

32003L0042

L 167/23

JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE

4.7.2003

DIRECTIVA 2003/42/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 13 iunie 2003
privind raportarea evenimentelor în aviația civilă

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽²⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 251 din tratat ⁽³⁾, având în vedere textul comun aprobat de Comitetul de consiliere la 9 aprilie 2003,

întrucât:

- (1) Rata accidentelor în aviația civilă a rămas destul de constantă în ultimul deceniu; cu toate acestea, există preocuparea că, având în vedere estimările, intensificarea traficului poate determina creșterea numărului de accidente în viitorul apropiat.
- (2) Directiva 94/56/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă ⁽⁴⁾ are ca scop prevenirea accidentelor prin facilitarea desfășurării prompte a investigațiilor.
- (3) Experiența a demonstrat că, adesea, înainte de producerea unui accident, o serie de incidente și numeroase alte deficiențe au indicat existența unor riscuri pentru siguranță.
- (4) Sporirea siguranței în aviația civilă necesită o mai bună cunoaștere a acestor evenimente pentru a facilita analiza și monitorizarea evoluției, în vederea inițierii de acțiuni corective.
- (5) Atunci când într-un eveniment este implicată o aeronavă înmatriculată într-un stat membru sau exploatată de o întreprindere stabilită într-un stat membru, acest eveniment ar trebui să fie raportat chiar dacă a avut loc în afara teritoriului Comunității.
- (6) Fiecare stat membru ar trebui să instituie sisteme de raportare obligatorie.
- (7) Diferitele categorii de personal care lucrează în aviația civilă observă evenimente ce prezintă interes pentru

prevenirea accidentelor și, prin urmare, ar trebui să le raporteze.

- (8) Eficiența detectării riscului potențial ar fi sporită substanțial prin schimbul de informații cu privire la astfel de evenimente.
- (9) Pentru schimbul de informații dintre diferite sisteme este nevoie de un software adecvat.
- (10) Informațiile privind siguranța ar trebui să fie disponibile entităților cu atribuții de reglementare a siguranței aviației civile sau de investigare a accidentelor și incidentelor de pe teritoriul Comunității și, după caz, persoanelor care pot învăța de pe urma lor și pot lua sau iniția măsurile necesare pentru sporirea siguranței.
- (11) Având în vedere că informațiile privind siguranța reprezintă un subiect sensibil, modul de a asigura colectarea lor presupune garantarea confidențialității, protejarea sursei și angajarea unui personal de încredere în aviația civilă.
- (12) Publicului ar trebui să i se ofere informații generale privind nivelul de siguranță în aviație.
- (13) Ar trebui să se pună în aplicare măsuri adecvate care să permită întocmirea unor sisteme de raportare confidențială.
- (14) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui să se adopte în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurii pentru exercitarea atribuțiilor executive conferite Comisiei ⁽⁵⁾.
- (15) Ar trebui să se asigure consecvența cu cerințele tehnice de raportare elaborate de experții naționali din Eurocontrol și Organizația Comună a Autorităților Aviatice. Lista evenimentelor cu raportare obligatorie ar trebui să ia în considerație activitatea acestor două organizații europene. Ar trebui, de asemenea, să se ia în considerație schimbările din cadrul Organizației Comune a Autorităților Aviatice.
- (16) Având în vedere că obiectivul acțiunii propuse, și anume sporirea siguranței aeriene, nu poate fi atins într-o măsură suficientă de statele membre, deoarece sistemele de raportare utilizate de statele membre în mod izolat sunt mai puțin eficiente decât o rețea coordonată, în care să se facă un schimb de informații care să permită identificarea din timp a unor eventuale probleme de siguranță și, prin urmare, obiectivul se poate realiza mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut de articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul menționat, prezenta directivă nu prevede mai mult ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor,

⁽¹⁾ JO C 120 E, 24.4.2001, p. 148 și JO C 332 E, 27.11.2001, p. 320.

⁽²⁾ JO C 311, 7.11.2001, p. 8.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 14 iunie 2001 (JO C 53 E, 28.2.2002, p. 324), Poziția comună a Consiliului din 17 iunie 2002 (JO C 197 E, 20.8.2002, p. 16) și Decizia Parlamentului European din 23 octombrie 2002 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Parlamentului European din 13 mai 2003 și Decizia Consiliului din 13 mai 2003.

⁽⁴⁾ JO L 319, 12.12.1994, p. 14.

⁽⁵⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectiv

Obiectivul prezentei directive este de a contribui la sporirea siguranței aeriene prin asigurarea raportării, colectării, arhivării, protejării și diseminării informațiilor în materie.

Unicul obiectiv al raportării evenimentelor este prevenirea accidentelor și incidentelor, nu determinarea vinovăției sau răspunderii.

Articolul 2

Definiții

În înțelesul prezentei directive:

1. „eveniment” înseamnă o întrerupere în funcționare, avarie, defecțiune sau altă situație anormală care a influențat sau ar fi putut influența siguranța zborului și care nu a cauzat un accident sau incident grav, denumit în continuare „accident sau incident grav”, conform definiției din articolul 3 literele (a) și (k) din Directiva 94/56/CE;
2. „eliminarea elementelor de identificare” înseamnă înlăturarea din rapoartele prezentate a tuturor datelor personale referitoare la persoana care raportează, precum și a tuturor detaliilor tehnice care pot duce la identificarea persoanei care raportează sau a terților, pe baza informațiilor.

Articolul 3

Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică evenimentelor care pun în pericol sau care, dacă nu sunt corectate, pot pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană. Anexele I și II prezintă o listă cu exemple de astfel de evenimente.

(2) În conformitate cu procedura stabilită la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate să decidă modificarea anexelor, în vederea extinderii exemplurilor sau pentru a aduce alte exemplificări.

(3) Prezenta directivă se aplică aeroportului din Gibraltar, fără a aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei, respectiv a Regatului Unit, cu privire la disputa referitoare la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.

(4) Aplicarea prezentei directive în cazul aeroportului din Gibraltar se suspendă până la punerea în aplicare a înțelegerilor convenite prin Declarația comună din 2 decembrie 1987 a miniștrilor afacerilor externe din Regatul Spaniei și Regatul Unit. Guvernele Regatului Spaniei și Regatului Unit vor informa Consiliul cu privire la data punerii în aplicare.

Articolul 4

Raportare obligatorie

(1) Statele membre solicită ca evenimentele care intră sub incidența articolului 3 să fie raportate autorităților competente

menționate la articolul 5 alineatul (1) de către fiecare persoană enumerată mai jos, în exercitarea funcțiilor sale:

- (a) operatorul sau comandantul unei aeronave cu turbopropulsie sau al unei aeronave de transport public utilizate de un operator pentru care un stat membru asigură verificarea siguranței în materie de exploatare;
- (b) persoana care se ocupă de proiectarea, fabricarea, întreținerea sau modificarea unei aeronave cu turbopropulsie sau a unei aeronave de transport public sau a oricărui echipament sau părți din acesta, sub supravegherea unui stat membru;
- (c) persoana care semnează un certificat de revizie a stării de întreținere sau un certificat de aprobare a dării în exploatare a unei aeronave cu turbopropulsie sau a unei aeronave de transport public sau a oricărui echipament sau părți din acesta, sub supravegherea unui stat membru;
- (d) persoana care îndeplinește o funcție pentru care trebuie să fie autorizat de către un stat membru în calitate de controlor de trafic aerian sau dispecer de zbor;
- (e) administratorul unui aeroport care se află sub incidența Regulamentului (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (1);
- (f) persoana care îndeplinește o funcție legată de instalarea, modificarea, întreținerea, repararea, revizia, verificarea în stare de zbor sau inspecția facilităților de navigație aeriană față de care un stat membru își asumă răspunderea;
- (g) persoana care îndeplinește o funcție legată de manipularea aeronavei la sol, inclusiv alimentarea cu combustibil, întreținerea, pregătirea fișei de încărcare, încărcarea, degivrarea și tractarea într-un aeroport care intră sub incidența Regulamentului (CEE) nr. 2408/92.

(2) Statele membre pot încuraja raportarea voluntară a evenimentelor menționate la articolul 3 alineatul (1) de către orice persoană care exercită, în cadrul altor operațiuni de aviație civilă, funcții similare cu cele enumerate în alineatul (1).

Articolul 5

Colectarea și înregistrarea informațiilor

(1) Statele membre numesc una sau mai multe autorități competente care să elaboreze un mecanism de colectare, evaluare, prelucrare și înregistrare a evenimentelor raportate în conformitate cu articolul 4.

Următoarele autorități, care lucrează cu imparțialitate, pot primi această responsabilitate:

- (a) autoritatea națională a aviației civile; și/sau
- (b) organismul de investigare sau entitatea înființată în temeiul articolului 6 din Directiva 94/56/CE; și/sau
- (c) orice alt organism independent sau entitate independentă care au primit această funcție.

(1) JO L 240, 24.8.1992, p. 8, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Actul de aderare din 1994.

În cazul în care un stat membru desemnează mai mult de un organism sau de o entitate, el trebuie să desemneze pe unul dintre acestea ca punct de contact pentru schimbul de informații menționat la articolul 6 alineatul (1).

(2) Autoritățile competente stochează în bazele lor de date rapoartele primite.

(3) Accidentele și incidentele grave se stochează, de asemenea, în aceste baze de date.

Articolul 6

Schimb de informații

(1) Statele membre participă la un schimb de informații prin punerea la dispoziția autorităților competente și a Comisiei a tuturor informațiilor relevante privind siguranța zborului stocate în bazele de date menționate la articolul 5 alineatul (2).

Bazele de date trebuie să fie compatibile cu programul de soft descris la alineatul (3).

(2) Autoritatea competentă desemnată în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) care primește un raport referitor la un eveniment îl introduce în baza de date și notifică, ori de câte ori este necesar, autoritatea competentă a statului membru unde a avut loc evenimentul, unde este fabricată aeronava și/sau unde și-a obținut certificatul de exploatare operatorul.

(3) În sensul prezentei directive, Comisia trebuie să elaboreze un software specific. În acest caz, Comisia ia în considerație necesitatea ca acesta să fie compatibil cu programele de soft din statele membre. Autoritățile competente pot utiliza acest software pentru operarea propriilor baze de date.

(4) Comisia ia măsurile corespunzătoare pentru a facilita schimbul de informații menționat la alineatul (1), în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 10 alineatul (2).

Articolul 7

Diseminarea informațiilor

(1) Orice entitate cu atribuții de reglementare a siguranței aviației civile sau de investigare a accidentelor și incidentelor din aviația civilă în Comunitate are acces la informații privind evenimentele care i-au fost semnalate și la schimbul de informații în conformitate cu articolele 5 și 6, astfel încât, pe baza evenimentelor semnalate să poată trage concluzii privind siguranța aeriană.

(2) Fără a aduce atingere dreptului publicului de a avea acces la documentele Comisiei, prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei ⁽¹⁾, Comisia adoptă, din proprie inițiativă și în conformitate cu procedura menționată la articolul 10 alineatul (2), măsurile și condițiile pentru diseminarea către părțile interesate a informațiilor menționate la alineatul (1). Aceste măsuri, care pot fi generale sau individuale, au la bază necesitatea:

— de a oferi persoanelor și organizațiilor informațiile de care au nevoie pentru sporirea siguranței în aviația civilă;

— de a limita diseminarea informațiilor la ceea ce este strict necesar pentru utilizatorii lor, astfel încât să se asigure confidențialitatea corespunzătoare a informațiilor.

Decizia de a disemina informații în temeiul prezentului alineat se limitează la ceea ce este strict necesar utilizatorului lor, fără a aduce atingere dispozițiilor din articolul 8.

(3) Statele membre pot publica cel puțin anual un raport în materie de siguranță, care să conțină informații privind tipurile de evenimente evidențiate în cadrul sistemului lor național de raportare obligatorie a evenimentelor, în vederea informării publicului cu privire la nivelul de siguranță în aviația civilă. Statele membre pot publica, de asemenea, rapoarte din care sunt eliminate elementele de identificare.

Articolul 8

Protecția informațiilor

(1) Statele membre, în conformitate cu legislația internă, iau măsurile necesare pentru a asigura confidențialitatea corespunzătoare a informațiilor pe care le primesc în temeiul articolelor 6 alineatul (1) și 7 alineatul (1). Ele utilizează aceste informații numai în scopul reglementat de prezenta directivă.

(2) Indiferent de tipul sau clasificarea evenimentului și a accidentului sau incidentului grav, numele sau adresele persoanelor implicate nu se înregistrează în baza de date menționată la articolul 5 alineatul (2).

(3) Fără a aduce atingere normelor penale care se aplică, statele membre se abțin de la inițierea unei acțiuni în justiție în cazul nerespectării fără premeditare sau din neglijență a legii, de care au aflat numai datorită evidențierii acestora în cadrul programului național de raportare obligatorie a evenimentelor, exceptate fiind situațiile de neglijență gravă.

(4) În conformitate cu procedurile definite în legislația și practicile lor, statele membre asigură că lucrătorii care raportează incidente de care au cunoștință nu suferă nici un prejudiciu din partea angajatorului lor.

(5) Prezentul articol se aplică fără a aduce atingere dispozițiilor de drept intern privind accesul la informații de către autoritățile judiciare.

Articolul 9

Raportare voluntară

(1) În afară de sistemul de raportare obligatorie instituit în temeiul articolelor 4 și 5, statele membre pot desemna unul sau mai multe organisme sau entități care să stabilească un sistem de raportare voluntară pentru colectarea și analizarea informațiilor privind deficiențele observate în aviație care nu trebuie să fie raportate în cadrul sistemului de raportare obligatorie, dar persoana care raportează le consideră un risc real sau potențial.

(2) În cazul în care un stat membru decide să înființeze un sistem de raportare voluntară, el stabilește condițiile de eliminare a elementelor de identificare din rapoartele voluntare prezentate în cadrul unui asemenea sistem, de către unul sau mai multe organisme sau entități desemnate în temeiul alineatului (1).

(¹) JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

(3) Statele membre asigură că informațiile privind siguranța, din care au fost eliminate elementele de identificare, rezultate din analiza rapoartelor confidențiale, sunt înmagazinate și puse la dispoziția tuturor părților interesate, astfel încât să poată fi utilizate la sporirea siguranței în aviație.

Articolul 10

Comitet

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 12 din Regulamentul (CE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile ⁽¹⁾.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(3) Comitetul adoptă propriul regulament de procedură.

Articolul 11

Punere în aplicare

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei

directive până la 4 iulie 2005. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 12

Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 13

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Luxemburg, 13 iunie 2003.

Pentru Parlamentul European

Președintele

P. COX

Pentru Consiliu

Președintele

V. PAPANDREOU

⁽¹⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 4, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 2871/2000 al Comisiei (JO L 333, 29.12.2000, p. 47).

ANEXA I

Lista evenimentelor cu raportare obligatorie privind utilizarea, întreținerea, repararea și fabricarea aeronavelor

- Nota 1:* Cu toate că prezenta anexă enumeră majoritatea evenimentelor cu raportare obligatorie, ea nu poate fi exhaustivă. Ar trebui să se raporteze orice alte evenimente despre care cei implicați consideră că îndeplinesc criteriile de raportare obligatorie.
- Nota 2:* Prezenta anexă nu include accidentele. În afară de alte cerințe care se referă la notificarea accidentelor, acestea ar trebui să fie înregistrate, de asemenea, în baza de date menționată în articolul 5 alineatul (2).
- Nota 3:* Prezenta anexă conține exemple privind cerințele de raportare care se referă la utilizarea, întreținerea, repararea și fabricarea aeronavelor.
- Nota 4:* Evenimentele care trebuie raportate sunt cele care au pus în pericol sau ar fi putut pune în pericol siguranța în exploatare sau care ar fi putut crea o situație de nesiguranță. Trebuie semnalat orice eveniment care, în opinia celui care raportează, nu a pus în pericol siguranța exploatarei, însă ar putea fi un pericol în condiții diferite dar asemănătoare. Notificarea unui eveniment poate fi considerată ca necesară pentru o categorie de produse, piese sau echipamente și pentru alta poate să nu mai fie necesară: absența sau prezența unui anumit factor, uman sau tehnic, poate transforma evenimentul în accident sau incident grav.
- Nota 5:* Cerințele specifice în materie de notificare a defecțiunilor sau funcționării defectuoase pot necesita autorizații de exploatare specifice, de exemplu RVSM, ETOPS, RNAV sau un program specific de proiectare sau întreținere.

CUPRINS

- A: OPERAȚIUNI ÎN ZBOR ALE AERONAVEI
- B: ELEMENTELE TEHNICE ALE AERONAVEI
- C: ÎNTREȚINEREA ȘI REPARAREA AERONAVEI
- D: SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ, FACILITĂȚI ȘI SERVICII LA SOL
- A. OPERAȚIUNI ÎN ZBOR ALE AERONAVEI
- (i) **Exploatarea aeronavei**
- (a) Manevre de evitare:
- risc de coliziune cu altă aeronavă, teren sau alt obiect sau o situație de nesiguranță, când se impune o acțiune de evitare;
 - o manevră de evitare necesară pentru evitarea unei coliziuni cu o altă aeronavă, teren sau alt obiect;
 - o manevră de evitare, prin care să se evite orice situație de pericol.
- (b) Incidente la decolare sau aterizare, inclusiv aterizările din precauție sau forțate. Incidente cum ar fi decolarea sau aterizarea prea scurtă, depășirea pistei sau ieșirea laterală de pe pistă. Decolări, decolări întrerupte, aterizări sau încercări de aterizare pe o pistă închisă, ocupată sau necorespunzătoare. Deplasare pe pistă.
- (c) Incapacitatea de a atinge performanțele prevăzute în timpul decolării sau urcării inițiale.
- (d) Cantitate de combustibil critic de scăzută sau incapacitatea de a transfera combustibil sau de a utiliza cantitatea totală utilizabilă.
- (e) Pierderea controlului (inclusiv pierderea parțială sau temporară), indiferent de cauză.
- (f) Evenimente apropiate de sau peste V_1 , rezultate prin producerea sau care duc la producerea unei situații de risc sau cu potențial de risc (de exemplu, decolare întreruptă, lovirea cozii, pierderea puterii motorului etc.).
- (g) Deviere care dă naștere la o situație de risc sau cu potențial de risc.
- (h) Abatere semnificativă neintenționată de la viteza de zbor, de la traseul sau altitudinea intenționată (cu mai mult de 300 picioare), indiferent de cauză.
- (i) Coborâre sub înălțimea/altitudinea de decizie sau sub înălțimea/altitudinea minimă de coborâre fără referința vizuală necesară.
- (j) Pierderea reperelor de poziție față de poziția reală sau față de o altă aeronavă.
- (k) Întreruperea comunicării între membrii echipajului de zbor (CRM) sau între membrii echipajului de zbor și alți participanți la zbor (personal navigant auxiliar, control aerian, serviciu tehnic).
- (l) Aterizare brutală – o aterizare care impune o „verificare după aterizare brutală”.
- (m) Depășirea limitelor de dezechilibru în repartizarea combustibilului.

- (n) Afișarea incorectă a unui cod SSR sau a unei scale de altimetru.
 - (o) Programarea incorectă sau date intrate incorect în echipamentul utilizat pentru navigație sau calcule de performanță sau utilizarea de date incorecte.
 - (p) Recepționarea sau interpretarea incorectă a mesajelor de radiotelefonie.
 - (q) Dereglări sau defecțiuni în alimentarea cu combustibil, care au afectat alimentarea cu combustibil și/sau distribuția de combustibil.
 - (r) Ieșirea neintenționată a aeronavei de pe suprafața pavată.
 - (s) Coliziunea dintre o aeronavă și orice altă aeronavă, vehicul sau alt obiect aflat la sol.
 - (t) Operarea incorectă și/sau prin inadvertență a oricărei comenzi.
 - (u) Incapacitatea de a realiza configurația prevăzută a aeronavei pentru orice fază a zborului (de exemplu, trenul și trapele de aterizare, flapsurile și voleturile la bordul de atac etc.).
 - (v) Un risc sau potențial de risc care apare prin simularea deliberată a unei situații de urgență în scopul instruirii, verificării sau testării sistemelor.
 - (w) Vibrații anormale.
 - (x) Acționarea oricărui sistem de avertizare primară asociat cu manevrarea aeronavei, de exemplu avertizarea de configurare, avertizarea de decroșare (vibrarea manșei), avertizarea de depășire a vitezei etc., în afara următoarelor situații:
 - 1. echipajul a stabilit cu certitudine că indicația era falsă, cu condiția ca avertizarea falsă să nu fi creat dificultate sau risc, ca urmare a reacției echipajului la avertizare;
sau
 - 2. acționarea este în scop de instruire sau testare.
 - (y) „Avertizare” GPWS/TAWS în următoarele situații:
 - 1. aeronava ajunge mai aproape de sol decât a fost prevăzut sau anticipat;
sau
 - 2. avertizarea este dată în condiții meteorologice de zbor instrumental fără vizibilitate sau noaptea și se stabilește că a fost declanșată de o viteză de coborâre ridicată (modul 1);
sau
 - 3. avertizarea este urmare a faptului că trenul de aterizare sau voleturile de aterizare nu au fost acționați la punctul de apropiere corespunzător (modul 4);
sau
 - 4. orice dificultate sau risc care apare sau ar fi putut apărea ca rezultat al reacției echipajului la „avertizare”, de exemplu o posibilă reducere a distanței față de alte aeronave. În această categorie poate intra avertizarea de orice tip sau mod, adică avertizare reală, inutilă sau falsă.
 - (z) „Alertă” GPWS/TAWS, în situația în care orice dificultate sau risc apare sau ar fi putut apărea ca urmare a reacției echipajului la „alertă”.
 - (aa) Indicații ACAS.
 - (bb) Incidente determinate de suflul reactorului sau suflul elicei, care produc avarii majore sau vătămare gravă.
- (ii) **Situații de urgență**
- (a) Incendiu, explozie, fum sau emanații toxice sau nocive, chiar dacă incendiul a fost stins.
 - (b) Utilizarea oricărei proceduri nestandardizate, de către echipajul de conducere sau personalul tehnic, în situații de urgență, când:
 - 1. procedura există dar nu este utilizată;
 - 2. procedura nu există;
 - 3. procedura există dar este incompletă sau inadecvată;
 - 4. procedura este incorectă;
 - 5. nu se utilizează procedura corectă.
 - (c) Inadaptarea oricărei proceduri destinate utilizării în situații de urgență, inclusiv atunci când este utilizată la întreținere, instruire sau testare.
 - (d) Un eveniment care determină o evacuare de urgență.
 - (e) Depresurizare.
 - (f) Utilizarea oricărui echipament de urgență sau oricăror proceduri de urgență prevăzute în cazul unei situații date.
 - (g) Un eveniment care duce la declararea stării de urgență („Mayday” sau „avarie”).
 - (h) Funcționarea nesatisfăcătoare a oricărui sistem sau echipament de urgență, inclusiv toate ușile și sistemele de iluminat de ieșire, inclusiv în situațiile când sunt folosite în scop de întreținere, instruire sau testare.
 - (i) Evenimente care necesită utilizarea oxigenului de urgență de către orice membru al echipajului.

- (iii) **Deteriorarea stării de sănătate a echipajului**
 - (a) Stare de sănătate deteriorată a oricărui membru al echipajului, inclusiv cea care apare înainte de plecare, dacă se consideră că ea ar fi putut duce la o deteriorare după decolare.
 - (b) Stare de sănătate deteriorată a oricărui membru al personalului navigant, care îl face inapt pentru îndeplinirea comenzilor esențiale în situații de urgență.
- (iv) **Rănire**

Evenimente care au cauzat sau ar fi putut cauza rănirea semnificativă a pasagerilor sau a membrilor echipajului, dar care nu sunt considerate că trebuie să fie raportate ca accidente.
- (v) **Fenomene meteorologice**
 - (a) Un fulger care a provocat daune aeronavei sau pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial.
 - (b) O aversă de grindină care a provocat daune aeronavei sau pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial.
 - (c) Întâlnirea unei zone de turbulență severă, care provoacă rănirea ocupanților aeronavei sau care poate împune efectuarea unui „control de turbulență” al aeronavei.
 - (d) Vânt de forfecare.
 - (e) Givraj care provoacă dificultăți de manipulare, daune aeronavei sau pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial.
- (vi) **Securitate**
 - (a) Acte de piraterie aeriană, inclusiv amenințare cu bomba sau detornare.
 - (b) Dificultatea de a controla pasageri în stare de ebrietate, violenți sau nedisciplinați.
 - (c) Descoperirea unui pasager clandestin.
- (vii) **Alte evenimente**
 - (a) Apariția repetată a unui anumit tip de eveniment, care, luat izolat, nu ar fi considerat demn de raportat, dar care constituie un risc potențial din cauza apariției frecvente.
 - (b) Coliziune cu o pasăre, care provoacă daune aeronavei sau pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial.
 - (c) Turbulențe de sijaj.
 - (d) Orice alte evenimente de orice tip, care se consideră că au pus în pericol sau ar fi putut pune în pericol aeronava sau ocupanții săi la bordul aeronavei sau la sol.

B. ELEMENTE TEHNICE ALE AERONAVEI

- (i) **Structură**

Nu toate defecțiunile structurale trebuie să fie raportate. Serviciul tehnic este cel care indică dacă gravitatea defecțiunii impune raportarea ei. Se pot lua în considerație următoarele exemple:

 - (a) avarierea unui element de structură principal (PSE), care nu a fost proiectat cu toleranță la avariere (element cu durată de viață limitată). Elementele de structură principale sunt cele care contribuie semnificativ la suportarea sarcinilor de presurizare, în zbor și la sol, precum și cele a căror defecțiune poate cauza avarierea catastrofală a aeronavei;
 - (b) defect sau avarie peste limitele de avariere admisibile pentru un PSE care a fost proiectat cu toleranță la avariere;
 - (c) avarie sau defect al unui element de structură, care depășește toleranțele admisibile și care poate provoca reducerea rigidității structurale într-o asemenea măsură încât să nu se mai atingă marjele necesare de flotare, divergență sau inversare a comenzii;
 - (d) avarie sau defect al unui element de structură, care poate duce la eliberarea unor obiecte masive ce pot răni ocupanții aeronavei;
 - (e) avarie sau defect al unui element de structură, care poate pune în pericol funcționarea corespunzătoare a sistemelor. Vezi (ii) mai jos;
 - (f) pierderea în zbor a oricărei părți din structura aeronavei.
- (ii) **Sisteme**

Se propun următoarele criterii generale, aplicabile la toate sistemele:

 - (a) pierderea, dereglarea semnificativă sau defectarea oricărui sistem, subsistem sau set de echipamente când nu au putut fi îndeplinite satisfăcător procedurile de utilizare standard, manevrele etc.;

- (b) incapacitatea echipajului de a controla sistemul, de exemplu:
 1. acțiuni necontrolate;
 2. reacție incorectă și/sau incompletă, inclusiv limitarea mișcărilor sau rigiditate;
 3. ambalare;
 4. dereglare sau deconectare mecanică;
- (c) defectare sau funcționare necorespunzătoare a funcției (funcțiilor) exclusive a(le) sistemului (un sistem poate integra mai multe funcții);
- (d) interferență în cadrul sistemului sau între sisteme;
- (e) defectare sau funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de protecție sau a sistemului de urgență asociat cu sistemul;
- (f) pierderea redundanței sistemului;
- (g) orice eveniment care rezultă ca urmare a unui comportament neprevăzut al sistemului;
- (h) pentru tipurile de aeronave cu un singur sistem principal, subsisteme sau ansambluri de echipamente: pierderea, dereglarea sau defectarea semnificativă a oricărui sistem principal, subsistem sau set de echipamente;
- (i) pentru tipurile de aeronave cu mai multe sisteme principale, subsisteme sau ansambluri de echipamente independente: pierderea, dereglarea sau defectarea semnificativă a mai mult de un sistem principal, subsistem sau set de echipamente;
- (j) acționarea oricărui sistem primar de avertizare asociat cu sistemele sau echipamentele aeronavei, în afara situației în care echipajul stabilește cu certitudine că indicația a fost falsă, cu condiția ca avertizarea falsă să nu fi provocat dificultate sau risc ca urmare a reacției echipajului la avertizare;
- (k) scurgere de lichid hidraulic, combustibil, ulei sau alte fluide, care a dus la risc de incendiu sau posibila contaminare periculoasă a structurii, sistemelor sau echipamentului aeronavei sau risc pentru ocupanții săi;
- (l) funcționarea necorespunzătoare sau defectarea oricărui sistem indicator, când aceasta a dus la posibilitatea apariției unor indicații care pot induce în eroare echipajul;
- (m) orice dereglare, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune, dacă apare într-o fază critică a zborului și dacă este relevantă pentru funcționarea sistemului;
- (n) scăderea semnificativă a performanțelor reale comparativ cu performanța aprobată, care a dus la o situație riscantă (luând în considerație precizia metodei de calcul a performanței), inclusiv acțiunea frânei, consumul de combustibil etc.;
- (o) asimetria comenzilor de zbor: de exemplu, flapsurile, voleturile, spoilerile etc.

Apendicele la prezenta anexă prezintă o listă de exemple de evenimente cu raportare obligatorie, care rezultă din aplicarea acestor criterii generale la sisteme specifice.

- (iii) **Propulsie (inclusiv motoare, elice și sisteme de rotor) și unități de alimentare auxiliară (sisteme APU)**
 - (a) Oprirea funcționării reactorului ca urmare a întreruperii alimentării cu combustibil, oprirea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui motor.
 - (b) Depășirea vitezei sau incapacitatea de a controla viteza oricărei componente cu viteză mare de rotație (de exemplu, APU, demaror pneumatic, dispozitiv de turbo-răcire, motor cu turbină cu aer, elice sau rotor).
 - (c) Funcționare necorespunzătoare sau defectare a oricărei părți a motorului sau a grupului turbomotor, care provoacă una sau mai multe din situațiile următoare:
 1. nereținerea reziduurilor;
 2. incendiu interior sau exterior necontrolat sau eliminarea de gaze fierbinți;
 3. tracțiune într-o direcție diferită de cea comandată de pilot;
 4. nefuncționare sau funcționarea necorespunzătoare a sistemului de inversare a tracțiunii;
 5. incapacitatea de control a puterii, a tracțiunii sau a vitezei de rotație;
 6. funcționarea necorespunzătoare a structurii motorului;
 7. pierderea parțială sau totală a unei părți majore a grupului turbomotor;
 8. emanații vizibile dense sau concentrații de produse toxice în cantitate suficientă pentru a determina incapacitatea echipajului sau pasagerilor;
 9. incapacitatea de oprire a unui motor, prin folosirea procedurilor normale;
 10. incapacitatea de a reporni un motor în stare de funcționare.
 - (d) O pierdere necontrolată de forță de tracțiune/putere, o schimbare sau oscilație clasificată ca pierdere a controlului tracțiunii sau puterii (LOTIC):
 1. pentru o aeronavă cu un singur motor;
 - sau
 2. când se consideră excesivă pentru aplicație;
 - sau

3. când ar putea afecta mai mult de un motor, la o aeronavă multimotor, în special în cazul unui bimotor;
sau
 4. pentru o aeronavă multimotor, când același tip de motor sau unul similar se folosește într-o aplicație unde evenimentul ar fi considerat riscant sau critic.
- (e) Orice defecțiune a unei piese cu durată de viață limitată care duce la retragerea sa înainte de încheierea duratei sale de viață.
- (f) Defecțiuni cu origine comună care pot produce o rată atât de ridicată a întreruperii alimentării în zbor, încât să existe posibilitatea ca mai mult de un motor să se oprească în timpul aceleiași zbor.
- (g) Un limitator de motor sau un dispozitiv de control care nu funcționează când este nevoie sau care funcționează necorespunzător.
- (h) Neîncadrarea parametrilor motorului în limitele normale admise.
- (i) Reziduuri și corpuri străine care duc la avarii.

Elice și transmisie

- (j) Pana sau funcționarea necorespunzătoare a oricărei părți a unei elice sau grup turbomotor, care duce la apariția uneia sau mai multor situații din cele ce urmează:
1. viteză prea mare a elicei;
 2. dezvoltarea unei rezistențe aerodinamice excesive;
 3. tracțiune într-o direcție diferită de cea comandată de pilot;
 4. separarea elicei sau a oricărei părți majore din elice;
 5. pană care duce la un dezechilibru excesiv;
 6. mișcarea neintenționată a lamelor elicei sub poziția minimă stabilită pentru pasul mic al elicei în zbor;
 7. incapacitatea de reglare a unei elice cu pas variabil;
 8. incapacitatea de a schimba pasul elicei;
 9. schimbarea necontrolată a pasului elicei;
 10. schimbarea necontrolată a cuplului sau fluctuația vitezei;
 11. separarea unor piese cu energie scăzută.

Rotoare și transmisie

- (k) Avarie sau defect al dispozitivului auxiliar/cutie de viteze a rotorului principal, care poate duce la o separare a ansamblului rotorului în timpul zborului și/sau la funcționarea necorespunzătoare a comenzii rotorului.
- (l) Avarie la rotorul spate, la transmisie și sistemele echivalente.

Sisteme APU

- (m) Oprire sau pană când APU trebuie să fie disponibil în condiții operaționale, cum ar fi ETOPS, MEL.
- (n) Incapacitatea de a opri APU.
- (o) Viteză excesivă.
- (p) Incapacitatea de a porni APU când rațiuni operaționale impun acest lucru.

(iv) **Factori umani**

Orice incident în cadrul căruia orice caracteristică sau element inadecvat al proiectării aeronavei ar fi putut duce la o eroare de utilizare care să contribuie la un efect periculos sau catastrofal.

(v) **Alte evenimente**

- (a) Orice incident la care orice caracteristică sau element inadecvat al proiectării aeronavei ar fi putut antrena o eroare de utilizare care să producă un efect periculos sau catastrofal.
- (b) Orice incident care, în mod normal, nu este considerat ca fiind obligatoriu de raportat (de exemplu, mobilier sau echipamentul cabinei, circuitele de apă) și care prin apariția sa a dus la periclitarea aeronavei sau a ocupanților săi.
- (c) Incendiu, explozie, fum sau emanații toxice sau nocive.
- (d) Orice alt eveniment care poate pune în pericol aeronava sau care poate afecta siguranța ocupanților aeronavei sau a oamenilor sau proprietăților situate în vecinătatea aeronavei sau la sol.
- (e) Pană sau defecțiune a sistemului de adresare către pasageri, care duce la pierderea transmisiei sau la emiterea unui semnal ce nu poate fi auzit.
- (f) Pierderea controlului asupra scaunului pilotului, în timpul zborului.

C. ÎNTREȚINEREA ȘI REPARAREA AERONAVEI

- (i) Asamblarea incorectă a pieselor sau componentelor aeronavei, depistată în cursul unei inspecții sau proceduri de încercare care nu este destinată special acestui scop.
- (ii) Scurgere de aer fierbinte de purjare, care provoacă avarii structurale.
- (iii) Orice defecțiune a unei piese cu durată de viață limitată, care duce la retragerea sa înainte de încheierea duratei sale totale de viață.
- (iv) Orice avariere sau deteriorare (de exemplu, rupturi, fisuri, coroziune, delaminare, dezlipire etc.), indiferent de cauza care a produs-o (de exemplu, frecare, pierderea rigidității sau nefuncționalitate structurală) care apare la:
 - (a) o structură primară sau un element de structură principal (definit în manualul de reparații elaborat de producător), la care o astfel de avarie sau deteriorare depășește limitele admisibile specificate în manualul de reparații și care impune o reparație sau completare sau înlocuire parțială;
 - (b) o structură secundară care, ca urmare a avarierii sau deteriorării, a periclitat sau ar fi putut periclita aeronava;
 - (c) motorul, elicea sau rotorul giravionului.
- (v) **Orice pană, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune a oricărui sistem ori echipament sau avarierea ori deteriorarea acestuia depistată ca urmare a conformării cu directiva referitoare la navigabilitate sau cu o altă instrucțiune cu caracter obligatoriu emisă de o autoritate de reglementare, în cazul în care:**
 - (a) este detectată pentru prima dată de către organizația de raportare care realizează conformitatea;
 - (b) la orice punere în conformitate ulterioară, se depășesc limitele admisibile menționate în instrucțiuni și/sau nu sunt disponibile procedurile de reparare/rectificare publicate.
- (vi) Funcționarea nesatisfăcătoare a oricărui sistem sau echipament de urgență, inclusiv toate ușile de ieșire și sistemul de iluminat de ieșire, inclusiv când este folosit în scop de întreținere sau testare.
- (vii) Nerespectarea sau erori semnificative în respectarea procedurilor de întreținere impuse.
- (viii) Produse, piese, aparate și materiale de origine necunoscută sau suspectă.
- (ix) Date sau proceduri de întreținere care induc în eroare, incorecte sau insuficiente, care pot provoca erori de întreținere.
- (x) **Orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune a echipamentului la sol utilizat pentru încercarea sau verificarea sistemelor și echipamentelor aeronavei, dacă procedurile de inspecție și încercare de rutină nu au identificat clar problema, în cazul în care aceasta produce o situație de risc.**

D. SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ, INSTALAȚII ȘI SERVICII LA SOL

- (i) **Servicii de navigație aeriană**

A se vedea anexa II, lista evenimentelor cu raportare obligatorie legate de serviciile de navigație aeriană (ANS).
- (ii) **Aerodrom și instalații de aerodrom**
 - (a) Scurgere semnificativă în timpul operațiunilor de alimentare cu combustibil.
 - (b) Încărcarea unor cantități incorecte de combustibil, care poate avea un efect semnificativ asupra duranței, performanței, echilibrului sau rezistenței structurale a aeronavei.
- (iii) **Transbordarea pasagerilor, manipularea bagajelor și a mărfii**
 - (a) Contaminarea semnificativă a structurii, sistemelor și echipamentelor aeronavei, care rezultă din transportul bagajelor sau mărfii.
 - (b) Transbordarea incorectă a pasagerilor, încărcarea incorectă a bagajelor sau a mărfii, care poate avea un efect semnificativ asupra masei și/sau echilibrului aeronavei.
 - (c) Stivuirea incorectă a bagajelor sau mărfii (inclusiv bagajele de mână), care poate periclita, în orice mod, aeronava, echipamentele aeronavei sau ocupanții săi, ori de natură să împiedice evacuarea de urgență.
 - (d) Stivuirea necorespunzătoare a containerelor de marfă sau a altor articole de cargo masive.
 - (e) Transportul sau tentativa de transport de mărfuri periculoase, în contravenție cu regulamentele aplicabile, inclusiv etichetarea și ambalarea incorectă a mărfurilor periculoase.
- (iv) **Servicii de escală și asistență aeroportuară**
 - (a) Avarierea, funcționarea necorespunzătoare sau defectarea echipamentelor la sol utilizate pentru încercarea sau verificarea sistemelor și echipamentelor aeronavei, dacă procedurile de inspecție și încercare de rutină nu au identificat clar problema, în cazul în care aceasta duce la o situație de risc.
 - (b) Nerespectarea sau erori semnificative în respectarea procedurilor de escală impuse.
 - (c) Încărcarea unui tip de combustibil contaminat sau incorect sau a oricăror altor fluide esențiale (inclusiv oxigen și apă potabilă).

Apendice la ANEXA I

Următoarele puncte prezintă exemple de evenimente cu raportare obligatorie care rezultă din aplicarea criteriilor generale enumerate la punctul B(ii) din anexa I.

1. **Aer condiționat/ventilare**
 - (a) pierdere completă a răcirii electronice aerospațiale;
 - (b) depresurizare.
2. **Sistem de navigare automată**
 - (a) incapacitatea sistemului de navigare automată de a efectua operațiile prevăzute atunci când este acționat;
 - (b) dificultăți semnificative raportate de echipaj în ceea ce privește comanda aeronavei, legate de funcționarea sistemului de navigare automată;
 - (c) pana oricărui dispozitiv de deconectare a sistemului de navigare automată;
 - (d) schimbarea necontrolată a modului de navigare automată.
3. **Comunicații**
 - (a) pana sau funcționarea necorespunzătoare a sistemului de adresare către pasageri, care duce la pierderea transmisiei sau la emiterea unui semnal ce nu poate fi auzit;
 - (b) pierderea totală a comunicației în timpul zborului.
4. **Sistem electric**
 - (a) pierderea unui sistem electric de distribuție (CA/CC);
 - (b) pierderea totală sau pierderea a mai mult de un sistem electric de generare;
 - (c) avaria sistemului de alimentare de rezervă (urgență) de generare a energiei electrice.
5. **Carlinga/cabina/compartiment marfă**
 - (a) pierderea controlului asupra scaunului pilotului în timpul zborului;
 - (b) funcționarea necorespunzătoare a oricărui sistem sau echipament de urgență, inclusiv sistemul de semnalizare de evacuare, toate ușile de ieșire, iluminatul de urgență etc.;
 - (c) pierderea capacității de reținere a sistemului de încărcare a mărfii.
6. **Sistem de protecție împotriva incendiilor**
 - (a) sisteme de avertizare în caz de incendiu, cu excepția celor confirmate imediat ca fiind false;
 - (b) funcționarea necorespunzătoare sau defectarea nedetectată a sistemului de detectare/protecție împotriva incendiului/fumului, care poate duce la pierderea sau reducerea capacității de detectare/protecție împotriva incendiilor;
 - (c) absența sistemului de avertizare în situație reală de incendiu sau fum.
7. **Comenzi de zbor**
 - (a) asimetrie a flapsurilor, voleturilor, spoilerelor etc.;
 - (b) limitarea capacității de mișcare, rigiditate sau reacție slabă sau întârziată în funcționarea sistemelor primare de comandă de zbor sau a sistemelor lor de compensare și blocare asociate;
 - (c) ambalarea comenzilor de zbor;
 - (d) vibrația panoului de bord, resimțită de echipaj;
 - (e) deconectarea sau funcționarea necorespunzătoare a comenzilor de zbor;
 - (f) interferența semnificativă cu comanda normală a aeronavei sau degradarea calității zborului.
8. **Sistem de alimentare cu combustibil**
 - (a) funcționarea necorespunzătoare a sistemului de indicare a cantității de combustibil, care duce la pierderea totală sau indicarea eronată a cantității de combustibil la bord;
 - (b) scurgere de combustibil care a dus la pierdere importantă, risc de incendiu, contaminare semnificativă;
 - (c) funcționarea necorespunzătoare sau defectarea sistemului de vidare în zbor a combustibilului, care a dus la pierderea involuntară a unei cantități semnificative, risc de incendiu, contaminarea periculoasă a echipamentului aeronavei sau incapacitatea de a vida combustibilul în zbor;
 - (d) funcționarea necorespunzătoare sau defectarea sistemului de alimentare cu combustibil, care a avut un efect semnificativ asupra furnizării și/sau distribuției de combustibil;
 - (e) incapacitatea de a transfera sau de a folosi cantitatea totală de combustibil utilizabil.

9. **Instalații hidraulice**
- (a) pierderea unui sistem hidraulic (doar ETOPS);
 - (b) funcționarea necorespunzătoare a unui sistem de izolare;
 - (c) pierderea a mai mult de un circuit hidraulic;
 - (d) funcționarea necorespunzătoare a sistemului hidraulic de rezervă;
 - (e) extensie necorespunzătoare a turbinei cu aer dinamic.
10. **Sistem de detecție/protecție împotriva givrajului**
- (a) pierdere nedectată sau performanță redusă a sistemului de degivrare;
 - (b) pierderea a mai mult de unul din sistemele de încălzire cu sondă de temperatură;
 - (c) incapacitatea de a realiza degivrarea simetrică a aripilor;
 - (d) acumulare anormală de gheață, care duce la efecte semnificative asupra performanței sau calităților manevrei;
 - (e) deteriorarea semnificativă a vizibilității membrilor echipajului.
11. **Sisteme de înregistrare/de alarmă/indicatoare**
- (a) funcționarea necorespunzătoare sau defecțiunea oricărui sistem indicator atunci când există posibilitatea unor indicații care pot induce în eroare echipajul, într-o măsură semnificativă, ceea ce ar duce la o acțiune neadecvată a echipajului asupra unui sistem esențial;
 - (b) pierderea unei funcții de alertă roșie pentru un sistem;
 - (c) pentru carlingile din sticlă: pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a mai mult de o unitate de vizualizare sau calculator implicate în funcția de vizualizare/avertizare.
12. **Sistem de tren de aterizare/frânare/pneuri**
- (a) incendiu al sistemului de frânare;
 - (b) pierdere semnificativă a acțiunii de frânare;
 - (c) acțiune de frânare asimetrică ce duce la o deviere semnificativă a traseului;
 - (d) pană a sistemului de coborâre a trenului de aterizare în cădere liberă (inclusiv în timpul încercărilor programate);
 - (e) coborârea/retragerea nedorită a trenului de aterizare sau a trapelor de aterizare;
 - (f) explozie multiplă a pneurilor.
13. **Sisteme de navigare (inclusiv sisteme de precizie a apropierii) și centrale aerodinamice**
- (a) pierdere totală sau defectări multiple ale echipamentelor de navigare;
 - (b) pierdere totală sau defectări multiple ale echipamentelor centralei aerodinamice;
 - (c) indicații care induc în eroare într-o măsură semnificativă;
 - (d) erori de navigare semnificative atribuite unor date incorecte sau unei erori de codificare în baza de date;
 - (e) devieri neprevăzute față de traseul lateral sau vertical, care nu sunt cauzate de acțiunea pilotului;
 - (f) probleme cu instalațiile de navigare la sol, care duc la erori de navigare semnificative, neasociate tranziției de la navigarea inerțială la radionavigare.
14. **Oxigen pentru o aeronavă presurizată**
- (a) întreruperea alimentării cu oxigen în carlingă;
 - (b) întreruperea alimentării cu oxigen pentru un număr semnificativ de pasageri (peste 10 %), inclusiv când această situație este depistată în cursul operațiunilor de întreținere, instruire sau testare.
15. **Sistem de purjare a aerului**
- (a) scurgere de aer de purjare fierbinte, care duce la avertizare de incendiu sau la avarie structurală;
 - (b) pierderea tuturor sistemelor de purjare a aerului fierbinte;
 - (c) funcționarea necorespunzătoare a sistemului de detectare a scurgerilor de aer fierbinte de purjare.
-

ANEXA II

Lista evenimentelor cu raportare obligatorie legate de serviciile de navigație aeriană

Nota 1: Cu toate că prezenta anexă enumeră majoritatea evenimentelor cu raportare obligatorie, ea nu poate fi exhaustivă. Trebuie să fie raportate orice alte evenimente despre care cei implicați consideră că îndeplinesc criteriile de raportare obligatorie.

Nota 2: Prezenta anexă nu include accidente și incidente grave. În afară de alte cerințe referitoare la notificarea accidentelor, acestea ar trebui să fie înregistrate în baza de date menționată în articolul 5 alineatul (2).

Nota 3: Prezenta anexă include evenimentele ANS care reprezintă o amenințare reală sau potențială pentru siguranța zborului sau care pot compromite oferirea de servicii ANS sigure.

Nota 4: Conținutul prezentei anexe nu exclude raportarea oricărui eveniment, oricărei situații sau condiții care, dacă se repetă în împrejurări diferite dar asemănătoare sau dacă se permite să continue necorectate, pot duce la un risc pentru siguranța aeronavei.

(i) **Incidente de cvasi-coliziune (care cuprind situații specifice în care o aeronavă și altă aeronavă/solul/un vehicul/o persoană sau obiect sunt percepute ca fiind prea apropiate între ele):**

- (a) nerespectarea distanțelor minime de separare;
- (b) separare inadecvată;
- (c) cvasi-impact cu solul, fără pierderea controlului (cvasi-accident CFIT);
- (d) incursiune pe pistă, cu necesitatea unei manevre de evitare.

(ii) **Potențial de coliziune sau cvasi-coliziune (care cuprinde situații specifice cu potențial de accident sau cvasi-coliziune, dacă o altă aeronavă se află în vecinătate):**

- (a) incursiune pe pistă, fără necesitatea unei manevre de evitare;
- (b) incursiune pe pistă;
- (c) deviere a aeronavei de la autorizarea ATC;
- (d) deviere a aeronavei de la regulamentul de organizare a traficului aerian (ATM) aplicabil:
 - 1. deviere a aeronavei de la procedurile ATM publicate aplicabile;
 - 2. pătrunderea neautorizată în spațiul aerian;
 - 3. nerespectarea prescripțiilor referitoare la transportul și utilizarea echipamentelor aeronautice legate de ATM, așa cum este prevăzut de regulamentul (regulamentele) aplicabil(e).

(iii) **Evenimente specifice activităților de ATM (care cuprind acele situații în care este afectată capacitatea de a oferi servicii ATM sigure, inclusiv situațiile în care, din întâmplare, nu s-a periclitat funcționarea în siguranță a aeronavei):**

- (a) incapacitatea de a furniza servicii ATM:
 - 1. incapacitatea de a furniza servicii de trafic aerian;
 - 2. incapacitatea de a furniza servicii de administrare a spațiului aerian;
 - 3. incapacitatea de a furniza servicii de administrare a fluxului de trafic aerian;
- (b) funcționarea necorespunzătoare a funcției de comunicații;
- (c) funcționarea necorespunzătoare a funcției de supraveghere;
- (d) funcționarea necorespunzătoare a funcției de procesare și distribuire a datelor;
- (e) funcționarea necorespunzătoare a funcției de navigare;
- (f) siguranța sistemului ATM.

Apendice la ANEXA II

În următoarele puncte se dau exemple de evenimente de organizare a traficului aerian (ATM) cu raportare obligatorie, care rezultă din aplicarea criteriilor generale enumerate la punctul (iii) din anexa II la operațiunile aeronavei.

1. Furnizarea de informații total incorecte, inadecvate sau care induc în eroare de către orice sursă aflată la sol, de exemplu controlul traficului aerian (ATC), serviciul automat de informare aeronautică (ATIS), serviciile meteorologice, bazele de date de navigație, hărți, diagrame, manuale etc.
 2. Autorizarea pentru zbor la o înălțime mai mică decât normele prescrise.
 3. Indicarea de date de referință incorecte referitoare la presiune (reglajul altimetrului).
 4. Transmisie, recepționare sau interpretare incorectă a mesajelor semnificative, atunci când aceasta poate crea o situație de risc.
 5. Nerespectarea distanțelor minime de separare.
 6. Pătrunderea neautorizată în spațiul aerian.
 7. Intervenție ilicită în comunicațiile radio.
 8. Nefuncționarea instalațiilor de servicii de navigație aeriană la sol sau prin satelit.
 9. Avarie majoră a sistemului de control/organizare a traficului aerian sau deteriorarea semnificativă a infrastructurii aerodromului.
 10. Zonele de manevră ale aerodromului sunt obstrucționate de aeronave, vehicule, animale sau obiecte străine, care duc la apariția unei situații riscante cu potențial de risc.
 11. Erori de semnalizare sau semnalizare necorespunzătoare a obstrucțiilor sau riscurilor în zonele de manevră ale aerodromului, care duc la apariția unei situații de risc.
 12. Nefuncționarea, funcționarea necorespunzătoare sau scoaterea din funcțiune a sistemului de iluminare a pistei.
-