

ΟΔΗΓΙΑ 2003/42/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 13ης Ιουνίου 2003

για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽³⁾, υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 9 Απριλίου 2003,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το ποσοστό ατυχημάτων στην πολιτική αεροπορία παρέμεινε σχετικά σταθερό κατά την περασμένη δεκαετία· εντούτοις, υπάρχει ανησυχία ότι η προβλεπόμενη αύξηση της κυκλοφορίας θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού των ατυχημάτων στο εγγύς μέλλον.
- (2) Η οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για τη θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας ⁽⁴⁾, αποβλέπει στην πρόληψη ατυχημάτων με τη διευκόλυνση της ταχείας διεξαγωγής ερευνών.
- (3) Η πείρα έχει δείξει ότι συχνά, προτού σημειωθεί ατύχημα, ορισμένα συμβάντα και πολυάριθμες άλλες ελλείψεις συνιστούν ενδείξεις για την ύπαρξη κινδύνου ασφάλειας.
- (4) Η βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας απαιτεί καλύτερη γνώση αυτών των περιστατικών για να διευκολυνθεί η ανάλυση και η παρακολούθηση των τάσεων προκειμένου να αναληφθεί επανορθωτική δράση.
- (5) Όταν στο περιστατικό αυτό ενέχεται αεροσκάφος νηολογημένο σε κράτος μέλος ή αεροσκάφος το οποίο εκμεταλλεύεται επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος, το περιστατικό αυτό πρέπει να αναφέρεται ακόμη και εάν έχει σημειωθεί εκτός του κοινοτικού εδάφους.
- (6) Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να οργανώσει συστήματα υποχρεωτικής αναφοράς.
- (7) Το προσωπικό διαφόρων κατηγοριών που εργάζεται στην πολιτική αεροπορία παρατηρεί περιστατικά που ενδιαφέρουν την πρόληψη ατυχημάτων και, συνεπώς, θα πρέπει να τα αναφέρει.

- (8) Ο εντοπισμός των δυνητικών κινδύνων θα αποβεί πολύ πιο αποτελεσματικός με την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα περιστατικά αυτά.
- (9) Για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των διαφόρων συστημάτων, είναι αναγκαίο ένα λογισμικό υποστήριξης.
- (10) Οι πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια θα πρέπει να διατίθενται σε φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί ο έλεγχος της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ή η διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων εντός της Κοινότητας και, αναλόγως των περιστάσεων, σε όσους μπορούν να συνάγουν σχετικά διδάγματα και να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ή να προβαίνουν στις απαιτούμενες ενέργειες για τη βελτίωση της ασφάλειας.
- (11) Ο ευαίσθητος χαρακτήρας των πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια υπαγορεύει ότι ο τρόπος για να εξασφαλισθεί η συλλογή των πληροφοριών αυτών είναι η κατοχύρωση της εμπιστευτικότητάς τους, η προστασία της πηγής από την οποία προέρχονται και η εξασφάλιση της εμπιστοσύνης του προσωπικού που εργάζεται στην πολιτική αεροπορία.
- (12) Το κοινό θα πρέπει να ενημερώνεται γενικά για το επίπεδο ασφάλειας της αεροπορίας.
- (13) Θα πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα τα οποία θα επιτρέψουν τη συγκρότηση συστημάτων εμπιστευτικής αναφοράς.
- (14) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽⁵⁾.
- (15) Θα πρέπει να εξασφαλισθεί συνοχή με τις τεχνικές προδιαγραφές για την υποβολή αναφοράς τις οποίες έχουν εκπονήσει οι εθνικοί εμπειρογνώμονες στο πλαίσιο του Eurocontrol και του συνδέσμου αρχών πολιτικής αεροπορίας (JAA). Ο κατάλογος των ανακοινωτέων περιστατικών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το έργο αυτών των δύο ευρωπαϊκών οργανισμών. Θα πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη οι εξελίξεις στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).
- (16) Δεδομένου ότι ο στόχος της προτεινόμενης δράσης, ήτοι η βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, διότι τα συστήματα αναφοράς που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη ενεργώντας μεμονωμένα είναι λιγότερο αποτελεσματικά από ένα συντονισμένο δίκτυο με ανταλλαγή πληροφοριών το οποίο καθιστά δυνατή την ανίχνευση σε προγενέστερο στάδιο ενδεχόμενων προβλημάτων ασφαλείας και δύναται, ως εκ τούτου, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως εκτιθεί στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως εκτιθεί στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την εκπλήρωση του στόχου αυτού,

⁽¹⁾ ΕΕ C 120 E της 24.4.2001, σ. 148 και ΕΕ C 332 E της 27.11.2001, σ. 320.

⁽²⁾ ΕΕ C 311 της 7.11.2001, σ. 8.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιουνίου 2001 (ΕΕ C 53 E της 28.2.2002, σ. 324), κοινή θέση του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2002 (ΕΕ C 197 E της 20.8.2002, σ. 16) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2002 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Μαΐου 2003 και απόφαση του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2003.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 14.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 4

Άρθρο 1

Στόχος

Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να συμβάλει στη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας εξασφαλίζοντας ότι αναφέρονται, συλλέγονται, αποθηκεύονται, προστατεύονται και διαδίδονται οι σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες.

Ο μοναδικός στόχος της αναφοράς των περιστατικών είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και όχι η απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

- ως «περιστατικό» νοείται κάθε διακοπή λειτουργίας, ελάττωμα, έλλειψη ή άλλη αντικανονική περίπτωση που επηρέασε ή μπορεί να επηρεάσει την ασφάλεια της πτήσης και που δεν κατέληξε σε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχεία α) και κ) της οδηγίας 94/56/ΕΚ, εφεξής αποκαλούμενο «ατύχημα ή σοβαρό συμβάν».
- ως «αφαίρεση στοιχείων ταυτότητας» νοείται η εξάλειψη από τις υποβληθείσες αναφορές όλων των προσωπικών στοιχείων που αφορούν τον αναφέροντα και των τεχνικών στοιχείων τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν στο να συναχθεί από τις πληροφορίες η ταυτότητα του αναφέροντος ή τρίτων μερών.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

- Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα περιστατικά που θέτουν σε κίνδυνο ή που θα μπορούσαν, εάν δεν επανορθώνονταν, να θέσουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο. Κατάλογος παραδειγμάτων τέτοιων περιστατικών περιέχεται στα παραρτήματα I και II.
- Η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2, να αποφασίζει την τροποποίηση των παραρτημάτων προκειμένου να διερευνά ή να τροποποιεί τα παραδείγματα.
- Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ θεωρείται ότι δεν θίγει τις αντίστοιχες νομικές θέσεις του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη διαμάχη περί κυριαρχίας στο έδαφος όπου βρίσκεται ο αερολιμένας.
- Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται έως ότου τεθούν σε ισχύ οι διακανονισμοί της κοινής δήλωσης των υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου θα ενημερώσουν το Συμβούλιο σχετικά με αυτή την ημερομηνία θέσης σε ισχύ.

Υποχρέωση αναφοράς

1. Τα κράτη μέλη ζητούν να αναφέρονται τα καλυπτόμενα από το άρθρο 3 περιστατικά στις αρμόδιες αρχές που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1, από κάθε πρόσωπο που απαριθμείται κατωτέρω κατά την άσκηση των καθηκόντων του:

- τον χειριστή ή τον κυβερνήτη αεροσκάφους με στροβιλοκινητήρα ή αεροσκάφος συγκοινωνίας το οποίο χρησιμοποιείται από φορέα εκμετάλλευσης για λογαριασμό του οποίου ένα κράτος μέλος εξασφαλίζει την εποπτεία της ασφάλειας των επιχειρήσεων·
- το πρόσωπο που σχεδιάζει, κατασκευάζει, συντηρεί ή τροποποιεί αεροσκάφος με στροβιλοκινητήρα ή αεροσκάφος συγκοινωνίας, ή εξάρτημα ή τμήμα αυτού, υπό την εποπτεία ενός κράτους μέλους·
- το πρόσωπο που υπογράφει πιστοποιητικό επιδεώρησης συντήρησης ή άδειας προς λειτουργία αεροσκάφους με στροβιλοκινητήρα ή αεροσκάφος συγκοινωνίας, ή εξαρτήματος ή τμήματος αυτού, υπό την εποπτεία ενός κράτους μέλους·
- το πρόσωπο που εκτελεί καθήκον για το οποίο απαιτείται να είναι εξουσιοδοτημένο ως ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας κράτους μέλους ή ως αξιωματικός πληροφοριών πτήσης·
- ο διαχειριστής αερολιμένα που καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών⁽¹⁾·
- το πρόσωπο που εκτελεί καθήκον συνδεδεμένο με την εγκατάσταση, την τροποποίηση, τη συντήρηση, την επισκευή, τη γενική επισκευή, τον έλεγχο της πτήσης ή την επιδεώρηση των εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας για τις οποίες την ευθύνη φέρει κράτος μέλος·
- το πρόσωπο που εκτελεί καθήκον συνδεδεμένο με την επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκάφους, στην οποία περιλαμβάνεται η τροφοδοσία με καύσιμα, η συντήρηση, η σύνταξη φορτωτικής, η φόρτωση, η αποπάγωση και η ρυμούλκηση σε αεροδρόμιο που καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να ενθαρρύνουν την εθελοντική υποβολή αναφοράς, για περιστατικά που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, από κάθε πρόσωπο το οποίο ασκεί, στο πλαίσιο άλλων δραστηριοτήτων της πολιτικής αεροπορίας, καθήκοντα παρεμφερή με εκείνα που απαριθμούνται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 5

Συλλογή και αποθήκευση πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές οι οποίες θα δημιουργήσουν μηχανισμό για τη συλλογή, την αξιολόγηση, την επεξεργασία και την αποθήκευση των περιστατικών που αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 4.

Η αρμοδιότητα αυτή μπορεί να ανατίθεται στις ακόλουθες αρχές, εργαζόμενες με αμεροληψία:

- στην εθνική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, ή/και
- στον οργανισμό ή όργανο έρευνας που έχει συγκροτηθεί βάσει του άρθρου 6 της οδηγίας 94/56/ΕΚ, ή/και
- σε κάθε άλλο ανεξάρτητο οργανισμό ή όργανο στον οποίο ανατίθεται η αποστολή αυτή.

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

Εάν ένα κράτος μέλος ορίσει περισσότερους από έναν οργανισμό ή όργανο, ορίζει έναν από αυτούς ως σημείο επαφής για την ανταλλαγή των πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.

2. Οι αρμόδιες αρχές αποθηκεύουν τις αναφορές που συλλέγονται στις οικείες βάσεις δεδομένων.

3. Τα ατυχήματα και τα σοβαρά συμβάντα αποθηκεύονται επίσης στις εν λόγω βάσεις δεδομένων.

Άρθρο 6

Ανταλλαγή πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν στην ανταλλαγή πληροφοριών θέτοντας στη διάθεση των αρμόδιων αρχών των άλλων κρατών μελών και της Επιτροπής όλες τις χρήσιμες πληροφορίες τις σχετικές με την ασφάλεια, οι οποίες αποθηκεύονται στις βάσεις δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.

Οι βάσεις δεδομένων είναι συμβατές με το λογισμικό που περιγράφεται στην παράγραφο 3.

2. Η ορισθείσα σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1 αρμόδια αρχή, η οποία παραλαμβάνει αναφορά περιστατικού, την καταχωρίζει στις βάσεις δεδομένων και την κοινοποιεί, εάν είναι απαραίτητο, στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο σημειώθηκε το περιστατικό, στο οποίο είναι νηολογημένο το αεροσκάφος, στο οποίο κατασκευάστηκε το αεροσκάφος ή/και στο οποίο έχει πιστοποιηθεί ο φορέας εκμετάλλευσης.

3. Η Επιτροπή αναπτύσσει ειδικό λογισμικό για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Εν προκειμένω, λαμβάνει επίσης υπόψη την ανάγκη συμβατότητας των υφιστάμενων λογισμικών στα κράτη μέλη. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να χρησιμοποιούν το λογισμικό αυτό για τη λειτουργία των δικών τους βάσεων δεδομένων.

4. Η Επιτροπή λαμβάνει τα ενδεδειγμένα μέτρα για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών που προβλέπεται στην παράγραφο 1, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Διάδοση των πληροφοριών

1. Κάθε φορέας στον οποίο έχει ανατεθεί ο έλεγχος της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ή η διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων της πολιτικής αεροπορίας εντός της Κοινότητας, έχει πρόσβαση στις πληροφορίες για περιστατικά που συλλέγονται και ανταλλάσσονται σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6, ώστε να μπορεί να συνάγει τα σχετικά με την ασφάλεια συμπεράσματα με βάση τα αναφερόμενα περιστατικά.

2. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα της Επιτροπής, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽¹⁾, η Επιτροπή θεσπίζει, με δική της πρωτοβουλία και σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2, μέτρα για τη διάδοση των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 προς τα ενδιαφερόμενα μέρη καθώς και τους σχετικούς όρους. Τα εν λόγω μέτρα, τα οποία μπορούν να είναι γενικής φύσεως ή εξατομικευμένα, βασίζονται στην ανάγκη:

— να παρέχονται σε πρόσωπα και οργανισμούς οι πληροφορίες που τους χρειάζονται για τη βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας,

— να περιορίζεται η διάδοση των πληροφοριών στις απολύτως απαραίτητες για τους σκοπούς του χρήστη πληροφορίες προκειμένου να εξασφαλίζεται η δέουσα εμπιστευτικότητα των εν λόγω πληροφοριών.

Η απόφαση διάδοσης των πληροφοριών δυνάμει της παρούσας παραγράφου περιορίζεται στις απολύτως απαραίτητες για τους σκοπούς του χρήστη πληροφορίες, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να δημοσιεύουν τουλάχιστον ετησίως επισκόπηση της ασφάλειας, με πληροφορίες για τους τύπους των περιστατικών που συνελέγησαν από το εθνικό σύστημά τους υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών, με σκοπό την ενημέρωση του κοινού για το επίπεδο ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να δημοσιεύουν αναφορές από τις οποίες έχουν αφαιρεθεί τα αναγνωριστικά στοιχεία.

Άρθρο 8

Προστασία των πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν τη δέουσα εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που παραλαμβάνουν, κατ'εφαρμογή του άρθρου 6 παράγραφος 1 και του άρθρου 7 παράγραφος 1. Οι πληροφορίες αυτές χρησιμοποιούνται μόνο για το στόχο της παρούσας οδηγίας.

2. Ανεξάρτητα από τον τύπο ή την ταξινόμηση του περιστατικού και του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, τα ονοματεπώνυμα ή οι διευθύνσεις συγκεκριμένων προσώπων δεν καταχωρίζονται σε καμία περίπτωση στη βάση δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.

3. Με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων διατάξεων του ποινικού δικαίου, τα κράτη μέλη δεν κινούν τις νόμιμες διαδικασίες στην περίπτωση παραβάσεων του νόμου οι οποίες τελέστηκαν χωρίς πρόθεση ή από απροσεξία και των οποίων λαμβάνουν γνώση απλώς και μόνον διότι έγιναν γνωστές βάσει του εθνικού προγράμματος υποχρεωτικής αναφοράς των περιστατικών, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που οφείλονται σε βαρεία αμέλεια.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στις εθνικές τους νομοθεσίες και πρακτικές, ότι οι εργαζόμενοι που αναφέρουν συμβάντα, τα οποία τυχόν γνωρίζουν, δεν υφίστανται καμία ζημία από τον εργοδότη τους.

5. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των εθνικών κανόνων για την πρόσβαση των δικαστικών αρχών στις πληροφορίες.

Άρθρο 9

Εθελοντικές αναφορές

1. Εκτός από το σύστημα της υποχρεωτικής αναφοράς που θεσπίζουν τα άρθρα 4 και 5, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν ένα ή περισσότερα όργανα ή φορείς για να θεσπίσουν ένα σύστημα εθελοντικής αναφοράς για τη συλλογή και ανάλυση πληροφοριών για παρατηρούμενες ελλείψεις στις εναέριες μεταφορές, για τις οποίες δεν απαιτείται αναφορά με βάση το σύστημα της υποχρεωτικής αναφοράς, τις οποίες, ωστόσο, ο αναφέρων θεωρεί όντως ή ενδεχομένως επικίνδυνες.

2. Εάν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να θεσπίσει ένα σύστημα εθελοντικής αναφοράς, καθορίζει τους όρους για την αφαίρεση, εκ μέρους του ενός ή περισσότερων οργάνων ή φορέων που έχει ορίσει το κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 1, των στοιχείων ταυτότητας από τις εθελοντικές αναφορές που έχουν υποβληθεί στο πλαίσιο του συστήματος αυτού.

(¹) ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι σχετικές πληροφορίες ασφάλειας από τις οποίες έχουν αφαιρεθεί τα στοιχεία ταυτότητας και οι οποίες απορρέουν από την ανάλυση εμπιστευτικών πληροφοριών, αποθηκεύονται και καθίστανται προσιτές σε όλα τα μέρη, ούτως ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας των εναερίων μεταφορών.

Άρθρο 10

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή, που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας⁽¹⁾.

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της απόφασης αυτής.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, καθορίζεται σε τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 11

Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 4 Ιουλίου 2005. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 12

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 13

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Λουξεμβούργο, 13 Ιουνίου 2003.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. COX

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

B. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

⁽¹⁾ ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2871/2000 της Επιτροπής (ΕΕ L 333 της 29.12.2000, σ. 47).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κατάλογος περιστατικών σχετικών με τη λειτουργία, τη συντήρηση, την επισκευή και την κατασκευή αεροσκάφους, τα οποία πρέπει να αναφέρονται

- Σημείωση 1: Μολονότι το παρόν παράρτημα παραθέτει την πλειονότητα των περιστατικών που πρέπει να αναφέρονται, δεν είναι δυνατόν να είναι εντελώς εξαντλητικό. Οιοδήποτε άλλο περιστατικό κρίνεται από τα αρμόδια πρόσωπα ότι πληροί τα κριτήρια πρέπει να αναφέρεται ωσαύτως.
- Σημείωση 2: Το παρόν παράρτημα δεν περιλαμβάνει τα ατυχήματα. Πέραν των λοιπών απαιτήσεων για την αναφορά ατυχημάτων, τα ατυχήματα θα πρέπει επίσης να καταγράφονται στη βάση δεδομένων η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.
- Σημείωση 3: Το παρόν παράρτημα περιλαμβάνει παραδείγματα απαιτήσεων αναφοράς σχετικών με τη λειτουργία, τη συντήρηση, την επισκευή και την κατασκευή αεροσκάφους.
- Σημείωση 4: Τα περιστατικά που πρέπει να αναφέρονται είναι τα περιστατικά κατά τα οποία τέθηκε σε κίνδυνο η ασφάλεια της λειτουργίας ή που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε επισφαλείς συνθήκες. Εάν, κατά την άποψη του αναφέροντος, το περιστατικό δεν έθεσε σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας, η επανάληψή του όμως υπό τυχόν διαφορετικές συνθήκες ενδέχεται να δημιουργήσει κινδύνους, τότε πρέπει να υποβάλλεται αναφορά. Αν ορισμένα πράγματα κρίνεται ότι πρέπει να αναφέρονται για κάποιες κατηγορίες προϊόντων, δομικών στοιχείων ή εξαρτημάτων, δεν συμβαίνει αναγκαστικά το ίδιο για άλλες, η δε απουσία ή παρουσία ενός και μόνου παράγοντα, είτε τεχνικού είτε ανθρωπογενούς, μπορεί να μετατρέψει ένα περιστατικό σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.
- Σημείωση 5: Ορισμένες επιχειρησιακές εγκρίσεις, π.χ. RVSM, ETOPS, RNAV, ή προγράμματα σχεδιασμού ή συντήρησης πιθανόν να περιέχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις αναφοράς ελαττωμάτων ή δυσλειτουργιών σχετιζόμενες με τη συγκεκριμένη έγκριση ή πρόγραμμα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

A: ΠΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

B: ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

Γ: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

Δ: ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΔΑΦΟΥΣ

A. ΠΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

i) Λειτουργία του αεροσκάφους

α) Ελιγμοί αποφυγής:

- Κίνδυνος σύγκρουσης με αεροσκάφος, με το έδαφος ή με άλλο αντικείμενο, ή επισφαλής κατάσταση στην οποία ενδείκνυται ελιγμοί αποφυγής.
- Ελιγμός που απαιτήθηκε για την αποφυγή σύγκρουσης με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με άλλο αντικείμενο.
- Ελιγμός αποφυγής για την αποφυγή άλλων επισφαλών καταστάσεων.

β) Συμβάντα απογείωσης ή προσγείωσης, στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι προληπτικές ή αναγκαστικές προσγειώσεις. Συμβάντα όπως η προσγείωση πριν από το διάδρομο, μετά το διάδρομο ή παραπλεύρως του διαδρόμου. Απογειώσεις, απογειώσεις που ματαιώθηκαν, προσγειώσεις ή απόπειρες προσγείωσης σε κλειστό, κατειλημμένο ή λανθασμένο διάδρομο. Παισιωφρήσεις σε διάδρομο.

γ) Αδυναμία επίτευξης των προβλεπόμενων επιδόσεων κατά την απογείωση ή την αρχική άνοδο.

δ) Επικίνδυνα χαμηλή ποσότητα καυσίμων ή ανικανότητα μεταφοράς καυσίμων ή χρήσης όλης της ποσότητας χρησιμοποιήσιμων καυσίμων.

ε) Απώλεια ελέγχου (έστω και μερική ή προσωρινή) για οιαδήποτε αιτία.

στ) Περιστατικά με ταχύτητα που προσέγγιζε ή υπερέβαινε την V_1 , τα οποία προκλήθηκαν από επικίνδυνη ή δυνητικά επικίνδυνη κατάσταση ή δημιούργησαν τέτοια κατάσταση (π.χ. ματαιωθείσα απογείωση, κτύπημα του ουραίου, απώλεια ισχύος του κινητήρα κ.λπ.)

ζ) Επανακύκλωση που δημιούργησε επικίνδυνη ή ενδεχομένως επικίνδυνη κατάσταση.

η) Σημαντική αθέλητη απόκλιση από την ταχύτητα αέρος, το σκοπούμενο ίχνος ή απόλυτο ύψος (άνω των 300 ποδών) για οιαδήποτε αιτία.

θ) Κάθοδος κάτω του αποφασισμένου ύψους/απόλυτου ύψους ή του ελάχιστου ύψους/απόλυτου ύψους καθόδου χωρίς την απαιτούμενη οπτική αναφορά.

ι) Απώλεια της επίγνωσης του τρέχοντος στίγματος ή της παρουσίας άλλων αεροσκαφών.

ια) Αδυναμία επικοινωνίας μεταξύ του ιπτάμενου πληρώματος (CRM) ή μεταξύ του ιπτάμενου πληρώματος και άλλων μερών (πλήρωμα φροντιστών, έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, τεχνικό τμήμα).

ιβ) Δυσχερής προσγείωση — προσγείωση που απαιτεί «heavy landing check».

ιγ) Υπέρβαση των ορίων του ισοζυγίου καυσίμων.

- ιδ) Εσφαλμένη ρύθμιση κωδικού SSR ή εσφαλμένη ρύθμιση επιμέρους κλίμακας του υψομέτρου.
- ιε) Εσφαλμένος προγραμματισμός του εξοπλισμού υπολογισμού πλοήγησης ή επιδόσεων, ή λανθασμένες καταχωρίσεις σε αυτόν, ή χρήση λανθασμένων δεδομένων.
- ιστ) Εσφαλμένη παραλαβή ή ερμηνεία ραδιοτηλεφωνικών μηνυμάτων.
- ιζ) Δυσλειτουργίες ή ελαττώματα του συστήματος καυσίμων με αντίκτυπο στην παροχή ή/και τη διανομή καυσίμων.
- ιη) Ακούσια έξοδος αεροσκάφους από οδοστρωμένη επιφάνεια.
- ιθ) Σύγκρουση αεροσκάφους με άλλο αεροσκάφος, όχημα ή άλλο επίγειο αντικείμενο.
- κ) Αθύλητη ή/και εσφαλμένη λειτουργία οιωνδήποτε χειριστηρίων.
- κα) Ανικανότητα να επιτευχθεί η προβλεπόμενη διάταξη του αεροσκάφους για οιαδήποτε φάση της πτήσης (π.χ. σύστημα προσγείωσης και έξοδοι, πτερύγια καμπυλότητας, σταθερωτήρες, πτερύγια υποβάσταξης κ.ά.)
- κβ) Κίνδυνος ή πιθανός κίνδυνος προερχόμενος από οιαδήποτε ηθελημένη προσομοίωση συνθηκών αστοχίας για σκοπούς εξάσκησης, για τον έλεγχο των συστημάτων ή για εκπαιδευτικούς λόγους.
- κγ) Ασυνήθεις κραδασμοί.
- κδ) Ενεργοποίηση οιαδήποτε πρωταρχικού συστήματος ειδοποίησης συνδεδεμένου με το χειρισμό του αεροσκάφους π.χ. ειδοποίηση διάταξης του αεροσκάφους, ειδοποίηση απώλειας στήριξης (δόννηση χειριστηρίου), ειδοποίηση υπερβολικής ταχύτητας κ.λπ., εκτός εάν:
 1. το πλήρωμα διαπίστωσε θετικά ότι η ένδειξη ήταν εσφαλμένη, και αυτό με την προϋπόθεση ότι η εσφαλμένη ειδοποίηση δεν είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν δυσχέρειες ή κίνδυνος εξαιτίας της αντίδρασης που είχε το πλήρωμα στην ειδοποίηση, ή
 2. τέθηκε σε λειτουργία για εκπαιδευτικούς ή δοκιμαστικούς σκοπούς.
- κε) Ειδοποίηση GPWS/TAWS, εφόσον:
 1. το αεροσκάφος προσέγγισε το έδαφος περισσότερο από ό,τι είχε προγραμματισθεί ή προβλεφθεί, ή
 2. η ειδοποίηση προέκυψε υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα ή τη νύχτα και αποδείχθηκε ότι προκλήθηκε από μεγάλη ταχύτητα καθόδου (τρόπος 1), ή
 3. η ειδοποίηση προέκυψε από αστοχία στην επιλογή του μηχανισμού προσγείωσης ή του πτερυγίου καμπυλότητας προσγείωσης από το κατάλληλο σημείο κατά την προσέγγιση (τρόπος 4), ή
 4. οιαδήποτε δυσχέρεια ή κίνδυνος προέκυψε ή μπορούσε να προκύψει από την αντίδραση του πληρώματος στην «ειδοποίηση» π.χ. πιθανή μειωμένη απόσταση από άλλο αεροσκάφος. Εν προκειμένω, περιλαμβάνεται ειδοποίηση οιαδήποτε τρόπου ή τύπου π.χ. αυθεντική, όχληση ή εσφαλμένη.
- κστ) «Συναγερμός» GPWS/TAWS, εφόσον προκύψει ή ενδέχεται να προκύψει οιαδήποτε δυσχέρεια ή κίνδυνος συνεπεία της αντίδρασης του πληρώματος στο συναγερμό.
 - κζ) ACAS RAs.
 - κη) Συμβάντα ταχυρεύματος ή ελικορεύματος που είχαν ως αποτέλεσμα σημαντική ζημία ή σοβαρούς τραυματισμούς.

ii) Περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης

- α) Πυρκαϊά, έκρηξη, καπνός ή τοξικά ή επιβλαβή αέρια, ακόμη και μετά την κατάσβεση της φωτιάς.
- β) Χρήση ασυνήθους διαδικασίας που αποφασίστηκε από το πλήρωμα πτήσης ή θαλάμου για την αντιμετώπιση κατάστασης έκτακτης ανάγκης, όταν:
 1. η διαδικασία υπάρχει αλλά δεν χρησιμοποιείται
 2. δεν υπάρχει διαδικασία,
 3. η διαδικασία υπάρχει αλλά είναι ατελής ή ακατάλληλη,
 4. η διαδικασία είναι εσφαλμένη,
 5. χρησιμοποιείται λάθος διαδικασία.
- γ) Αστοχία οιασδήποτε διαδικασίας που χρησιμοποιείται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ακόμη και όταν πρόκειται για περίπτωση συντήρησης, εκπαίδευσης ή δοκιμών.
- δ) Συμβάν που οδηγεί σε εκκένωση έκτακτης ανάγκης.
- ε) Απότομη πτώση της πίεσης.
- στ) Χρήση οιασδήποτε εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης ή προδιαγεγραμμένων διαδικασιών έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση της κατάστασης.
 - ζ) Συμβάν που οδηγεί σε δήλωση έκτακτης ανάγκης — («Mayday» ή «Pan»).
- η) Αστοχία οιασδήποτε εξοπλισμού ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων και του φωτισμού, να λειτουργήσει ικανοποιητικά, ακόμη και αν χρησιμοποιούνταν για συντήρηση, εκπαίδευση ή δοκιμή.
- θ) Συμβάντα που απαιτήσαν τυχόν χρήση οξυγόνου ανάγκης από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος.

iii) **Ανικανότητα πληρώματος**

- α) Ανικανότητα οιοδήποτε μέλους του πληρώματος πτήσης, ακόμη και πριν από την αναχώρηση, εφόσον κρίθηκε ότι θα μπορούσε να συνεπάγεται ανικανότητα μετά την απογείωση.
- β) Ανικανότητα οιοδήποτε μέλους του πληρώματος θαλάμου, η οποία δεν του επιτρέπει να φέρει σε πέρας τα βασικά καθήκοντά του σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

iv) **Τραυματισμοί**

Περιστατικά τα οποία οδήγησαν ή θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε σοβαρό τραυματισμό επιβατών ή μελών του πληρώματος αλλά δεν κρίθηκαν ανακρινόμενα ως δυστύχημα.

v) **Μετεωρολογικά φαινόμενα**

- α) Κεραυνοπληξία η οποία είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.
- β) Χαλαζοθύελλα η οποία είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.
- γ) Αντιμετώπιση σοβαρής τύρβωσης η οποία είχε ως αποτέλεσμα να τραυματισθούν επιβαίνοντες ή η οποία κρίθηκε ότι απαιτεί «έλεγχο τύρβωσης» του αεροσκάφους.
- δ) Αντιμετώπιση απότομων εναλλαγών ανέμου (windshear).
- ε) Αντιμετώπιση παγετού με αποτέλεσμα δυσχέρειες χειρισμού, βλάβη του αεροσκάφους ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε ζωτικής λειτουργίας.

vi) **Ασφάλεια**

- α) Παράνομη παρέμβαση στο αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένης της απειλής βομβιστικής ενέργειας ή της αεροπειρατείας.
- β) Δυσχερής τιθάσευση μεθυσμένων, βίαιων ή απειθαρχων επιβατών.
- γ) Ανακάλυψη λαθρεπιβάτη.

vii) **Λοιπά περιστατικά**

- α) Επαναλαμβανόμενα συμβάντα συγκεκριμένου τύπου, τα οποία μεμονωμένα θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως μη «ανακρινόμενα», λόγω όμως της συχνότητάς τους δημιουργούν ενδεχόμενο κίνδυνο.
- β) Σύγκρουση με πτηνά που είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.
- γ) Αντιμετώπιση στροβίλων απορρεύματος.
- δ) Οιοδήποτε άλλο περιστατικό κάθε τύπου που κρίθηκε ότι έθεσε σε κίνδυνο ή μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή τα επ' αυτού ή επί του εδάφους άτομα.

B. ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

i) **Δομικά**

Δεν χρειάζονται να αναφέρονται όλες οι δομικές αστοχίες. Απαιτείται η κρίση των μηχανικών για να αποφασίζεται κατά πόσον η αστοχία είναι αρκετά σοβαρή ώστε να αναφερθεί. Λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα παραδείγματα:

- α) Βλάβη σε οιοδήποτε κύριο δομικό στοιχείο (ΚΔΣ), το οποίο δεν χαρακτηρίστηκε ανεκτικό στη βλάβη (στοιχείο περιορισμένης διάρκειας ζωής). Τα ΚΔΣ είναι εκείνα που συντελούν σημαντικά στη μεταφορά των φορτίων πτήσης, εδάφους και πίεσης, και των οποίων η αστοχία μπορεί να οδηγήσει σε καταστροφική αστοχία του αεροσκάφους.
- β) Ελάττωμα ή βλάβη που υπερέβη τα αποδεκτά όρια σε ΚΔΣ, το οποίο είχε χαρακτηριστεί ως ανεκτικό στη βλάβη.
- γ) Ελάττωμα ή βλάβη που υπερέβη τις επιτρεπόμενες ανοχές ενός δομικού στοιχείου, η οποία θα μπορούσε να μειώσει τη δομική ακαμψία τόσο ώστε να μην επιτυγχάνονται πλέον τα απαιτούμενα περιθώρια περυσισμού, απόκλισης ή αναστροφής των πηδαλίων.
- δ) Βλάβη ή ελάττωμα δομικού στοιχείου που θα μπορούσε να οδηγήσει στην ελευθέρωση βαρών αντικειμένων και σε συνακόλουθο τραυματισμό επιβαίνοντων.
- ε) Βλάβη ή ελάττωμα δομικού στοιχείου που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ορθή λειτουργία των συστημάτων [Βλέπε κατωτέρω το σημείο ii)].
- στ) Απώλεια οιοδήποτε τμήματος του αεροσκάφους κατά την πτήση.

ii) **Συστήματα**

Προτείνονται τα ακόλουθα γενικά κριτήρια για όλα τα συστήματα:

- α) Απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιοδήποτε συστήματος, υποσυστήματος ή συνόλου ενός εξοπλισμού όταν δεν είναι δυνατόν να αγθούν ικανοποιητικά σε πέρας συνήθεις διαδικασίες λειτουργίας, ασκήσεις κ.λπ.

- β) Ανικανότητα του πληρώματος να ελέγξει το σύστημα, π.χ.:
1. ενέργειες χωρίς εντολή,
 2. εσφαλμένη ή ατελής αντίδραση, συμπεριλαμβανομένου του περιορισμού κίνησης ή ακαμψίας,
 3. ανεξέλεγκτη λειτουργία,
 4. μηχανική αποσύνδεση ή αστοχία.
- γ) Αστοχία ή δυσλειτουργία της (των) αποκλειστικής(-ών) λειτουργίας(-ών) του συστήματος (το οποίο μπορεί να έχει ενσωματωμένες πολλές λειτουργίες).
- δ) Παρεμβολή με άλλα συστήματα ή στοιχεία του ίδιου συστήματος.
- ε) Αστοχία ή δυσλειτουργία της προστατευτικής διάταξης ή του συστήματος έκτακτης ανάγκης που συνδέεται με το σύστημα.
- στ) Απώλεια πλεονασματικότητας του συστήματος πέραν των ορίων.
- ζ) Οιοδήποτε περιστατικό που απορρέει από απρόβλεπτη συμπεριφορά συστήματος.
- η) Για τύπους αεροσκαφών με ένα και μόνο κύριο σύστημα, υποσύστημα ή σύνολο εξοπλισμού: απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα σε οιοδήποτε κύριο σύστημα, υποσύστημα ή σύνολο εξοπλισμού.
- θ) Για τύπους αεροσκαφών με πολλαπλά ανεξάρτητα κύρια συστήματα, υποσύστημα ή σύνολα εξοπλισμού: απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα σε περισσότερα του ενός κύρια συστήματα, υποσύστημα ή σύνολα εξοπλισμού.
- ι) Λειτουργία οιοδήποτε πρωτεύοντος συστήματος προειδοποίησης συνδεδεμένου με συστήματα ή εξοπλισμούς του αεροσκάφους, εκτός εάν το πλήρωμα διαπίστωσε θετικά ότι επρόκειτο για εσφαλμένη προειδοποίηση, υπό την προϋπόθεση ότι η εσφαλμένη προειδοποίηση δεν δημιούργησε δυσχέρειες ή κίνδυνο λόγω της αντίδρασης του πληρώματος στην προειδοποίηση.
- ια) Διαρροή υδραυλικών υγρών, καυσίμων, λαδιών ή άλλων υγρών με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί κίνδυνος πυρκαγιάς ή πιθανή μόλυνση της δομής του αεροσκάφους, των συστημάτων ή του εξοπλισμού του, ή κίνδυνος για τους επιβαίνοντες.
- ιβ) Δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιοδήποτε συστήματος ένδειξης εφόσον θα μπορούσε να οδηγήσει σε παραπλάνηση του πληρώματος.
- ιγ) Οιαδήποτε αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα εφόσον ανέκυψε σε κρίσιμο στάδιο της πτήσης και σχετίζεται με τη λειτουργία συγκεκριμένου συστήματος.
- ιδ) Σημαντικό έλλειμμα των πραγματικών επιδόσεων σε σύγκριση με τις εγκεκριμένες επιδόσεις, τα οποία οδήγησαν σε επικίνδυνη κατάσταση (λαμβάνομένη υπόψη της ακρίβειας της μεθόδου υπολογισμού των επιδόσεων): συμπεριλαμβάνονται η πέδηση, η κατανάλωση καυσίμων κ.λπ.
- ιε) Ασυμμετρία των χειριστηρίων πτήσης: π.χ., υπεραντωτικά πτερύγια, πτερύγια υποβάσταξης, φθορείς άντωσης κ.λπ.

Το προσάρτημα του παρόντος παραρτήματος περιέχει κατάλογο παραδειγμάτων ανακοινώσιμων περιστατικών που απορρέει από την εφαρμογή αυτών των γενικών κριτηρίων για τα ειδικά συστήματα.

iii) Πρόωση (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των ελίκων και των στροφείων) και APU εφεδρικές μονάδες παραγωγής ισχύος (APU)

- α) Σβέση, κράτηση ή σημαντική δυσλειτουργία οποιουδήποτε κινητήρα.
- β) Υπερέαυση του κινητήρα ή ανικανότητα ελέγχου της ταχύτητας οιοδήποτε δομικού μέρους στρεφόμενου με υψηλή ταχύτητα (π.χ.: APU, αεροκινητήρας, συγκρότημα ψύξης του κύκλου αέρα με στρόβιλο, αεροστροβιλοκινητήρας, έλικας ή στροφέιο).
- γ) Αστοχία ή δυσλειτουργία οιοδήποτε τμήματος του κινητήρα ή της μονάδας παραγωγής ισχύος που έχει ως αποτέλεσμα ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:
1. μη συγκράτηση συστατικών/υπολειμμάτων,
 2. ανεξέλεγκτη εσωτερική ή εξωτερική φωτιά, ή έκλυση θερμών αερίων,
 3. ώση προς διαφορετική κατεύθυνση από εκείνη που επιδιώκει ο κυβερνήτης,
 4. αστοχία ή ακούσια λειτουργία του συστήματος αναστροφής της ώσης,
 5. ανικανότητα ελέγχου της ισχύος, της ώσης ή των στροφών ανά λεπτό,
 6. αστοχία της δομής στερέωσης του κινητήρα,
 7. μερική ή ολική απώλεια σημαντικού τμήματος της μονάδας παραγωγής ισχύος,
 8. πυκνοί ορατοί καπνοί ή συγκεντρώσεις τοξικών προϊόντων επαρκών για να θέσουν σε ανικανότητα το πλήρωμα ή τους επιβάτες,
 9. ανικανότητα θέσης του κινητήρα εκτός λειτουργίας με τις φυσιολογικές διαδικασίες,
 10. ανικανότητα επαναλειτουργίας κινητήρα σε κατάσταση λειτουργίας.
- δ) Ανεξέλεγκτη ώση/απώλεια ισχύος, μεταβολή ή ταλάντωση η οποία χαρακτηρίζεται ως απώλεια ελέγχου ώσης ή ισχύος (LOTIC):
1. σε μονοκινητήριο αεροσκάφος, ή
 2. σε περίπτωση που κρίθηκε υπερβολική για την περίπτωση, ή

3. σε περίπτωση που θα μπορούσε να επηρεάσει περισσότερους από έναν κινητήρες σε πολυκινητήριο αεροσκάφος, ιδίως στην περίπτωση δικινητήριου, ή
 4. σε πολυκινητήριο αεροσκάφος εφόσον ο ίδιος ή παρεμφερής τύπος κινητήρα χρησιμοποιείται σε εφαρμογή όπου το συμβάν θα μπορούσε να θεωρηθεί επισφαλές ή επικίνδυνο.
- ε) Οιοδήποτε ελάττωμα σε μέρος με ελεγμένη διάρκεια ζωής που οδήγησε σε απόσυρση πριν από την ολοκλήρωση της διάρκειας ζωής του.
- στ) Ελαττώματα κοινής προέλευσης τα οποία θα μπορούσαν να προκαλέσουν σε μια πτήση τόσο υψηλή κράτηση κινητήρα ώστε να δημιουργηθεί το ενδεχόμενο να παύσουν να λειτουργούν περισσότεροι του ενός κινητήρες κατά την ίδια πτήση.
- ζ) Αστοχία αναγκαίας λειτουργίας ή ακούσια ενεργοποίηση περιοριστή κινητήρα ή διάταξης ελέγχου.
- η) Υπέρβαση των παραμέτρων του έλικα.
- θ) Ζημιά από εξωτερικό αντικείμενο (FOD).

Έλικες και συστήματα μετάδοσης της κίνησης

- ι) Ελάττωμα ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε μέρους έλικα, ή συστήματος ισχύος, που οδηγεί σε ένα ή περισσότερα από τα κατωτέρω:
1. υπερτάχυνση του έλικα,
 2. ανάπτυξη υπερβολικής αντίστασης,
 3. ώση προς την αντίθετη κατεύθυνση από την εντολή του κυβερνήτη,
 4. άφηση του έλικα ή οποιουδήποτε σημαντικού μέρους του έλικα,
 5. αστοχία που προκαλεί υπερβολική ανισορροπία,
 6. ακούσια κίνηση των πτερυγίων του έλικα κάτω από την καθορισμένη ελάχιστη θέση χαμηλού βήματος εν πτήσει,
 7. ανικανότητα πτέρωσης του έλικα,
 8. ανικανότητα για μεταβολή βήματος του έλικα,
 9. ανεξέλεγκτη μεταβολή βήματος,
 10. ανεξέλεγκτη διακύμανση της ταχύτητας ή της ροπής,
 11. άφηση μερών χαμηλής ενεργειακής ισχύος.

Στροφεία και συστήματα μετάδοσης της κίνησης

- ια) Βλάβη ή ελάττωμα του κιβωτίου ταχυτήτων/σύνδεσης του κυρίου στροφείου που θα μπορούσε να οδηγήσει εν πτήση σε αποσυναρμολόγηση του στροφείου, ή/και δυσλειτουργίες στο χειρισμό του στροφείου.
- ιβ) Βλάβη στο ουραίο στροφείο, στο σύστημα μετάδοσης και στα ισοδύναμα συστήματα.

APU

- ιγ) Παύση ή αστοχία όταν οι λειτουργικές προδιαγραφές απαιτούν να υπάρχει APU, π.χ. ETOPS, MEL.
- ιδ) Ανικανότητα παύσης λειτουργίας της APU.
- ιε) Υπερτάχυνση.
- ιστ) Ανικανότητα ενεργοποίησης της APU όταν χρειάζεται για λειτουργικούς σκοπούς.

iv) Ανθρωπογενείς παράγοντες

Οποιοδήποτε συμβάν στο οποίο κάποιο χαρακτηριστικό ή ανεπάρκεια στο σχεδιασμό του αεροσκάφους θα μπορούσε να οδηγήσει σε σφάλμα χρήσης που πιθανόν να συνέβαλλε σε επικίνδυνο ή καταστροφικό αποτέλεσμα.

v) Λοιπά περιστατικά

- α) Οποιοδήποτε συμβάν στο οποίο κάποιο χαρακτηριστικό ή ανεπάρκεια στο σχεδιασμό του αεροσκάφους θα μπορούσε να οδηγήσει σε σφάλμα χρήσης που πιθανόν να συνέβαλλε σε επικίνδυνο ή καταστροφικό αποτέλεσμα.
- β) Περιστατικό που κανονικά δεν κρίνεται ανακρινόμενο (π.χ. επίπλωση και εξοπλισμός θαλάμου, συστήματα ύδατος), όταν οι περιστάσεις οδήγησαν σε κίνδυνο για το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες.
- γ) Πυρκαγιά, έκρηξη, καπνός ή τοξικά ή επιβλαβή αέρια.
- δ) Οιοδήποτε άλλο συμβάν που μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, ή να επηρεάσει την ασφάλεια των επιβατών του αεροσκάφους, ή πρόσωπα ή πράγματα κοντά στο αεροσκάφος ή στο έδαφος.
- ε) Αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανακοινώσεων στους επιβάτες, με αποτέλεσμα να μη λειτουργεί ή να μην ακούγεται το σύστημα.
- στ) Απώλεια χειρισμού του καθίσματος του κυβερνήτη εν πτήση.

Γ. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

- i) Εσφαλμένη συναρμολόγηση μερών ή δομικών στοιχείων του αεροσκάφους που διαπιστώθηκε κατά τη διάρκεια επιθεώρησης ή διαδικασίας δοκιμής, η οποία δεν πραγματοποιήθηκε γι' αυτόν το συγκεκριμένο λόγο.
- ii) Διαρροή θερμού αέρα απαγωγής που δημιουργεί ζημία στη δομή.
- iii) Οιοδήποτε ελάττωμα σε μέρος με ελεγμένη διάρκεια ζωής που οδήγησε σε απόσυρση πριν ολοκληρωθεί η διάρκεια ζωής του.
- iv) Οιαδήποτε ζημία ή φθορά (δηλαδή θραύσεις, ρωγμές, διάβρωση, αποκόλληση μετάλλων, αποκόλληση μόνωσης κ.λπ.) από οιαδήποτε αιτία (π.χ. λόγω πτερυγισμού, απώλειας ακαμψίας ή αστοχίας της δομής):
 - α) στην πρωτεύουσα δομή ή σε ΚΔΣ (όπως ορίζεται στο εγχειρίδιο επισκευών του κατασκευαστή), όταν η εν λόγω ζημία ή φθορά υπερέβη τα επιτρεπτά όρια που προδιαγράφονται στο εγχειρίδιο επισκευών του κατασκευαστή και απαιτήσε επισκευή ή πλήρη ή μερική αντικατάσταση·
 - β) στη δευτερεύουσα δομή, η οποία ως εκ τούτου έθεσε ή μπορεί να έχει θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος·
 - γ) στον κινητήρα, τον έλικα ή το σύστημα στροφείων του ελικοπτήρου.
- v) **Οιαδήποτε αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα οποιουδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού, ή βλάβη ή φθορά που διαπιστώθηκε κατά την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με οδηγία για την αξιοπλοα των αεροσκαφών ή με οιαδήποτε άλλη υποχρεωτική εντολή ρυθμιστικής αρχής, όταν:**
 - α) ανιχνεύεται για πρώτη φορά από τον αναφέροντα οργανισμό που μεριμνά για τη συμμόρφωση·
 - β) σε τυχόν μετέπειτα εξασφάλιση της συμμόρφωσης διαπιστώνεται υπέρβαση των επιτρεπτών ορίων της εντολής ή/και δεν διατίθενται δημοσιευμένες διαδικασίες επισκευής/επανόρθωσης.
- vi) Μη ικανοποιητική λειτουργία οιοδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων και του φωτισμού, έστω και αν πρόκειται για συντήρηση ή για δοκιμές.
- vii) Μη συμμόρφωση ή σοβαρά σφάλματα συμμόρφωσης προς τις απαιτούμενες διαδικασίες συντήρησης.
- viii) Προϊόντα, μέρη, εξαρτήματα και υλικά άγνωστης ή ύποπτης προέλευσης.
- ix) Παραπλανητικά, λανθασμένα ή ανεπαρκή δεδομένα συντήρησης ή διαδικασίες που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε πλημμελή συντήρηση.
- x) **Αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα του εξοπλισμού εδάφους ο οποίος χρησιμοποιείται για δοκιμές ή έλεγχους των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους, όταν η απαιτούμενη συνήθης επιθεώρηση και οι διαδικασίες δοκιμής δεν εντοπίζουν σαφώς το πρόβλημα, όταν αυτό οδηγεί σε επικίνδυνη κατάσταση.**

Δ. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΔΑΦΟΥΣ

- i) **Υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)**

Βλέπε το παράρτημα II, κατάλογος ανακοινώσιμων περιστατικών σχετικών με τις ANS
- ii) **Αεροδρόμιο και εγκαταστάσεις αεροδρομίου**
 - α) Σοβαρή διαρροή κατά την τροφοδοσία καυσίμου.
 - β) Τροφοδότηση με εσφαλμένες ποσότητες καυσίμου που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την αυτονομία, τις επιδόσεις, την ισορροπία ή τη δομική αντοχή του αεροσκάφους.
- iii) **Διακίνηση επιβατών, αποσκευών και φορτίου**
 - α) Σημαντική μόλυνση της δομής του αεροσκάφους, των συστημάτων και του εξοπλισμού του, από τη μεταφορά αποσκευών ή φορτίου.
 - β) Λανθασμένη φόρτωση επιβατών, αποσκευών ή φορτίου, η οποία μπορούσε να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο βάρος ή/και την ισορροπία του αεροσκάφους.
 - γ) Λανθασμένη στοιβάση των αποσκευών (και των χειραποσκευών) ή του φορτίου που θα μπορούσε κατά οιοδήποτε τρόπο να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τον εξοπλισμό του ή τους επιβαίνοντες ή να εμποδίσει την εκκένωση εκτάκτου ανάγκης του αεροσκάφους.
 - δ) Ακατάλληλη στοιβάση εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων ογκωδών φορτίων.
 - ε) Μεταφορά ή προτεινόμενη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά παράβαση των ισχυόντων κανονισμών, καθώς και εσφαλμένη επισήμανση και συσκευασία των επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- iii) **Χειρισμοί εδάφους και συντήρηση αεροσκάφους**
 - α) Αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα εξοπλισμού εδάφους που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή ή τον έλεγχο των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους, εφόσον κατά τη συνήθη απαιτούμενη επιθεώρηση και δοκιμή δεν εντοπίστηκε με σαφήνεια το πρόβλημα, το οποίο θα μπορούσε να δημιουργήσει επικίνδυνη κατάσταση.
 - β) Μη συμμόρφωση ή σημαντικά σφάλματα συμμόρφωσης με τις απαιτούμενες διαδικασίες συντήρησης.
 - γ) Φόρτωση μολυσμένων ή εσφαλμένων καυσίμων ή άλλων υγρών ουσιαστικής σημασίας (καθώς και οξυγόνου και πόσιμου ύδατος).

Προσάρτημα του παραρτήματος I

Οι παράγραφοι που ακολουθούν περιέχουν παραδείγματα ανακρινόμενων περιστατικών που απορρέουν από την εφαρμογή των γενικών κριτηρίων σε συγκεκριμένα συστήματα που απαριθμούνται στο σημείο Β ii) του παραρτήματος I.

1. Κλιματισμός/αερισμός

- α) πλήρης απώλεια της αεροηλεκτρονικής ψύξης
- β) απώλεια πίεσης

2. Αυτόματο σύστημα πλοήγησης

- α) αστοχία του αυτόματου συστήματος πλοήγησης να επιτύχει την προβλεπόμενη λειτουργία όταν έχει ενεργοποιηθεί
- β) αναφερθείσα σοβαρή δυσχέρεια του πληρώματος να ελέγξει το αεροσκάφος σχετιζόμενη με τη λειτουργία του αυτόματου συστήματος πλοήγησης
- γ) αστοχία οιασδήποτε διάταξης αποσύνδεσης του συστήματος αυτόματης πλοήγησης
- δ) μη ηθελιμένη αλλαγή του τρόπου αυτόματης πλοήγησης

3. Επικοινωνίες

- α) αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανακοινώσεων στους επιβάτες με αποτέλεσμα να μη λειτουργήσει ή να μην ακούγεται το σύστημα
- β) πλήρης απώλεια επικοινωνίας εν πτήση

4. Ηλεκτρικό σύστημα

- α) αστοχία ενός ηλεκτρικού συστήματος διανομής (AC/DC)
- β) πλήρης απώλεια ή απώλεια περισσότερων του ενός ηλεκτροπαραγωγικών συστημάτων
- γ) αστοχία του εφεδρικού (έκτακτης ανάγκης) ηλεκτροπαραγωγικού συστήματος

5. Θάλαμος διακυβέρνησης/θάλαμος επιβατών/θάλαμος φορτίου

- α) απώλεια ελέγχου του καθίσματος του κυβερνήτη εν πτήση
- β) αστοχία οιασδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, καθώς και του συστήματος σηματοδότησης εκκένωσης έκτακτης ανάγκης του αεροσκάφους, όλων των εξόδων, του φωτισμού έκτακτης ανάγκης, κ.ά.
- γ) απώλεια της ικανότητας συγκράτησης του συστήματος φόρτωσης φορτίου

6. Σύστημα πυροπροστασίας

- α) συναγερμοί πυρκαϊάς, εξαιρουμένων εκείνων που αμέσως επιβεβαιώθηκαν ως άκυροι
- β) αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανίχνευσης φωτιάς/καπνού ή του συστήματος πυροπροστασίας που δεν ανιχνεύθηκε και που θα μπορούσε να οδηγήσει σε απώλεια ή μειωμένη ανίχνευση της φωτιάς/πυροπροστασία
- γ) έλλειψη ειδοποίησης σε περίπτωση πραγματικής πυρκαϊάς ή καπνού

7. Χειριστήρια πτήσης

- α) ασυμμετρία υπεραντωτικών πτερυγίων, πτερυγίων υποβάσταξης, φθορέων άνωσης, κ.ά.
- β) περιορισμός της κίνησης, ακαμψία ή μικρή ή καθυστερημένη ανταπόκριση στις λειτουργίες των πρωτευόντων συστημάτων ελέγχου της πτήσης ή των συνδεδεμένων με αυτά συστημάτων αντιστάθμισης ή ασφάλισης
- γ) ανεξέλεγκτο πηδάλιο πτήσης
- δ) δόνηση του πηδαλίου πτήσης αντιληπτή από το πλήρωμα
- ε) μηχανική αποσύνδεση ή αστοχία του πηδαλίου πτήσης
- στ) σοβαρή παρεμβολή στον κανονικό έλεγχο του αεροσκάφους ή υποβάθμιση των χαρακτηριστικών της πτήσης

8. Σύστημα καυσίμων

- α) δυσλειτουργία του συστήματος ένδειξης της ποσότητας καυσίμων με αποτέλεσμα την πλήρη απώλεια της ποσότητας καυσίμων ή την εσφαλμένη ένδειξη της ποσότητας καυσίμων του αεροσκάφους
- β) διαρροή καυσίμου με αποτέλεσμα μεγάλη απώλεια καυσίμου, κίνδυνο πυρκαϊάς, σοβαρή μόλυνση
- γ) δυσλειτουργία ή ελαττώματα του συστήματος απόρριψης καυσίμων με αποτέλεσμα αθέλητη απώλεια μεγάλης ποσότητας καυσίμων, κίνδυνο πυρκαϊάς, επικίνδυνη μόλυνση του εξοπλισμού του αεροσκάφους ή ανικανότητα απόρριψης καυσίμων
- δ) δυσλειτουργίες ή ελαττώματα του συστήματος καυσίμων με σημαντικές επιπτώσεις στην τροφοδοσία ή/και διανομή καυσίμου
- ε) ανικανότητα μεταφοράς ή χρήσης όλης της ποσότητας χρησιμοποιητέων καυσίμων

9. Υδραυλικά συστήματα

- α) απώλεια ενός υδραυλικού συστήματος (ETOPS μόνον)
- β) αστοχία λειτουργίας του μονωτικού συστήματος
- γ) απώλεια περισσότερων του ενός υδραυλικών κυκλωμάτων
- δ) αστοχία του εφεδρικού υδραυλικού συστήματος
- ε) αθέλητη προέκταση δυναμικού αεροστροβίλου

10. Σύστημα ανίχνευσης πάγου/αποπάγωσης

- α) μη ανιχνευθείσα απώλεια ή μειωμένη απόδοση του συστήματος αποπάγωσης
- β) απώλεια περισσότερων του ενός συστημάτων θέρμανσης αεροσφομίων
- γ) ανικανότητα επίτευξης συμμετρικής αποπάγωσης των πτερύγων
- δ) αφύσικη συσσώρευση πάγου με σοβαρές επιπτώσεις στις επιδόσεις ή τα χαρακτηριστικά χειρισμού
- ε) σημαντική μείωση ορατότητας για το πλήρωμα

11. Συστήματα ενδείξεων/ειδοποίησης/καταγραφής

- α) δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιοδήποτε συστήματος ενδείξεων όταν υπάρχει ενδεχόμενο σοβαρών παραπλανητικών ενδείξεων στο πλήρωμα, οι οποίες θα μπορούσαν να το οδηγήσουν σε ακατάλληλη ενέργεια επί βασικού συστήματος
- β) απώλεια της λειτουργίας κόκκινου προειδοποιητικού σήματος ενός συστήματος
- γ) για θαλάμους διακυβέρνησης με καθοδικές οθόνες: απώλεια ή δυσλειτουργία περισσότερων της μιας μονάδας απεικόνισης ή υπολογιστή που συνδέεται με τη λειτουργία της απεικόνισης/ειδοποίησης

12. Σύστημα προσγείωσης/πέδηση/ελαστικά επίσωτρα

- α) εκδήλωση πυρκαϊάς στην πέδη
- β) σοβαρή απώλεια πέδησης
- γ) ασύμμετρη πέδηση με αποτέλεσμα σοβαρή απόκλιση πορείας
- δ) αστοχία του συστήματος επέκτασης του συστήματος προσγείωσης με ελεύθερη πτώση (ακόμη και σε προγραμματισμένες δοκιμές)
- ε) ανεπιθύμητη επέκταση/ανάσχυση του σκέλους προσγείωσης ή των θυρίδων σκελών προσγείωσης
- στ) πολλαπλή ρήξη ελαστικών επισώτρων

13. Συστήματα πλοήγησης (και του συστήματος ακριβούς προσέγγισης) και των συστημάτων δεδομένων αέρος

- α) πλήρης απώλεια ή πολλαπλές αστοχίες του εξοπλισμού πλοήγησης
- β) πλήρης αστοχία ή πολλαπλές αστοχίες του συστήματος δεδομένων αέρος
- γ) σοβαρή παραπλανητική ένδειξη
- δ) σοβαρά σφάλματα πλοήγησης που αποδίδονται σε λανθασμένα δεδομένα ή σε σφάλμα κωδικοποίησης της βάσης δεδομένων
- ε) απροσδόκητες πλευρικές ή κάθετες παρεκκλίσεις που δεν οφείλονται σε ενέργεια πιλότου
- στ) προβλήματα με τις επίγειες εγκαταστάσεις πλοήγησης που επιφέρουν σοβαρά σφάλματα πλοήγησης χωρίς σχέση με τις μεταβάσεις από την αδρανειακή πλοήγηση στη ραδιοπλοήγηση

14. Οξυγόνο για αεροσκάφος υπό πίεση

- α) απώλεια της παροχής οξυγόνου στο θάλαμο διακυβέρνησης
- β) απώλεια της παροχής οξυγόνου σε σημαντικό αριθμό επιβατών (άνω του 10 %), ακόμη και εάν διαπιστώθηκε κατά τη συντήρηση, την εκπαίδευση ή τις δοκιμές

15. Σύστημα απαγωγής αέρα

- α) διαρροή θερμού αέρα απαγωγής με αποτέλεσμα συναγερμό πυρκαϊγιάς ή δομική ζημία
- β) απώλεια όλων των συστημάτων απαγωγής αέρα
- γ) αστοχία του συστήματος ανίχνευσης διαρροής αέρα απαγωγής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Κατάλογος ανακοινωτέων περιστατικών, σχετικών με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας

- Σημείωση 1:** Αν και το παρόν παράρτημα απαριθμεί τα περισσότερα ανακοινώσιμα περιστατικά, δεν είναι δυνατόν να είναι εξαντλητικό. Κάθε άλλο περιστατικό που κρίνεται από τους εμπλεκόμενους ότι πληροί τα κριτήρια, θα πρέπει επίσης να ανακοινώνεται.
- Σημείωση 2:** Το παρόν παράρτημα δεν περιλαμβάνει ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα. Πέραν των άλλων απαιτήσεων που καλύπτουν την ανακοίνωση των ατυχημάτων, αυτά θα πρέπει επίσης να καταχωρίζονται στις βάσεις δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.
- Σημείωση 3:** Το παρόν παράρτημα περιλαμβάνει τα περιστατικά σχετικά με τις ANS που συνιστούν πραγματική ή πιθανή απειλή για την ασφάλεια των πτήσεων ή μπορούν να παρακωλύσουν την παροχή ασφαλών υπηρεσιών ANS.
- Σημείωση 4:** Το περιεχόμενο του παρόντος παραρτήματος δεν αποκλείει την ανακοίνωση κανενός περιστατικού, κατάστασης ή περίπτωσης που, σε περίπτωση που επαναληφθεί υπό διαφορετικές αλλά όχι αδύνατες συνθήκες ή εάν αφεθεί ως έχει, θα μπορούσε να δημιουργήσει κίνδυνο για την ασφάλεια των αεροσκαφών.
- i) **Συμβάντα — παρ' ολίγον σύγκρουση (περιλαμβάνουν συγκεκριμένες καταστάσεις όπου ένα αεροσκάφος και ένα άλλο αεροσκάφος/το έδαφος/ένα όχημα/άνθρωπος ή αντικείμενο γίνονται αντιληπτά ως υπερβολικά κοντά το ένα στο άλλο):**
- α) παραβίαση ελαχίστου διαχωρισμού·
 - β) ανεπαρκής διαχωρισμός·
 - γ) παρ' ολίγον πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου (Near CFIT)·
 - δ) παρείσφρηση στο διάδρομο, που επέβαλε ελιγμό αποφυγής.
- ii) **Συμβάντα — δυνατότητα σύγκρουσης ή παρ' ολίγον σύγκρουσης (περιλαμβάνουν συγκεκριμένες καταστάσεις που ενδέχεται να καταλήξουν σε ατύχημα ή παρ' ολίγον σύγκρουση, εάν ένα άλλο αεροσκάφος βρίσκεται στην περιοχή):**
- α) παρείσφρηση στο διάδρομο, χωρίς απαραίτητο ελιγμό αποφυγής·
 - β) υπέρβαση διαδρόμου·
 - γ) παρέκκλιση αεροσκάφους από την άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (EEK)·
 - δ) παρέκκλιση αεροσκάφους από τον εφαρμοστέο κανονισμό διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΔΕΚ):
 1. παρέκκλιση αεροσκάφους από τις εφαρμοστέες δημοσιευθείσες διαδικασίες ΔΕΚ,
 2. παράνομη διείσδυση σε εναέριο χώρο,
 3. παρέκκλιση από τη μεταφορά και τη λειτουργία του εξοπλισμού αεροσκαφών που σχετίζεται με την εναέρια κυκλοφορία, όπως ορίζεται στον εφαρμοστέο κανονισμό (στους εφαρμοστέους κανονισμούς).
- iii) **Περιστατικά που σχετίζονται με τη ΔΕΚ (περιλαμβάνουν τις καταστάσεις όπου επηρεάζεται η δυνατότητα παροχής ασφαλών υπηρεσιών ΔΕΚ, καθώς και καταστάσεις όπου από τύχη δεν απειλήθηκε η ασφαλής λειτουργία του αεροσκάφους). Περιλαμβάνονται τα ακόλουθα περιστατικά:**
- α) Αδυναμία παροχής υπηρεσιών ΔΕΚ:
 1. αδυναμία παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,
 2. αδυναμία παροχής υπηρεσιών διαχείρισης του εναέριου χώρου,
 3. αδυναμία παροχής υπηρεσιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας·
 - β) αστοχία της λειτουργίας επικοινωνίας·
 - γ) αστοχία της λειτουργίας επιτήρησης·
 - δ) αστοχία της λειτουργίας επεξεργασίας και διάδοσης δεδομένων·
 - ε) αστοχία της λειτουργίας πλοήγησης·
 - στ) ασφάλεια συστημάτων ΔΕΚ.

Προσάρτημα του παραρτήματος II

Οι παράγραφοι που ακολουθούν περιέχουν παραδείγματα περιστατικών εναέριας κυκλοφορίας που απορρέουν από την εφαρμογή των γενικών κριτηρίων, που απαριθμούνται στο σημείο iii) του παραρτήματος II, στις λειτουργίες αεροσκαφών.

1. Παροχή πολύ εσφαλμένων, ακατάλληλων ή παραπλανητικών πληροφοριών από οιαδήποτε πηγή στο έδαφος, π.χ. έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕΚ), αυτόματο σύστημα πληροφοριών τερματικού (ΑΤΙΣ), μετεωρολογική υπηρεσία, βάσεις δεδομένων πλοήγησης, χάρτες, διαγράμματα, εγχειρίδια κ.ά.
 2. Παροχή μικρότερης απόστασης γειτνίασης εδάφους από την προδιαγραφόμενη.
 3. Παροχή εσφαλμένων δεδομένων αναφοράς πίεσης (δηλαδή για τη ρύθμιση του υψομέτρου).
 4. Εσφαλμένη μετάδοση, παραλαβή ή ερμηνεία σημαντικών μηνυμάτων όταν αυτό δημιουργεί επικίνδυνη κατάσταση.
 5. Παραβίαση ελαχίστου διαχωρισμού.
 6. Παράνομη διεύθυνση σε εναέριο χώρο.
 7. Παράνομη μετάδοση ραδιοεπικοινωνιών.
 8. Αστοχία επίγειων ή δορυφορικών εγκαταστάσεων ΑΝΣ.
 9. Σημαντική αστοχία ΕΕΚ/ΔΕΚ ή ουσιαστική φθορά της υποδομής του αεροδρομίου.
 10. Παρακώλυση των επιφανειών κίνησης του αεροδρομίου από άλλα αεροσκάφη, οχήματα, ζώα ή ξένα αντικείμενα με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί επικίνδυνη ή δυνητικά επικίνδυνη κατάσταση.
 11. Εσφαλμένη ή ακατάλληλη επισήμανση των εμποδίων ή των κινδύνων στις περιοχές κίνησης του αεροδρομίου με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί επικίνδυνη κατάσταση.
 12. Αστοχία, σημαντική δυσλειτουργία ή απουσία φωτισμού του αεροδρομίου.
-