

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do decyzji Komitetu Politycznego i Bezpieczeństwa CHAD/3/2008 (2008/412/WPZiB) z dnia 28 maja 2008 r. zmieniającej decyzję Komitetu Politycznego i Bezpieczeństwa CHAD/1/2008 w sprawie przyjęcia wkładów państw trzecich w operację wojskową Unii Europejskiej w Republice Czadu i w Republice Środkowoafrykańskiej oraz decyzję Komitetu Politycznego i Bezpieczeństwa CHAD/2/2008 w sprawie ustanowienia Komitetu Uczestników dla operacji wojskowej Unii Europejskiej w Republice Czadu i w Republice Środkowoafrykańskiej

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 144 z dnia 4 czerwca 2008 r.)

Okladka, tytuł; s. 82, tytuł; s. 83, formuła końcowa:

zamiast: „28 maja 2008 r.”,

powinno być: „14 maja 2008 r.”.

Sprostowanie do dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 167 z dnia 4 lipca 2003 r.)

(Polskie wydanie specjalne, rozdział 7, tom 7, s. 331)

1. W całym tekście oraz w załącznikach, z dostosowaniem form gramatycznych w zdaniu lub w wyrażeniu:
zamiast: „konserwacja”,
powinno być: „obsługa techniczna”.
2. Strona 331, motyw 2:
zamiast: „(...) przeprowadzania śledztw.”,
powinno być: „(...) przeprowadzania badań”.
3. Strona 331, motyw 6:
zamiast: „(...) obowiązujące systemy zgłaszania.”,
powinno być: „(...) obowiązkowe systemy zgłaszania”.
4. Strona 331, motyw 7:
zamiast: „Różne kategorie personelu pracującego w lotnictwie cywilnym obserwują zdarzenia w interesie zapobiegania wypadkom i dlatego powinien on o nich zawiadamiać.”,
powinno być: „Różne kategorie personelu pracującego w lotnictwie cywilnym po zaobserwowaniu zdarzenia lotniczego powinny o tym powiadomić w celu zapobiegania wypadkom lub podobnym zdarzeniom w przyszłości”.
5. Strona 331, motyw 10:
zamiast: „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.”,
powinno być: „Informacja na temat bezpieczeństwa powinna być dostępna dla wszystkich podmiotów, którym powierzono zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego lub badanie wypadków i incydentów we Wspólnocie, i jeśli to właściwe, dla osób, które mogą uczyć się na jej podstawie i podejmować lub inicjować konieczne działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa”.
6. Strona 331, motyw 15 zdanie trzecie:
zamiast: „(...) w ramach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.”,
powinno być: „(...) w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego”.

7. Strona 332, art. 1 akapit pierwszy:
zamiast: „(...) zbierania, magazynowania, ochrony (...)”,
powinno być: „(...) zbierania, przechowywania, ochrony (...)”.
8. Strona 332, art. 1 akapit drugi:
zamiast: „(...) zapobieganie im, a nie (...)”,
powinno być: „(...) zapobieganie wypadkom i incydentom, a nie (...)”.
9. Strona 332, art. 3 ust. 1 zdanie pierwsze:
zamiast: „(...) jakichkolwiek innych.”,
powinno być: „(...) jakichkolwiek innych osób.”.
10. Strona 332, art. 3 ust. 3:
zamiast: „Jest zrozumiałe, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze jest bez uszczerbku (...)”,
powinno być: „Jest zrozumiałe, że stosowanie niniejszej dyrektywy do portu lotniczego w Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku (...)”.
11. Strona 332, art. 4 ust. 1:
zamiast: „(...) osoby wykonujące swe funkcje (...)”,
powinno być: „(...) osoby przy wykonywaniu swych funkcji (...)”.
12. Strona 332, art. 4 ust. 1 lit. a):
zamiast: „(...) nad bezpieczeństwem działalności;”,
powinno być: „(...) nad bezpieczeństwem eksploatacji;”.
13. Strona 332, art. 4 ust. 1 lit. c):
zamiast: „(...) świadectwo przeglądu konserwacyjnego lub (...)”,
powinno być: „(...) świadectwo obsługi technicznej lub (...)”.
14. Strona 333, art. 7 ust. 1:
zamiast: „(...) powierzono regulację bezpieczeństwa lub (...)”,
powinno być: „(...) powierzono zarządzanie bezpieczeństwem lub (...)”.
15. Strona 333, art. 7 ust. 2:
zamiast: „(...) środki upowszechniania zainteresowanym stronom informacji (...)”,
powinno być: „(...) środki dostępu dla zainteresowanych stron do informacji (...)”.
16. Strona 334, art. 12:
zamiast: „(...) w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.”,
powinno być: „(...) w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.”.
17. Strona 335, załącznik I, dodatek do załącznika I, załącznik II oraz dodatek do załącznika II zastępuje się tekstem w brzmieniu:

„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 zawiadomianie 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 statków powietrznych.

Uwaga 4: Zdarzenia podlegające zgłaszaniu to zdarzenia, w których bezpieczeństwo eksploatacji było lub mogło być zagrożone lub które mogłyby prowadzić do sytuacji niebezpiecznej. Raport należy sporządzić, jeśli zdaniem zgłaszającego zdarzenie nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa 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: Poszczególne instrukcje eksploatacyjne, np. RVSM, ETOPS, RNAV, lub programy projektowania czy obsługi technicznej mogą podlegać szczególnym wymaganiom zgłaszania uszkodzeń lub nieprawidłowych działań wynikających z tych instrukcji lub programów.

SPIS TREŚCI

- A: EKSPLOATACJA STATKU POWIETRZNEGO
- B: ZAGADNIENIA TECHNICZNE STATKU POWIETRZNEGO
- C: KONSERWACJA I NAPRAWY STATKU POWIETRZNEGO
- D: SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ, WYPOSAŻENIE I SŁUŻBY NAZIEMNE

A. EKSPLOATACJA STATKU POWIETRZNEGO

(i) **Eksploatacja statku powietrznego**

a) Manewry unikania:

- ryzyko kolizji z innym statkiem powietrznym, terenem lub innym obiektem albo sytuacja niebezpieczna, w której właściwe byłoby podjęcie działań zapobiegawczych,
- manewr unikania wymagany do zapobieżenia kolizji z innym statkiem powietrznym, terenem lub obiektem,
- manewr unikania innych sytuacji niebezpiecznych.

b) Incydenty przy starcie i lądowaniu, w tym podczas lądowania zapobiegawczego i przymusowego. Incydenty, takie jak: lądowanie przed początkiem drogi startowej, wytoczenie się poza koniec lub boczną krawędź drogi startowej. Starty, starty przerwane, lądowanie lub próba lądowania na zamkniętej, zajętej lub niewłaściwej drodze startowej. Wtargnięcie na drogę startową.

c) Niezdolność do osiągnięcia właściwych parametrów lotu statku powietrznego wymaganych podczas startu lub początkowego wznoszenia.

d) Krytycznie mała ilość paliwa, niezdolność do przelania paliwa lub zużycie całkowitej ilości paliwa przeznaczonego do zużycia.

e) Utrata kontroli (także częściowa lub czasowa), niezależnie od przyczyny.

f) Zdarzenia bliskie V1 albo ją przekraczające, wynikające z sytuacji niebezpiecznej lub potencjalnie niebezpiecznej (np. przerwany start, uderzenie ogonem, utrata mocy silnika itp.) lub taką sytuację stwarzające.

g) Przejście na drugi krąg, stwarzające sytuację niebezpieczną lub potencjalnie niebezpieczną.

h) Niezamierzone znaczne odchylenie od prędkości powietrznej, zamierzonej trasy lub wysokości (powyżej 300 stóp) niezależnie od przyczyny.

i) Zniżenie się poniżej wysokości decyzji lub minimalnej wysokości zniżania bez wymaganego wizualnego punktu odniesienia.

j) Utrata orientacji w odniesieniu do własnego położenia w przestrzeni 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, personel techniczny).

l) Lądowanie z przekroczonym dopuszczalnym ciężarem – lądowanie uważane za wymagające kontroli po lądowaniu z przekroczonym dopuszczalnym ciężarem.

m) Przekraczanie ograniczeń nierównowagi paliwa.

- n) Nieprawidłowe ustawienie kodu SSR (radar wtórnego nadzorowania) lub zakresu wysokościomierza.
 - o) Nieprawidłowe programowanie lub wprowadzanie błędnych haseł do urządzeń używanych do nawigacji lub obliczeń parametrów, lub wykorzystywanie nieprawidłowych danych.
 - p) Nieprawidłowe odbieranie lub interpretacja komunikatów radiotelefonicznych.
 - q) Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie układu paliwowego, mające wpływ na dostarczanie i/lub rozprowadzenie paliwa.
 - r) Niezamierzony zjazd statku powietrznego z utwardzonej nawierzchni.
 - s) Kolizja 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 osłony podwozia, klapy, stabilizatory, sloty itp.).
 - v) Zagrożenie lub potencjalne zagrożenie stanowiące konsekwencję jakiegokolwiek zamierzonej symulacji warunków awarii w celu szkolenia, kontroli systemu lub treningu.
 - w) Nienormalne wibracje.
 - x) Zadziałanie jakiegokolwiek zasadniczego systemu ostrzegania związanego z manewrowaniem statkiem powietrznym, np. ostrzeżenia o konfiguracji, ostrzeżenia o przeciągnięciu (drgania 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 według przyrządów lub w nocy pojawia się ostrzeżenie o dużej prędkości zniżania (tryb 1); lub
 - 3) ostrzeżenie wynika z niewypuszczenia podwozia lub nieustawienia klapy do lądowania w położeniu właściwym dla danego punktu w fazie podejścia do lądowania (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 występują lub mogłyby wystąpić w wyniku odpowiedzi załogi na „alarm”.
 - aa) Alarmy ACAS (Pokładowy System Zapobiegania Kolizji).
 - 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 któregokolwiek członka załogi, jeśli uważa się, że mogłaby oznaczać niezdolność również po starcie.
- b) Niezdolność któregokolwiek 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 kontroli statku powietrznego po wejściu w turbulencje.
- d) Niespodziewane napotkanie uskoku wiatru.
- e) Niespodziewany wlot w strefę oblodzenia, powodujący trudności w obsłudze, uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub złe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji.

(vi) **Ochrona**

- a) Bezprawna ingerencja wobec statku powietrznego, włącznie z zagrożeniem bombowym lub porwaniem.
- b) Trudności przy kontrolowaniu pasażerów odurzonych, dopuszczających się aktów przemocy lub niesfor-nych.
- c) Odkrycie pasażera na gapę.

(vii) **Inne zdarzenia**

- a) Powtarzające się występowanie szczególnego rodzaju zdarzenia, które występując pojedynczo, nie byłoby uznane za „podlegające 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) Turbulencja w śladzie aerodynamicznym.
- d) Wszelkie inne zdarzenia dowolnego rodzaju uznane za zagrażające lub za takie, które mogłyby zagrozić statkowi powietrznemu, osobom znajdującym się na jego pokładzie 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 obrażenia 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 któregoś z systemów, 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 zeszywnienie;
 - 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 urządzenia zabezpieczającego lub systemu awaryjnego stowarzyszonego z systemem;
- f) utrata redundancji systemu.
- g) jakiegokolwiek zdarzenie wynikające z nieprzewidzianego zachowania się systemu;
- h) dla statków powietrznych wyposażonych w pojedynczy system główny oraz podsystemy lub zestawy urządzeń:

utrata, znacząca nieprawidłowość funkcjonowania lub wada w systemie głównym, podsystemie lub zestawie urządzeń.
- i) dla statków powietrznych wyposażonych w wielokrotnie 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 zasadniczych systemów ostrzegania 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 parametrami zatwierdzonymi spadek parametrów bieżących, który powoduje niebezpieczną sytuację (z uwzględnieniem dokładności metody obliczeń parametrów) z działaniem hamującym, zużyciem paliwa itp. łącznie;
- o) asymetria organów regulacyjnych lotu; np. kłap, 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 któregośkolwiek 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 części;
 - 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 (LOTC):
 - 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) Jakakolwiek wada części o kontrolowanej trwałości, powodująca jej wymianę przed upływem pełnego okresu jej używalności.
- 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 nieznaczowanie;
 - 6) niezamierzony ruch łopat śmigła w położeniu o małym skoku poniżej ustalonego minimum w locie;

- 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 rozdzielenia się zespołu w locie i/lub nieprawidłowe działanie sterowania wirnikiem.
- l) Uszkodzenie śmigła/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 katastrofального.

(v) Inne zdarzenia

- a) Jakikolwiek incydent, kiedy którakolwiek funkcja lub nieprawidłowość konstrukcji statku powietrznego mogła prowadzić do błędu użytkownika, który mógłby przyczynić się do powstania efektu niebezpiecznego lub katastrofального.
- b) Zdarzenie normalnie nieuwzględniane za podlegające zgłoszeniu (np. umebrowanie 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 urządzeń do komunikacji z pasażerami, powodująca zanik lub brak słyszalności przekazywanych komunikatów.
- f) Utrata możliwości 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) Ujście gorącego powietrza, powodujące uszkodzenia konstrukcji.
- (iii) Wszelkie wady części o kontrolowanej trwałości, powodujące konieczność ich wymiany przed upływem pełnego okresu używalności.
- (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 któregośkolwiek systemu lub urządzenia, albo też ich uszkodzenie lub zużycie stwierdzone w wyniku badań na zgodność z wytycznymi dotyczącymi zdolności 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 i/lub opublikowane procedury napraw lub korekcy nie są dostępne.
- (vi) Niezadowolające działanie jakiegokolwiek systemu lub urządzenia awaryjnego, włączając wszystkie wyjściowe drzwi i oświetlenie, także jeśli są używane do celów obsługi technicznej lub do prób.
- (vii) Niegodność lub znaczne błędy zgodności z wymaganymi procedurami obsługi technicznej.
- (viii) Produkty, części, przyrządy i materiały pochodzenia nieznanego lub podejrzanego.
- (ix) Mylące, nieprawidłowe lub niewystarczające dane lub procedury, mogące prowadzić do błędów w obsłudze technicznej.
- (x) Jakiegokolwiek uszkodzenie, wadliwe działanie lub wada urządzeń naziemnych wykorzystywanych do badania lub sprawdzania systemów i wyposażenia statku powietrznego, kiedy wymagana inspekcja okresowa i procedury testowania nie zidentyfikowały jednoznacznie problemu i powstaje sytuacja niebezpieczna.

D. SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ, WYPOSAŻENIE I SŁUŻBY NAZIEMNE

(i) Służby żeglugi powietrznej (ANS)

Patrz: załącznik II, wykaz podlegających zgłoszeniu zdarzeń związanych z ANS.

(ii) Łądowisko i obiekty lądowiska

- a) Znaczne rozlewanie paliwa przy operacjach tankowania.
- b) Tankowanie nieprawidłowych ilości paliwa, co może mieć znaczny wpływ na żywotność, parametry, zrównoważenie lub wytrzymałość konstrukcji statku powietrznego.

(iii) Obsługa pasażerów, bagażu i ładunków

- a) Znaczne zanieczyszczenie konstrukcji, systemów i wyposażenia 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 wyposażenia statku powietrznego, kiedy wymagana inspekcja okresowa i procedury testowe nie umożliwiły wyraźnej identyfikacji problemu, co stwarza sytuację niebezpieczną.
- b) Niezgodność 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 pkt (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 ze sterowaniem statkiem powietrznym;
- c) uszkodzenie jakiegokolwiek urządzenia wyłączającego autopilota;
- d) niekontrolowana zmiana trybu pracy autopilota.

3. Łączność

- a) uszkodzenie lub wada urządzeń do komunikacji z pasażerami, powodująca zanik lub brak słyszalności przekazywanych komunikatów;
- b) całkowita utrata łączności w locie.

4. Instalacja elektryczna

- a) utrata jednej elektrycznej instalacji rozdzielczej (prądu przemiennego i/lub stałego);
- b) całkowita utrata lub utrata więcej niż jednego systemu zasilania energią elektryczną;
- c) uszkodzenie zapasowego (awaryjnego) systemu zasilania energią elektryczną.

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, z 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 zmiana położenia płaszczyzn sterowania statkiem powietrznym;
- d) odczuwana przez załogę wibracja płaszczyzn sterowania statkiem powietrznym;
- e) odłączenie się lub uszkodzenie mechanicznego sterowania statkiem powietrznym;
- f) znaczne zakłócenia normalnego prowadzenia statku powietrznego lub pogorszenie się jakości sterowania.

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 dostarczania i/lub rozprowadzania paliwa;
- e) niemożność przepompowania lub zużycia całkowitej ilości paliwa przeznaczonego do zużycia.

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 rozszerzenie 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 czujników oblodzenia;
- c) niemożność uzyskania symetrycznego odladzania skrzydeł;
- d) oblodzenie statku powietrznego prowadzące do spadku parametrów i właściwości sterowania;
- 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 wyposażonych w wielofunkcyjne monitory ciekłokrystaliczne: 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 możliwości hamowania;
- c) asymetryczne działanie hamulców, prowadzące do znacznych odchyśleń od ścieżki hamowania;
- d) uszkodzenie systemu wypuszczania podwozia (również podczas zaplanowanych testów);
- e) samoczynne wypadanie lub chowanie się podwozia albo otwieranie lub zamykanie się osłon podwozia;
- f) wielokrotne przepuklenie opony.

13. Systemy nawigacyjne (w tym systemy precyzyjnego podejścia) oraz pokładowe systemy kontroli lotu

- a) całkowita utrata lub uszkodzenie większej liczby urządzeń nawigacyjnych;
- b) ogólne lub wielokrotne uszkodzenie urządzeń pokładowego systemu kontroli lotu;
- c) znacznie mylące wskazania;
- d) znaczne błędy nawigacji, wynikające z nieprawidłowych danych lub błędów kodowania bazy danych;
- e) nieprzewidywane poprzeczne lub pionowe odchylenia od toru lotu niewynikające z działania 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) ujście gorącego powietrza wynikające z ostrzeżenia pożarowego lub uszkodzeń konstrukcji;
 - b) utrata wszystkich systemów nawiewu powietrza;
 - c) uszkodzenie systemu wykrywania nieszczelności 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 w służbach żeglugi powietrznej (ANS).
- 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):
- a) naruszenie minimalnej separacji;
 - b) niewystarczająca separacja;
 - c) nieomal zderzenie z ziemią w locie kontrolowanym (near CFIT);
 - d) wtargnięcie na drogę startową, kiedy działanie w celu uniknięcia tego zdarzenia było konieczne.
- (ii) Potencjalna lub nieomal kolizja (obejmuje szczególne sytuacje prowadzące potencjalnie do wypadku lub nieomal do kolizji, jeśli w pobliżu znajduje się inny statek powietrzny):
- a) wtargnięcie na drogę startową, kiedy działanie w celu uniknięcia tego zdarzenia nie było konieczne;
 - b) wypadnięcie z drogi startowej;
 - c) odchylenie od zezwolenia wydanego przez kontrolę ruchu lotniczego (ATC);
 - d) naruszenie przepisów zarządzania ruchem lotniczym (ATM) przez statek powietrzny:
 - 1) naruszenie przez statek powietrzny odpowiednich opublikowanych procedur ATM;
 - 2) bezprawne wejście w przestrzeń powietrzną;
 - 3) odstąpienie od procedur wymaganych przez ATM w zakresie wyposażenia statku powietrznego i postępowania załogi, obowiązujących w świetle stosowanych rozporządzeń i przepisów.
- (iii) Zdarzenia specyficzne dla ATM (obejmujące sytuacje mające wpływ na zapewnienie przez służby ATM właściwego poziomu bezpieczeństwa statku powietrznego, włączając sytuacje, w wyniku których brak zagrożenia bezpieczeństwa operacji statku powietrznego wynikał tylko z przypadku). Obejmuje to następujące zdarzenia:
- a) niemożność zapewnienia służb ATM:
 - 1) niemożność zapewnienia służb ruchu lotniczego (ATS);
 - 2) niemożność zapewnienia służb zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM);
 - 3) niemożność zapewnienia służb zarządzania przepływem ruchu lotniczego;
 - b) uszkodzenie funkcji komunikacyjnych;
 - c) uszkodzenie funkcji nadzoru;
 - d) uszkodzenie funkcji przetwarzania i dystrybucji danych;
 - e) uszkodzenie funkcji nawigacyjnych;
 - f) ochrona systemu ATM.

Dodatek do załącznika II

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

1. Dostarczanie w znacznym stopniu nieprawidłowych, nieodpowiednich lub mylnych informacji przez jakąkolwiek służbę naziemną, np. kontrolę ruchu lotniczego (ATC), służbę automatycznej informacji lotniskowej (ATIS), służby meteorologiczne, nawigacyjne bazy danych, mapy, arkusze, podręczniki itp.
 2. Zapewnienie wykonania lotu na wysokości nad terenem mniejszej niż dopuszczalna.
 3. Dostarczenie nieprawidłowych danych dotyczących ciśnienia (tzn. ustawień wysokościomierza).
 4. Nieprawidłowe nadawanie, odbiór lub interpretacja ważnych komunikatów, jeśli to skutkuje powstaniem niebezpiecznych sytuacji.
 5. Naruszenie minimów separacji.
 6. Bezprawne wejście w przestrzeń powietrzną.
 7. Niezgodna z prawem transmisja radiokomunikacyjna.
 8. Uszkodzenie naziemnych lub satelitarnych instalacji lotniczego systemu nawigacyjnego (ANS).
 9. Duże uszkodzenie ATC/ATM lub znaczne pogorszenie pracy lotniskowej infrastruktury.
 10. Strefy ruchu na lotnisku zastawione statkami powietrznymi, pojazdami, zwierzętami lub obcymi obiektami, 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.”.
-