdolność załogi do kontrolowania systemu, na przykład:
 - 1. niekontrolowane działania,
 - 2. nieprawidłowe i/lub niepełne reakcje, w tym ograniczenia ruchu lub zeszczywnienie,
 - 3. ucieczka,
 - 4. odłączanie mechaniczne lub uszkodzanie;
 - c) Uszkodzenie lub złe działanie poszczególnych funkcji systemu (jeden system może integrować kilka funkcji);
 - d) Zakłócenia w systemach lub zakłócenia międzysystemowe;
 - e) Uszkodzenie lub złe działanie stowarzyszonego z systemem urządzenia zabezpieczającego lub systemu awaryjnego;
 - f) Utrata redundancji systemu.
 - g) Jakiegokolwiek zdarzenie wynikające z nieprzewidzianego zachowania się systemu.
 - h) Dla statków powietrznych wyposażonych w pojedynczy system główny oraz pojedyncze podsystemy lub zestawy urządzeń:

utrata, znacząca nieprawidłowość funkcjonowania lub wada w systemie głównym, podsystemie lub zestawie urządzeń.
 - i) Dla statków powietrznych wyposażonych w zwielokrotnione i niezależne systemy główne, podsystemy lub zestawy urządzeń:

utrata, znacząca nieprawidłowość działania lub wada więcej niż jednego z systemów głównych, podsystemów lub zestawów urządzeń.
 - j) Zadziałanie któregoś z pierwotnych systemów ostrzegawczych związanych z systemami lub urządzeniami statku powietrznego, chyba że załoga z całą pewnością stwierdziła, że wskazanie było fałszywe, pod warunkiem że fałszywe ostrzeżenie nie spowodowało trudności lub zagrożenia wynikającego z reakcji załogi na ostrzeżenie.
 - k) Wycieki płynów hydraulicznych, paliwa, oleju lub innych, powodujące wystąpienie zagrożenia pożarowego oraz stwarzające możliwości groźnego zanieczyszczenia konstrukcji, systemów lub urządzeń statku powietrznego albo zagrożenia dla osób przebywających we wnętrzu statku.
 - l) Nieprawidłowe działanie lub wada któregoś z systemów wskaźnikowych, jeśli stwarza możliwość podawania załodze mylących informacji.
 - m) Wszelkie uszkodzenia, wadliwe działanie lub wady, jeśli występują w krytycznej fazie lotu i są związane z pracą systemu.
 - n) Znaczny w porównaniu z osiąganymi zatwierdzonymi spadek osiągnięć bieżących, który powoduje niebezpieczną sytuację (z uwzględnieniem dokładności metody obliczeń osiągnięć) z działaniem hamującym, zużyciem paliwa itp. łącznie.
 - o) Asymetria organów regulacyjnych lotu; np. klap, slotów, przerywaczy itd.
- Dodatek do niniejszego Załącznika zawiera wykaz przykładów zdarzeń podlegających zgłoszeniu, wynikający z zastosowania podanych tu kryteriów ogólnych do szczegółowych rozwiązań systemowych.
- iii) **Napęd (w tym silniki, śmigła i wirniki) oraz pomocnicze jednostki zasilające (APU)**
 - a) Zerwanie płomienia, zatrzymanie się lub wadliwe działanie któregoś z silników.
 - b) Nadobroty lub niemożność regulacji obrotów jakiegokolwiek elementu wysokoobrotowego (na przykład: APU, rozrusznika w powietrzu, generatora obiegu powietrza, silnika turbiny powietrznej, śmigła lub wirnika).
 - c) Uszkodzenie lub złe działanie jakiegokolwiek części silnika lub zespołu napędowego, powodujące jedno lub więcej podanych niżej zjawisk:
 - 1. odpadnięcie podzespołów lub odpadów;
 - 2. niekontrolowany ogień wewnątrz lub na zewnątrz, lub wydmuchiwanie gorącego gazu;
 - 3. ciąg w kierunku innym niż wymagany przez pilota;
 - 4. system odwracania ciągu nie działa lub działa nieprawidłowo;
 - 5. nie można regulować mocy, ciągu lub obrotów;
 - 6. uszkodzenie konstrukcji nośnej silnika;
 - 7. częściowa lub całkowita utrata głównej części zespołu napędowego;
 - 8. gęste widzialne dymy lub koncentracje produktów toksycznych, wystarczające do pozbawienia załogi lub pasażerów zdolności do działania;
 - 9. niemożność wyłączenia silnika przy zastosowaniu normalnych procedur;
 - 10. niemożność ponownego uruchomienia silnika zdolnego do użytku.
 - d) Niekontrolowana utrata ciągu/mocy, zmiany lub oscylacje sklasyfikowane jako utrata sterowania ciągiem lub mocą (LOTIC):
 - 1. dla jednosilnikowego statku powietrznego; lub
 - 2. gdzie są uznane za nadmierne dla danego zastosowania; lub

3. gdzie może to wpłynąć na więcej niż jeden silnik wielosilnikowego statku powietrznego, w szczególności w przypadku statku powietrznego dwusilnikowego; lub
 4. dla wielosilnikowego statku powietrznego, gdzie ten sam lub podobny typ silnika jest wykorzystywany w zastosowaniu, gdzie zdarzenie może być uważane za niebezpieczne lub krytyczne.
- e) Jakiegokolwiek wada części o kontrolowanej trwałości, powodująca jej wymianę przed upływem pełnego okresu jej życia.
 - f) Wady ogólnego pochodzenia, powodujące tak wysoki poziom wyłączania się silników w locie, że istnieje możliwość wyłączenia się więcej niż jednego silnika podczas tego samego lotu.
 - g) Ogranicznik lub sterownik silnika, niedziałający lub działający nieprawidłowo, kiedy jest potrzebny.
 - h) Przekraczanie parametrów silnika.
 - i) Uszkodzenia spowodowane ciałem obcym (FOD).

Śmigła i układ napędowy

- j) Uszkodzenie lub wadliwe działanie jakiegokolwiek części śmigła lub zespołu napędowego, powodujące jedno lub więcej spośród następujących zjawisk:
 1. nadmierne obroty śmigła;
 2. powstawanie nadmiernego oporu;
 3. ciąg w kierunku przeciwnym do ustawionego przez pilota;
 4. odpadnięcie śmigła lub jakiegokolwiek dużej jego części;
 5. uszkodzenie powodujące nadmierne niezrównoważenie;
 6. niezamierzony ruch łopat śmigła poniżej ustanowionego dla lotu położenia o małym skoku;
 7. niemożność przestawienia śmigła w chorągiewkę;
 8. niemożność zmiany skoku śmigła;
 9. niekontrolowana zmiana skoku;
 10. fluktuacje momentu lub prędkości bez możliwości kontroli;
 11. odpadnięcie części o niskiej energii.

Wirniki i układ napędowy

- k) Uszkodzenie lub wada głównej przekładni albo zamocowania wirnika, która mogła prowadzić do rozdzielania się zespołu w locie i/lub nieprawidłowe działanie sterowania wirnikiem.
- l) Uszkodzenie wirnika ogonowego, układu napędowego i systemów równoważnych.

Pomocnicze jednostki zasilające (APU)

- m) Wyłączenie się lub uszkodzenie, kiedy APU jest niezbędna do spełnienia wymagań eksploatacyjnych, np. ETOPS (loty o wydłużonym zasięgu samolotów dwusilnikowych), MEL (wykaz minimalnego wyposażenia).
- n) Niemożność wyłączenia APU.
- o) Nadmierne obroty.
- p) Niemożność uruchomienia APU, kiedy jest potrzebna z przyczyn eksploatacyjnych.

iv) **Czynniki ludzkie**

Wszelkie incydenty, kiedy którakolwiek funkcja lub nieprawidłowość konstrukcji statku powietrznego mogła prowadzić do błędu użytkownika, który mógłby przyczynić się do powstania efektu niebezpiecznego lub katastrofalnego.

v) **Inne zdarzenia**

- a) Jakiegokolwiek incydent kiedy którakolwiek funkcja lub nieprawidłowość konstrukcji statku powietrznego mogła prowadzić do błędu użytkownika, który mógłby przyczynić się do powstania efektu niebezpiecznego lub katastrofalnego.
- b) Zdarzenie normalnie nieuważane za podlegające zgłoszeniu (np. umeblowanie i wyposażenie kabinowe, instalacje wodne), gdzie okoliczności powodują zagrożenie dla statku powietrznego lub znajdujących się w nim osób.
- c) Pożar, wybuch, dym lub opary toksyczne albo szkodliwe.
- d) Każde inne zdarzenie, które mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, lub wpłynąć na bezpieczeństwo osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego czy też osób lub własności w pobliżu statku powietrznego albo na ziemi.
- e) Uszkodzenie lub wada instalacji do komunikacji z pasażerami, powodująca zanik lub brak słyszalności informacji w instalacji.
- f) Utrata sterowania fotelem pilota podczas lotu.

C. KONSERWACJA I NAPRAWY STATKU POWIETRZNEGO

- i) Stwierdzony w trakcie nieprzewidywanej do tego szczególnego celu procedury inspekcji lub badań nieprawidłowy montaż części lub podzespołów statku powietrznego.
- ii) Wyciek gorącego powietrza, powodujący uszkodzenia konstrukcji.
- iii) Wszelkie wady części o kontrolowanej trwałości, powodujące konieczność ich wymiany przed upływem pełnego okresu trwałości.
- iv) Wszelkie uszkodzenia lub zużycia (np. pęknięcia, korozja, rozwarstwienia, odklejenia itd.) podanych niżej elementów, wynikające z dowolnych przyczyn (np. flatteru, utraty sztywności lub uszkodzenia konstrukcji):
 - a) konstrukcji podstawowej lub podstawowego elementu konstrukcyjnego (PEK) (zgodnie z definicją w dostarczonej przez producenta instrukcji napraw), kiedy takie uszkodzenie lub zużycie przekracza dopuszczalne granice podane w instrukcji napraw i wymaga naprawy albo też częściowej lub całkowitej wymiany;
 - b) konstrukcji pomocniczej, która w konsekwencji stworzyła lub może stworzyć zagrożenia dla statku powietrznego;
 - c) silnika, śmigła lub zespołu wirnika przy napędzie wirnikowym.
- v) **Każde uszkodzenie, wadliwe działanie lub wada któregokolwiek systemu lub urządzenia, albo też ich uszkodzenie lub zużycie stwierdzone w wyniku badań na zgodność z dyrektywą zgodności do lotu lub innymi obowiązującymi instrukcjami wydanymi przez władzę nadzorującą, kiedy:**
 - a) zostało wykryte po raz pierwszy przez kontrolującą zgodność organizację raportującą;
 - b) przy każdej następnej kontroli zgodności przekracza dopuszczalne wartości graniczne podane w instrukcji a/lub opublikowane procedury napraw lub korekcji nie są dostępne.
- vi) Niezadowolające działanie jakiegokolwiek systemu lub urządzenia awaryjnego, włączając wszystkie wyjściowe drzwi i oświetlenie, także jeśli są używane do celów konserwacyjnych lub do prób.
- vii) Niegodność lub znaczne błędy zgodności z wymaganymi procedurami konserwacyjnymi.
- viii) Produkty, części, przyrządy i materiały pochodzenia nieznanego lub podejrzanego.
- ix) Mylące, nieprawidłowe lub niewystarczające dane lub procedury, mogące prowadzić do błędów przy konserwacji.
- x) **Jakiegokolwiek uszkodzenie, wadliwe działanie lub wada urządzeń naziemnych wykorzystywanych do badania lub sprawdzania systemów i urządzeń statku powietrznego, kiedy wymagana inspekcja okresowa i procedury testowania nie zidentyfikowały jednoznacznie problemu i powstaje sytuacja niebezpieczna.**

D. SŁUŻBY NAWIGACJI LOTNICZEJ, OBIEKTY I SŁUŻBY NAZIEMNE

- i) **Służby nawigacji lotniczej (ANS)**

Patrz załącznik II, wykaz podlegających zgłoszeniu zdarzeń związanych z ANS.
- ii) **Lądowisko i obiekty lądowiska**
 - a) Znaczne rozlewanie paliwa przy operacjach tankowania.
 - b) Tankowanie nieprawidłowych ilości paliwa, co może mieć znaczny wpływ na żywotność, osiągi, zrównoważenie lub wytrzymałość konstrukcji statku powietrznego.
- iii) **Obsługa pasażerów, bagażu i ładunków**
 - a) Znaczne zanieczyszczenie konstrukcji, instalacji i urządzeń statku powietrznego, pozostałe po przewozach bagażu lub ładunków.
 - b) Nieprawidłowe rozmieszczanie pasażerów, bagażu i ładunku, które może mieć znaczny wpływ na masę i/lub zrównoważenie statku powietrznego.
 - c) Nieprawidłowe rozmieszczenie bagażu lub ładunku (w tym również bagażu ręcznego) mogące w jakikolwiek sposób zagrozić statkowi powietrznemu, jego urządzeniom lub znajdującym się w nim osobom, czy też utrudniać ewakuację awaryjną.
 - d) Niewłaściwe rozmieszczenie pojemników na ładunki lub innych podstawowych elementów ładunku.
 - e) Przewożenie lub próby przewożenia towarów niebezpiecznych z naruszeniem odpowiednich przepisów, włączając w to nieprawidłowe etykiety i opakowania towarów niebezpiecznych.
- iv) **Obsługa naziemna i serwis statku powietrznego**
 - a) Uszkodzenia, wadliwe działanie lub wady urządzeń naziemnych stosowanych do testowania oraz sprawdzania systemów i urządzeń statku powietrznego, kiedy wymagana inspekcja okresowa i procedury testowe nie umożliwiły wyraźnej identyfikacji problemu, co stwarza sytuację niebezpieczną.
 - b) Niegodność lub znaczne błędy zgodności z wymaganymi procedurami serwisowymi.
 - c) Tankowanie zanieczyszczonego lub nieprawidłowego paliwa albo innych płynów o znaczeniu podstawowym (włącznie z tlenem i wodą pitną).

Dodatek do ZAŁĄCZNIKA I

W podanych niżej punktach znajdują się przykłady zdarzeń podlegających zgłoszeniu, wynikające z zastosowania kryteriów ogólnych do podanych w części B ii) załącznika I systemów szczególnych.

1. **Klimatyzacja/wentylacja**
 - a) całkowity zanik chłodzenia awioniki
 - b) dekompresja.
2. **System autopilota**
 - a) włączony autopilot nie działa w przewidziany sposób
 - b) zgłaszanie przez załogę związanych z funkcjonowaniem autopilota znacznych trudności z prowadzeniem statku powietrznego
 - c) uszkodzenie jakiegokolwiek urządzenia odłączającego autopilota
 - d) niekontrolowana zmiana trybu pracy autopilota.
3. **Łączność**
 - a) uszkodzenie lub wada systemu komunikacji z pasażerami, powodujące utratę lub brak słyszalności komunikatów dla pasażerów
 - b) ogólna utrata łączności w locie.
4. **Instalacja elektryczna**
 - a) utrata jednej elektrycznej instalacji rozdzielczej (prądu przemiennego i/lub stałego)
 - b) utrata całkowita lub utrata więcej niż jednego systemu generacji energii elektrycznej
 - c) uszkodzenie zapasowego (awaryjnego) systemu generacji energii elektrycznej.
5. **Kokpit/kabina/ładunek**
 - a) utrata możliwości sterowania fotelem pilota w locie
 - b) uszkodzenie jakiegokolwiek systemu lub urządzenia awaryjnego, w tym systemu sygnalizacyjnego dla ewakuacji awaryjnej, wszystkich drzwi wyjściowych, oświetlenia awaryjnego itd.
 - c) utrata zdolności retencyjnych systemu załadowywania ładunków.
6. **Instalacja przeciwpożarowa**
 - a) ostrzeżenia pożarowe, w wyjątkiem ostrzeżeń niezwłocznie potwierdzonych jako fałszywe
 - b) niewykryte uszkodzenie lub wada systemu wykrywania ognia i/lub dymu oraz ochrony przeciwpożarowej, mogące prowadzić do utraty lub zmniejszenia zakresu wykrywania i ochrony przeciwpożarowej
 - c) brak ostrzeżenia w razie rzeczywistego pojawienia się ognia lub dymu.
7. **Urządzenia sterowania lotem**
 - a) asymetria klap, slotów, spoilerów itp.
 - b) ograniczenie ruchu, sztywność albo zła lub opóźniona reakcja przy pracy podstawowych systemów sterowania lotem lub związanych z nimi systemów kłapek i blokad
 - c) niekontrolowana płaszczyzna kontroli lotu
 - d) odczuwana przez załogę wibracja płaszczyzny kontroli lotu
 - e) odłączenie się lub uszkodzenie mechanicznego sterowania lotem
 - f) znaczne zakłócenia normalnego prowadzenia statku powietrznego lub pogorszenie się jakości lotu.
8. **Układ paliwowy**
 - a) wadliwe działanie systemu wskazań ilości paliwa, powodujące całkowitą utratę wskazań lub złe wskazania ilości paliwa znajdującego się na pokładzie
 - b) wyciek paliwa powodujący jego duże straty, niebezpieczeństwo pożaru i znaczne zanieczyszczenia
 - c) wadliwe działanie lub wady systemu zrzutu paliwa, powodujące niezamierzoną utratę znacznej jego ilości, zagrożenie pożarowe, groźne zanieczyszczenie urządzeń statku powietrznego lub niemożność zrzucenia paliwa
 - d) wadliwe działanie lub wady systemu paliwowego o znaczących skutkach dla dostaw i/lub dystrybucji paliwa
 - e) niemożność przelania lub zużycia całkowitej ilości wykorzystywalnego paliwa.

9. Hydraulika

- a) utrata jednej instalacji hydraulicznej (tylko ETOPS)
- b) uszkodzenie systemu izolującego
- c) utrata więcej niż jednego obwodu hydraulicznego
- d) uszkodzenie zapasowej instalacji hydraulicznej
- e) niezamierzone włączenie turbiny powietrza naporowego.

10. System wykrywania oblodzenia i ochrony przed oblodzeniem

- a) niewykryta utrata lub obniżone parametry systemu zwalczania oblodzenia
- b) utrata więcej niż jednej instalacji ogrzewania sond
- c) niemożność uzyskania symetrycznego odladzania skrzydeł
- d) nienormalna akumulacja lodu, prowadząca do znacznego spadku osiągnięć i jakości prowadzenia
- e) znaczne ograniczenie widoczności dla załogi.

11. Systemy wskazań, ostrzegawcze i rejestrujące

- a) wadliwe działanie lub wada jakiegokolwiek systemu wskazań, kiedy możliwość pojawienia się znacznie mylących załogę wskazań może wywołać niewłaściwe działania załogi w odniesieniu do systemu podstawowego
- b) zanik funkcji ostrzegania światłem czerwonym przez system
- c) dla kokpitów oszklonych: utrata lub wadliwe działanie jednego lub więcej wyświetlaczy lub komputera obsługującego funkcje wyświetlania i ostrzegania.

12. Podwozie/hamulce/opony

- a) zapalenie się hamulca
- b) znaczna utrata działania hamującego
- c) asymetryczne działanie hamulców, prowadzące do znacznych odchyżeń od ścieżki hamowania
- d) uszkodzenie systemu swobodnego opadania podwozia (również podczas testów rutynowych)
- e) niepożądane wysuwanie lub wciąganie podwozia albo otwieranie czy zamykanie klap podwozia
- f) wielokrotne pęknięcie opony.

13. Systemy nawigacyjne (w tym systemy dokładnego podejścia) oraz bazy danych aerodynamicznych

- a) ogólna utrata lub uszkodzenie większej liczby urządzeń nawigacyjnych
- b) ogólne lub wielokrotne uszkodzenie urządzeń bazy danych aerodynamicznych
- c) znacznie mylące wskazania
- d) znaczne błędy nawigacji, wynikające z nieprawidłowych danych lub błędów kodowania bazy danych
- e) nieprzewidywane poprzeczne lub pionowe odchylenia od trasy niewynikające z działań pilota
- f) problemy z naziemnymi urządzeniami nawigacyjnymi, prowadzące do powstania znacznych błędów nawigacyjnych niezwiązanych z przejściem z nawigacji inercyjnej na radionawigację.

14. Tlen dla statku powietrznego z kabiną ciśnieniową

- a) utrata doprowadzania tlenu do kokpitu
- b) utrata doprowadzania tlenu do znacznej liczby (ponad 10 %) pasażerów, także jeśli został wykryty podczas konserwacji, szkolenia lub testowania.

15. Instalacja nawiewu powietrza

- a) nawiew gorącym powietrzem, wynikający z ostrzeżenia pożarowego lub uszkodzeń konstrukcji
- b) utrata wszystkich systemów nawiewu powietrza
- c) uszkodzenie systemu wykrywania przecieków w instalacji nawiewu powietrza.

ZAŁĄCZNIK II

Wykaz przewidzianych do zgłaszania zdarzeń w nawigacji lotniczej

- Uwaga 1:* Chociaż w niniejszym załączniku podano większość podlegających zgłoszeniu zdarzeń, ich wykaz nie może być w pełni wyczerpujący. Należy zgłaszać również wszelkie inne zdarzenia, uznane przez zainteresowanych za spełniające kryteria.
- Uwaga 2:* Niniejszy załącznik nie obejmuje wypadków i poważnych incydentów. Oprócz innych wymagań dotyczących zgłaszania o wypadkach należy je rejestrować w bazach danych określonych w art. 5 ust. 2.
- Uwaga 3:* Niniejszy załącznik obejmuje zdarzenia w systemie nawigacji powietrznej (ANS) stwarzające bieżące lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotów lub mogące pogorszyć bezpieczeństwo nawigacyjne.
- Uwaga 4:* Treść niniejszego załącznika nie stanowi przeszkody dla zgłaszania jakiegokolwiek zdarzenia, sytuacji lub warunków, które, jeśli powtórzą się w innych, ale podobnych okolicznościach lub zostaną pozostawione bez skorygowania, mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego.
- i) **Incydenty bliskie kolizji (obejmujące sytuacje szczególne, kiedy jeden statek powietrzny oraz inny statek powietrzny lub ziemia, pojazd, osoba albo obiekt są odbierane jako znajdujące się zbyt blisko siebie):**
- naruszenie minimalnej separacji;
 - niewystarczająca separacja;
 - slabo kontrolowany lot nad terenem (blisko zderzenia z ziemią w locie kontrolowanym (CFIT));
 - wtargnięcie na pas startowy, kiedy niezbędne było unikanie takiego działania.
- ii) **Potencjalna kolizja lub blisko kolizji (obejmuje szczególne sytuacje potencjalnie wypadkowe lub prawie kolizyjne, jeśli w sąsiedztwie znajduje się inny statek powietrzny):**
- wtargnięcie na pas startowy, kiedy działanie zapobiegające nie jest niezbędne;
 - wyjście poza pas startowy;
 - ominięcie przez statek powietrzny odprawy przez kontrolera ruchu powietrznego (ATC);
 - naruszenie przepisów kontroli ruchu lotniczego (ATM) przez statek powietrzny:
 - naruszenie przez statek powietrzny odpowiednich opublikowanych procedur kontroli ruchu lotniczego;
 - nieupoważnione wejście w przestrzeń powietrzną;
 - nieposiadanie i nieużywanie przez statek powietrzny wymaganego przez kontrolę ruchu lotniczego wyposażenia i urządzeń, obowiązkowych w świetle stosowanych rozporządzeń i przepisów.
- iii) **Zdarzenia szczególne dla kontroli ruchu lotniczego (obejmujące sytuacje wpływające na zdolność zapewnienia bezpiecznych usług kontroli ruchu lotniczego, włączając sytuacje, w przypadku których nienaruszenie bezpieczeństwa operacji statku powietrznego było tylko kwestią szczęścia). Obejmuje to następujące zdarzenia:**
- niemożność zapewnienia usług kontroli ruchu lotniczego:
 - niemożność dostarczenia usług związanych z ruchem lotniczym;
 - niemożność zapewnienia usług zarządzania przestrzenią powietrzną;
 - niemożność zapewnienia usług utrzymania płynności ruchu lotniczego;
 - uszkodzenie funkcji radiokomunikacyjnych;
 - uszkodzenie funkcji nadzoru;
 - uszkodzenie funkcji przetwarzania i dystrybucji danych;
 - uszkodzenie funkcji nawigacyjnych;
 - bezpieczeństwo systemu kontroli ruchu lotniczego.

Dodatek do ZAŁĄCZNIKA II

W punktach podanych niżej przedstawiono przykłady podlegających zgłoszeniu zdarzeń kontroli ruchu lotniczego, wynikających ze stosowania kryteriów ogólnych, wymienionych w iii) załącznika II do operacji statku powietrznego.

1. Dostarczanie w znacznym stopniu nieprawidłowych, niewystarczających lub mylnych informacji przez jakąkolwiek służbę naziemną, np. kontrolę ruchu lotniczego (ATC), ATIS — system automatycznego nadawania komunikatów o pogodzie i ruchu lotniczym w pobliżu lotniska (ATIS), służby meteorologiczne, nawigacyjne bazy danych, mapy, arkusze, podręczniki itp.
 2. Zapewnienie mniejszej niż przepisowa odległości od terenu.
 3. Dostarczenie nieprawidłowych danych odniesienia dla ciśnienia (tzn. ustawień wysokościomierza).
 4. Nieprawidłowe nadawanie, odbiór lub interpretacja ważnych komunikatów, jeśli to skutkuje powstaniem niebezpiecznych sytuacji.
 5. Naruszenie minimów separacji.
 6. Nieuprawnione wejście w przestrzeń powietrzną.
 7. Niezgodna z prawem transmisja radiokomunikacyjna.
 8. Uszkodzenie naziemnych lub satelitarnych instalacji lotniczego systemu nawigacyjnego (ANS).
 9. Duże uszkodzenie lub znaczne pogorszenie pracy lotniskowej infrastruktury zarządzania i kontroli ruchu lotniczego.
 10. Strefy ruchu na lotnisku zastawione statkami powietrznymi i pojazdami oraz znajdują się na nich zwierzęta lub obce objekty, co tworzy sytuację niebezpieczną lub potencjalnie niebezpieczną.
 11. Błędne lub niewystarczające oznakowanie przeszkód lub zagrożeń w strefach ruchu na lotnisku, powodujące powstanie sytuacji zagrożenia.
 12. Uszkodzenie, znaczna wadliwość działania lub brak oświetlenia lotniska.
-