

ДИРЕКТИВА 2003/42/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 13 юни 2003 година

относно докладване на събития в гражданското въздухоплаване

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението от Комисията ¹,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ²,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, постановена в член 251 от Договора ³, в светлината на съвместния текст, одобрен от Помирителната комисия на 9 април 2003 г.,

като имат предвид, че:

- (1) Процентът инциденти в гражданското въздухоплаване е сравнително постоянен през последното десетилетие. Независимо от това съществуват опасения, че прогнозираното увеличение на трафика би могло да доведе до увеличение на броя на инцидентите в близко бъдеще;
- (2) Директива на Съвета 94/56/ЕО относно определяне на основните принципи за разследване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване ⁴ цели предотвратяването на произшествия чрез улесняване на експедитивното провеждане на разследванията;
- (3) Опитът показва, че често преди да случи произшествие, редица инциденти и много други недостатъци са показали съществуването на рискове за безопасността;
- (4) Подобряването на безопасността на гражданското въздухоплаване изисква по-добро познаване на тези събития, за да се улесни анализа и мониторинга на тенденциите, за да се предприеме коригиращо действие;
- (5) когато събитие включва въздухоплавателно средство, регистрирано в държава-членка, или експлоатирано от предприятие, установено в държава-членка, това

¹ ОВ С 120 Е, 24.4.2001 г., стр. 148 и ОВ С 332 Е, 27.11.2001 г., стр. 320.

² ОВ С 311, 7.11.2001 г., стр. 8.

³ Становище на Европейския парламент от 14 юни 2001 г. (ОВ С 53 Е, 28.2.2002 г., стр. 324), Обща позиция на Съвета от 17 юни 2002 г. (ОВ С 197 Е, 20.8.2002 г., стр. 16) и Решение на Европейския парламент от 23 октомври 2002 г. (все още не публикувано в *Официален вестник*). Решение на Европейския парламент от 13 май 2003 г. и Решение на Съвета от 13 май 2003 г.

⁴ ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 14.

събитие трябва да се докладва, дори когато се е случило извън територията на Общността;

- (6) всяка държава-членка трябва да създаде системи за задължително докладване на събития;
- (7) различните категории персонал, работещи в гражданското въздухоплаване, наблюдават събития, които представляват интерес за предотвратяването на произшествия, и поради това трябва да ги докладват;
- (8) ефикасността на разкриването на потенциални опасности би се повишила силно от размяната на информация за такива събития;
- (9) необходим е поддържащ софтуер за размяна на информация между различните системи;
- (10) информацията за безопасността трябва да бъде на разположение на институциите, на които е възложено регулирането на безопасността на гражданското въздухоплаване или разследване на произшествията и инцидентите в рамките на Общността и, когато е целесъобразно, на хората, които могат да се поучат от нея и предприемат или предприемат необходими действия за подобряване на безопасността;
- (11) чувствителният характер на информацията за безопасността се състои в това, че начина да се осигури нейното събиране е гарантирането на нейната поверителност, защитата на нейните източници и доверието на персонала, работещ в гражданското въздухоплаване;
- (12) на обществото трябва да се предостави обща информация за равнището на авиационната безопасност;
- (13) целесъобразни мерки трябва да се вземат, за да стане възможно създаването на поверителни схеми за докладване;
- (14) необходимите мерки за прилагане на настоящата директива трябва да се приемат в съответствие с Директива 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяването на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията⁵;
- (15) трябва да се осигури съгласуваност с изискванията за техническо докладване, разработени от националните експерти в Евроконтрол и Обединени авиационни власти на Европа. Списъкът на събитията, които подлежат на докладване, трябва да вземе предвид дейността на тези две европейски организации. Развитието в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване също трябва да бъдат взети предвид;
- (16) тъй като целта на предложеното действие, а именно, подобряването на безопасността на въздухоплаването, не може да бъде постигната от държавите-

⁵ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

членки в задоволителна степен, защото системите за докладване, по които държавите-членки работят поотделно, са по-малко ефикасни от координирана мрежа с обмен на информация, което дава възможност за по-ранно идентифициране на възможни проблеми, свързани с безопасността, и затова може да бъде по-добре постигната на равнище на Общността, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, постановен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, постановен в този член, настоящата директива не излиза извън това, което е необходимо, за да се постигне тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Цел

Целта на настоящата директива е да допринесе за подобряване на безопасността на въздухоплаването чрез осигуряване на информацията, свързана с безопасността, да се докладва, събира, съхранява, защитава и разпространява.

Единствената цел на докладване за събитие е предотвратяване на произшествия и инциденти, а не определяне на вина или отговорност.

Член 2

Определения

По смисъла на настоящата директива:

1. “събитие” означава прекъсване на работа, дефект, повреда или друго необичайно обстоятелство, което е повлияло или би могло да повлияе на безопасността на въздухоплаването и което не е довело до произшествие или сериозен инцидент, наричани по-нататък “произшествие или сериозен инцидент”, както са дефинирани в член 3, букви а) и к) от Директива 94/56/ЕО;
2. “дезидентифициране” означава отстраняването от представените доклади на всички лични подробности, отнасящи до докладващия, и технически подробности, които биха могли да идентифицират докладващия или на трети лица, които са загатнати в информацията.

Член 3

Приложно поле

1. Настоящата директива се прилага за събития, които застрашават или които, ако не се коригират, биха застрашили въздухоплавателно средство, лицата на борда му или някое друго лице. Списък с примери на тези събития е даден в приложения I и II.

2. Комисията може, в съответствие с процедурата, постановена в член 10, параграф 2, да реши да измени приложенията, за да добави или промени примерите.
3. Прилагането на настоящата директива за летището на Гибралтар се разбира като ненакърняващо съответните правни становища на Кралство Испания и Обединеното Кралство по отношение на спора за суверенитета на територията, върху която е разположено летището.
4. Прилагането на настоящата директива за летището на Гибралтар се суспендира, докато договореностите в съвместната декларация, направена от външните министри на Кралство Испания и Обединеното Кралство на 2 декември 1987 г., започнат да действат. Правителствата на Кралство Испания и Обединеното Кралство ще информират Съвета за тази дата на влизане в действие.

Член 4

Задължително докладване

1. Държавите-членки трябва да изискват събитията, обхванати от член 3, да се докладват на компетентните органи, посочени в член 5, параграф 1, от всяко лице, включено в списъка по долу, при изпълнение на неговите функции:
 - а) оператор или командир на реактивни или публични транспортни въздухоплавателни средства, използвани от оператор, за когото държава-членка осигурява надзор на безопасността на операциите;
 - б) лице, извършва проектиране, производство, поддръжка и модифициране на реактивни или публични транспортни въздухоплавателни средства, или оборудване, или части от тях, под надзора на държава-членка;
 - в) лице, което подписва сертификат за преглед на поддръжката или пуска в експлоатация по отношение на реактивни или публични транспортни въздухоплавателни средства, или оборудване, или части от тях, под надзора на държава-членка;
 - г) лице, което изпълнява функция, която изисква то да бъде упълномощено от държава-членка като контролор на въздушния трафик или като служител за информация за полетите;
 - д) управител на летище, обхванато от Регламент (ЕИО) № 2408/ на Съвета 92 от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до въздушните коридори в Общността ⁶;
 - е) лице, което изпълнява функция, свързана с инсталирането, модифицирането, поддръжката, ремонта, основния ремонт, проверка на полета или инспектиране на съоръженията за въздушна навигация, за които държава-членка поема отговорност;

⁶ ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8. Регламент, последно изменен с Акт за присъединяване от 1994 г.

ж) лице, което изпълнява функция, свързана със земната обработка на въздухоплатателно средство, включително зареждане с гориво, обслужване, приготвяне на товарилница, товарене, размразяване и теглене на летище, обхванато с Регламент (ЕИО) № 2408/92.

2. Държавите-членки могат да насърчават доброволното докладване на събития, упоменати в член 3, параграф 1, от всяко лице, което упражнява, в други операции на гражданското въздухоплаване, функции, подобни на изброените в параграф 1.

Член 5

Събиране и съхраняване на информация

1. Държавите-членки определят един или повече компетентни органи, които да поставят в действие механизъм за събиране, оценяване, обработка и съхраняване на събития, докладвани в съответствие с член 4.

Тази отговорност може да бъде възложена на следните органи, работещи безпристрастно:

а) националната администрация на гражданското въздухоплаване; и/или

б) разследващ орган или институция, създадени по член 6 от Директива 94/56/ЕО; и/или

в) друг независим орган или институция, натоварен с тази функция.

Ако държава-членка определи повече от един орган или субект, тя определя един от тях за контактна точка за размяна на информацията, упомената в член 6, параграф 1.

2. Компетентните органи съхраняват докладите в техните бази данни.

3. Произшествията и сериозните инциденти също се съхраняват в тези бази данни.

Член 6

Обмен на информация

1. Държавите-членки участват в обмен на информация, като поставят цялата информация, свързана с безопасността, съхранявана в базите данни, упоменати в член 5, параграф 2, на разположение на компетентните органи на другите държави-членки и Комисията.

Базите данни са съвместими със софтуера, описан в параграф 3.

2. Компетентният орган, определен в съответствие с член 5, параграф 1, който получава доклад за събитие, добавя доклада в базата данни и уведомява, когато това е необходимо, компетентния орган на държавата-членка, където събитието е настъпило, където въздухоплатателното средство е регистрирано, където въздухоплатателното средство е било произведено и/или където операторът е сертифициран.

3. Комисията разработва специфичен софтуер за целите на настоящата директива. При това тя отчита нуждата от съвместимост със съществуващия софтуер в държавите-членки. Компетентните органи могат да използват този софтуер за изпълнение на техните собствени бази данни.
4. Комисията предприема необходимите мерки, за да улесни обмена на информацията, упоменат в параграф 1, в съответствие с процедурата, постановена в член 10, параграф 2.

Член 7

Разпространение на информация

1. Всяка институция, натоварена с регулирането на безопасността на гражданското въздухоплаване и с разследване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване в рамките на Общността, има достъп до информация за събития, събрана и обменяна в съответствие с членове 5 и 6, за да може да си направи съответните изводи от докладваните събития.
2. Без да се накърнява правото на обществеността на достъп до документите на Комисията, както е постановено в Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г. относно достъпа на обществеността до документите на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията ⁷, Комисията приема по своя инициатива и в съответствие с процедурата, посочена в член 10, параграф 2, мерки за разпространение до заинтересованите страни на информацията, упомената в параграф 1, и съответните условия. Тези мерки, които могат да бъдат общи или индивидуални, се основават на нуждата:
 - да предоставят на лица и организации информация, от която те се нуждаят, за да подобрят безопасността на гражданското въздухоплаване,
 - да ограничат разпространението на информацията до стриктно изискваното за целта на нейните ползватели, за да се осигури подходяща поверителност на тази информация.
 -Решението за разпространение на информацията по настоящия параграф се ограничава до строго необходимото за целите на нейния ползвател, без да се накърняват разпоредбите на член 8.
3. Държавите-членки могат да публикуват най-малко веднъж годишно преглед на безопасността, съдържащ информация за типовете събития, събрана от национална система за задължително докладване на събития, за да информират обществеността за равнището на сигурност в гражданското въздухоплаване. Държавите-членки могат да публикуват също така дезидентифицирани отчети.

Член 8

Защита на информацията

1. Държавите-членки, в съответствие с техните национални законодателства, вземат необходимите мерки за да осигурят подходяща поверителност на

⁷ ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43.

информацията, получена от тях в съответствие с член 6, параграф 1 и член 7, параграф 1. Те използват тази информация само целите на настоящата директива.

2. Независимо от типа на класификацията на събитие или произшествие или сериозен инцидент, имената и адресите на физическите лица няма да се записват в базата данни, упомената в член 5, параграф 2.
3. Без да се накърняват приложимите правила на наказателното право, държавите-членки се въздържат от започване на процедури по отношение на непредумишлени или непредпазливи нарушения на закона, които са попаднали в обсега на тяхното внимание само поради това, че са били докладвани по националната схема за задължително докладване на събития, освен в случаите на груба небрежност.
4. В съответствие с процедурите, дефинирани в тяхното национално законодателство и практики, държавите-членки осигуряват служителите, които докладват инциденти, за които те могат да знаят, да не бъдат възпрепятствани по никакъв начин от техния работодател.
5. Настоящият член се прилага без да се накърняват националните правила, свързани с достъп до информация на съдебните органи.

Член 9

Доброволно докладване

1. В допълнение към системата на задължително докладване, създадена по членове 4 и 5, държавите-членки могат да определят един или повече органи или институции да създадат система за доброволно докладване за събиране и анализиране на информация за наблюдавани недостатъци във въздухоплаването, които не се изисква да бъдат докладвани по системата на задължително докладване, но които се считат от докладващия за действителна или потенциална заплаха.
2. Ако държава-членка реши да създаде система за доброволно докладване, тя трябва да създаде условия за дезидентифицирането от един или повече органи или институции, които е определила по параграф 1, на доброволните доклади, представени по тази система.
3. Държавите-членки осигуряват съответно дезидентифицирана информация за безопасността, извлечена от анализа на поверителното докладване, да се съхранява и се предоставя на разположение на всички страни, така че да може да се използва за подобряване на безопасността във въздухоплаването.

Член 10

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 12 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване⁸.
2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се имат предвид разпоредбите на член 8 от него. Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 на Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.
3. Комитетът приема своя процедурен правилник.

Член 11 **Изпълнение**

Държавите-членки въвеждат в действие законовите, подзаконови и административни разпоредби, необходими за спазване на настоящата директива преди 4 юли 2005 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат такива мерки, в тях се отбелязва позоваването на настоящата директива или то се прилага към тях при официалното им публикуване. Начините, по които се прави позоваването, се определят от държавите-членки.

Член 12

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила от деня на нейното публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 15

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Люксембург на 13 юни 2003 година.

За Европейския парламент:
Председател
P. COX

За Съвета:
Председател
V. PAPANDREOU

⁸ ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 2871/2000 на Комисията (ОВ L 333, 29.12.2000 г., стр. 47).

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Списък със събития, свързани с експлоатацията, поддръжката, ремонта и производството на въздухоплавателни средства, които трябва да се докладват

Забележка 1: Въпреки че настоящото приложение изрежда мнозинството от подлежащите на докладване събития, то не може да бъде изчерпателно. Всички други събития, които се преценяват от участващите в тях, че отговарят на критериите, трябва също да се докладват.

Забележка 2: Настоящото приложение не включва произшествия. В допълнение към другите изисквания, отнасящи се до нотифицирането на произшествия, те трябва също да се записват в базата данни, упомената в член 5, параграф 2.

Забележка 3: Настоящото приложение съдържа примери на изисквания за докладване, отнасящи се до експлоатацията, поддръжката и производството на въздухоплавателни средства.

Забележка 4: Събитията, които трябва да се докладват, са тези, при които експлоатационната безопасност е била или би могла да бъде застрашена, или което би могло да създаде рискови условия. Ако според докладващия събитието не е застрашило експлоатационната безопасност, но ако се повтори при различни, но подобни обстоятелства би могло да създаде опасност, то трябва да се докладва. Това, което се преценява като подлежащо на докладване за един клас продукти, част или уред, може да не е за друг клас, и липсата или наличието на единичен фактор, човешки или технически, може да трансформира събитието в произшествие или сериозен инцидент.

Забележка 5: Специфичните експлоатационни одобрения, например RVSM, ETOPS, RNAV, или проекта и програмата за поддръжка, могат да имат специфични изисквания за докладване за откази и неизправна работа, свързани с това одобрение или програма.

СЪДЪРЖАНИЕ

- A. ПОЛЕТНИ ОПЕРАЦИИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА
- B. ТЕХНИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА
- V. ПОДДРЪЖКА И РЕМОНТ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА
- G. ВЪЗДУШНИ НАВИГАЦИОННИ УСЛУГИ, СЪОРЪЖЕНИЯ И НАЗЕМНИ СЛУЖБИ
- A. ПОЛЕТНИ ОПЕРАЦИИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА
- (i) Оперирание на въздухоплавателното средство**
 - а) маневри за избягване:
 - риск от сблъскване с друго въздухоплавателно средство, терен или друг предмет или опасна ситуация, когато действие за избягване би било подходящо;

- маневра за избягване, за да се избегне сблъскване с друго въздухоплавателно средство, терен или друг предмет;
- маневра за избягване, за да се избегнат други опасни ситуации.

б) Инциденти при излитане или кацане, включително предпазни или принудителни приземявания. Инциденти като недостигане до пистата за излитане и кацане, кацане след пистата или излизане встрани от нея. Излитания, отказани излитания, кацания или опити за кацане на затворена, заета или неправилна писта. Нахлувания на писта.

в) Неспособност да се постигне очаквано качество на работа при излитане или първоначално издигане на височина.

г) Критично ниско количество гориво или неспособност да се прехвърли гориво, или използване на цялото количество използваемо гориво.

д) Загуба на контрол (именно частичен или временен) независимо от причината.

е) Събития, близки до или над V_1 , в резултат на или създаващи опасна или потенциално опасна ситуация (например, отказано излитане, удар на опашката, загуба на мощност на двигател и т.н.).

ж) Завъртане, създаващо опасна или потенциално опасна ситуация.

з) Неумишлено значително отклонение от въздушната скорост, планирания курс или височина над морското равнище (повече от 300 фута), независимо от причината.

и) Сnižаване под избраната височина/височина над морското равнище или височина/височина над морското равнище без изисквания визуален ориентир.

й) Загуба на ориентир за позицията спрямо действителната позиция или спрямо друго въздухоплавателно средство.

к) Прекъсване на комуникацията между екипажа (CRM) или между екипажа и другите страни (екипаж в кабината, контрол на въздушното движение (КВД), техническо обслужване).

л) Тежко кацане – кацане, за което се счита, че изисква “проверка на тежко кацане”.

м) Превишаване на границите на дисбаланс на горивото.

н) Неправилно задаване на SSR код или под-скалата на висотомера.

о) Неправилно програмиране или грешно захранване на оборудването, използвано за навигация или извършване на изчисления, или използване на некоректни данни.

п) Неправилно получаване или тълкуване на радиотелефонни съобщения.

р) Неизправно функциониране или дефекти на горивната система, които оказват въздействие върху подаването и/или разпределение на гориво.

с) Въздухоплателно средство, което се отделя от павирана повърхност.

т) Сблъсък между въздухоплателно средство и друго въздухоплателно средство, превозно средство или друг предмет на земята.

у) Невнимателно и/или неправилно задействане на някои от командите.

ф) Неспособност да се постигне планираната конфигурация на въздухоплателно средство за някоя фаза на полета (например, колесник и капацитет на колесника, задкрилки, стабилизатори, жалузи и т.н.)

х) Опасност или потенциална опасност, които възниква като следствие от умишлено симулиране на състояния на отказ за обучение, проверки на системите или за целите на обучение.

ц) Анормално вибриране.

ч) Функциониране на някоя първична предупредителна система, свързана с маневрирането на въздухоплателното средство, предупреждение за конфигурацията, предупреждение за спиране (вибрации на лоста), предупреждение за наднормена скорост и т.н., освен ако:

1. екипажът убедително установи, че индикацията е била фалшива и при условие, че фалшивото предупреждение не е довело до затруднение или опасност, възникваща от реакцията на екипажа на предупреждението; или

2. не работи за целите на обучение или изпитване.

ш) GPWS/TAWS “предупреждение, когато:

1. въздухоплателното средство е по-близо до земята от планираното или очакваното; или

2. предупреждението се подава при инструментални метеорологични условия или през нощта и е установено, че било задействано от високата скорост на снижаване (режим 1); или

3. предупреждението е в резултат на неуспех да се изберат колесници или задкрилки към подходящата точка на подхода (режим 4); или

4. трудност или опасност възникват или могат да възникнат в резултат на реакция на екипажа на “предупреждение”, например, възможно намалено разделяне от друг трафик. Това може да включва предупреждение за всякакъв режим или тип, т.е. истинско, поради взаимно влияние или фалшиво.

щ) GPWS/TAWS “сигнал за тревога”, когато: трудност или опасност възниква или би могла да възникне в резултат на реакция на екипажа на “сигнала за тревога”.

аа) ACAS RA (бордна система за избягване на сблъскване във въздуха).

бб) реактивна струя или струя на въздушното витло инциденти, които водят до сериозна повреда или сериозно нараняване.

(ii) Аварийни ситуации

а) пожар, експлозия, дим, токсични или отровни пари, дори пожарите да са били изгасени.

б) използване на нестандартна процедура от екипажа на самолета или екипажа в кабината за справяне с аварийна ситуация, когато:

1. процедурата съществува, но не се използва;
2. процедурата не съществува;
3. процедурата съществува, но е непълна или неподходяща;
4. процедурата е неправилна;
5. неправилна процедура е използвана.

в) Неадекватност на процедури, разработени да бъдат използвани при аварийни ситуации, включително, когато се използват за целите на поддръжка, обучение или изпитване.

г) Събитие, водещо до аварийна евакуация.

д) Разгерметизиране

е) Използване на аварийно оборудване или предписани аварийни процедури за справяне с положението.

ж) Събитие, което води до обявяване на бедствено положение (“Mayday” или “panne”).

з) Отказ на аварийна система или оборудване, включително всички изходни врати и осветление, да работят задоволително, включително когато се използват за целите на поддръжка, обучение или изпитване.

(i) Събития, които изискват използване на аварийен кислород от член на екипажа.

(iii) Възпрепятстване на екипажа

а) Възпрепятстване на член на екипажа на въздухоплавателното средство, включително когато това се случва преди излитането, ако се счита, че това би довело до възпрепятстване след излитане.

б) Възпрепятстване на член на екипажа на кабината, което това не му дава възможност да изпълнява съществени аварийни задължения.

(iv) Нараняване

Събития, които са или биха могли да доведат до значително нараняване на пътници или екипажа, но които не се считат, подлежащи на докладване като произшествия.

(v) Метеорология

а) Удар на светкавица, който води до повреда на въздухоплавателното средство или загуба, или неизправно функциониране на съществена услуга.

б) Градушка, която води до повреда на въздухоплавателното средство или загуба, или неизправно функциониране на съществена услуга.

в) Среца със силна турбулентност, която води до нараняване на лица на борда на въздухоплавателното средство или се счита, че се изисква “проверка за турбулентност” на апарата.

г) Срез на вятъра.

д) Обледеняване, което води до трудности при манипулиране, повреда на въздухоплавателното средство или загуба, или неизправно функциониране на съществена услуга.

(vi) Сигурност

а) Неправомерно вмешателство на борда на въздухоплавателното средство, включително бомбена заплаха или отвличане.

б) Трудности при контролиране на интоксикирани, буйстващи или нарушаващи реда пътници.

в) Откриване на пътник без билет.

(vii) Други събития

а) Повторни случаи на специфичен тип събитие, което като изолиран случай не би било считано за “подлежащо на докладване”, но които поради честотата, с която възникват, представляват потенциала опасност.

б) Удар с птица, който води до повреда на въздухоплавателното средство или загуба, или неизправно функциониране на съществена услуга.

в) Натъкване на турбулентни следи.

Всякакво друго събитие от всякакъв тип, считано, че е застрашило или което би могло да застраши въздухоплавателното средство и лицата на неговия борд или на земята.

Б. ТЕХНИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНОТО СРЕДСТВО

(i) Структурни

Не е необходимо да се докладват всички структурни неизправности. Изисква се инженерна преценка, за да се реши дали неизправността е достатъчно сериозна, за да бъде докладвано за нея. Следните примери могат да се вземат предвид:

- а) повреда на основен структурен елемент (ОСЕ), който не е проектиран като понасящ повреди (елемент с ограничен срок на експлоатация). ОСЕ са тези елементи, които допринасят значително за носене на товарите по време на полета и на земята, херметизирането, и чиято неизправност може да доведе до повреда с катастрофални последици за въздухоплавателното средство;
- б) дефект или повреда, превишаващи допустимите повреди на ОСЕ, който е бил проектиран като понасящ повреди;
- в) повреда или дефект, превишаващи разрешените допуски на структурния елемент, повредата на който би могла да намали структурната коравина до такава степен, че изискваните допустими граници за флатер, разходимост или контролирано реверсиране вече не се постигат;
- г) повреда или дефект на структурен елемент, които биха могли да доведат до освобождаването на тежки предмети, които могат да наранят лица на борда на въздухоплавателното средство;
- д) повреда или дефект на структурен елемент, които биха могли да застрашат правилното функциониране на системите. Виж (ii) по-долу;
- е) загуба на елемент от структурата на въздухоплавателното средство по време на полет.

(ii) Системи

Предложени са следните общи критерии, приложими за всички системи:

- а) загуба, неправилно функциониране или дефект на система, подсистема или комплектно оборудване, когато стандартни експлоатационни процедури, тренировки и т.н. не могат да се извършат задоволително;
- б) невъзможност на екипажа да контролира системата, например:
 1. действия не по команда,
 2. неправилна и/или непълна реакция, включително ограничаване на движение или коравина,
 3. излизане от контрол,
 4. механическо разединяване или разрушаване;
- в) отказ или неправилно функциониране на изключителна функция(и) на системата (една система би могла да включва няколко функции);
- г) взаимно влияние вътре в система или между системи;

д) Неизправност или неправилно функциониране на защитно устройство или аварийна система, свързани със системата;

е) Загуба на резервиране на системата;

ж) Всяко събитие в резултат на непредвидено поведение на система.

з) За видове въздухоплавателни средства с единични основни системи, подсистеми или комплектно оборудване: загуба, значително неизправно функциониране или дефект на система, подсистема или комплектно оборудване.

и) За видове въздухоплавателни средства с многобройни независими основни системи, подсистеми или комплектно оборудване: загуба, значително неправилно функциониране или дефект на повече от една основна система, подсистема или комплектно оборудване.

й) Функциониране на всяка първична предупредителна система, свързана със системите или оборудването на въздухоплавателното средство, освен ако екипажът не е установил обосновано, че индикацията е била фалшива, при условие, че фалшивото предупреждение не е довело до трудност или риск, възникващи от реакцията на екипажа на предупреждението.

к) Пропускане на хидравлични течности, гориво или други флуиди, които водят до опасност от пожар или възможно опасно замърсяване на структурата, системите или оборудването на въздухоплавателното средство или риск за лицата на борда.

л) Неправилно функциониране или дефект на индикаторна система, когато това води до възможност за подвеждащи екипажа индикации.

м) Всякаква повреда, неправилно функциониране или дефект, ако се случи в критична фаза на полета и е свързана с функционирането на системата.

н) Значителен дефицит на действителната ефективност в сравнение с одобреното изпълнение, което води до опасна ситуация (като се отчита точността на метода за изчисление на изпълнението), включително спиране, консумация на гориво и т.н.

о) Асиметрия на контролите на полета: например, закрилки, предкрилки, спойлери и т.н.

Допълнението към настоящото приложение дава списък на примери на събития, които подлежат на докладване, в резултат на прилагането на тези общи критерии за специфични системи.

(iii) Силова уредба (включително двигатели, витла и роторни системи) спомагателни силова уредба (СЕУ)

а) Изгасване, спиране или неправилно функциониране на двигател.

б) Превишена скорост или невъзможност да се контролира скоростта на компонент, въртящ се с висока скорост (например: СЕУ, въздушен стартер, турбоохладителна система, въздушен турбинен двигател, перка или ротор).

в) Повреда или неправилно функциониране на елемент от двигател или силова уредба, които водят до едно или повече от следното:

1. изпускане на компоненти/отломки;
2. неконтролиран вътрешен или външен пожар или изпускане на горещ газ;
3. тяга в посока, различна от исканата от пилота;
4. системата за реверсиране на тягата отказва да функционира или функционира по невнимание;
5. неспособност да се контролира мощност, тяга или обороти/мин;
6. неизправност на структурата на моторната рама;
7. частична или пълна загуба на основна част на силовата уредба;
8. гъст видим дим или концентрация на токсични продукти, достатъчни да направят безпомощни екипажа или пътниците;
9. неспособност за използване на нормални процедури да се спре двигател;
10. неспособност за повторно стартиране на годен за експлоатация двигател.

г) загуба на тяга/мощност без подаване на команда за това, промяна или колебание, които се класифицират като загуба на контрол върху тягата или мощността (ЗКТМ):

1. при въздухоплателни средства с един двигател; или
2. когато се счита, че е излишен за приложението; или
3. когато това може да окаже въздействие върху повече от един двигател на въздухоплателно средство с няколко двигатели, по-специално при въздухоплателно средство с два двигателя; или
4. при въздухоплателни средства с много двигатели, когато същият или подобен тип двигател се използва в приложение, където събитието би се считало опасно или критично.

д) Всеки дефект в елемент с определен срок на експлоатация, който причинява нейното отстраняване преди края на този срок.

е) Дефекти с общ произход, които биха причинили скорост на спиране по време на полет толкова висока, че има възможност повече от един двигател да бъде спряен по време на същия полет.

ж) Ограничител или контролно устройство на двигател отказва да работи, когато това се изисква, или работи непреднамерено.

з) Превишаване на параметрите на двигателя.

и) Отказ или дефект, водещи до повреда,

Перки и трансмисия

й) Повреда или неправилно функциониране на елемент от перката или силовата уредба, водещи до едно или повече от следното:

1. превишена скорост на перката;
2. развитие на наднормено челно съпротивление;
3. тяга в обратната посока от зададената от пилота;
4. освобождаване на перка или някаква важен елемент от нея;
5. повреда, която води до прекомерен дисбаланс;
6. неволно движение на лопатката на въздушното витло под установения минимум на положението на долния тангаж по време на полет;
7. неспособност перката да се свърже с помощта на шпонка;
8. неспособност да се промени тангажа на перката;
9. промяна на тангажа без подаване на команда за това;
10. неконтролируемо вариране на въртящия момент или скорост;
11. освобождаването на ниско-енергийни части.

Ротори и трансмисия

- к) Повреда или дефект на предавателната кутия/прикрепването на основния двигател, които биха могли да доведат до разделяне на сглобката на ротора и/или неправилно функциониране на управлението на ротора по време на полет.
- л) Повреда на ротора, трансмисията и еквивалентни системи на опашката.

СЕУ

- м) Спиране или отказ, когато от СЕУ се иска да е на разположение от експлоатационните изисквания, например ETOPS, MEL,
- н) Неспособност да се спре СЕУ.
- о) Превишена скорост.
- п) Неспособност да се стартира СЕУ, когато е необходимо поради експлоатационни причини.

(iv) Човешки фактор

Всеки инцидент, когато характеристика или неадекватност на проекта на въздухоплавателното средство биха могли да доведат до грешка при използване, която би могла да допринесе за опасен ефект или ефект с катастрофални последици.

(v) Други събития

- а) Всеки инцидент, когато характеристика или неадекватност на проекта на въздухоплавателното средство биха могли да доведат до грешка при използване, която би могла да допринесе за опасен ефект или ефект с катастрофални последици.
- б) Събитие, което нормално не се счита за подлежащо на докладване (например, мебелировка, оборудване на кабината, водни системи), когато обстоятелствата водят до застрашаване на въздухоплавателното средство или лицата на борда му.

в) Пожар, експлозия, дим или токсични или отровни пари.

г) Всяко друго събитие, което би могло да застраши въздухоплавателното средство или да засегне безопасността на лицата на борда му, или хора или собственост в близост до въздухоплавателното средство или на земята.

д) Повреда или дефект на системата за обръщане към пътниците, която води до нейната загуба или невъзможност да се чува.

е) Загуба на контрол върху седалката на пилота по време на полет.

В. ПОДДРЪЖКА И РЕМОНТ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА

(i) Неправилен монтаж на части или компоненти на въздухоплавателното средство, открит при инспекция или процедура на изпитване, непредназначени за тази специфична цел.

(ii) Изпускане на горещ въздух, което води до структурна повреда.

(iii) Всеки дефект на елемент с определен срок на експлоатация, който води до нейното отстраняване преди края на този срок.

(iv) Всяка повреда или влошаване (например, счупвания, пукнатини, корозия, махане на ламинирано покритие, разлепване и т.н.) в резултат на всякакви причини (например, вибрации, загуба на коравина или конструктивен отказ) на:

а) първична структура или ОСЕ (както е дефинирано в “Ръководството за ремонт” на производителя), когато такава повреда или влошаване превишават разрешените граници, специфицирани в “Ръководството за ремонт”, и изисква ремонт или пълно или частично подмяне;

б) вторична структура, която в последствие е или може да застраши въздухоплавателното средство;

в) двигателя, перката или роторната система.

(v) Всяка повреда, неправилно функциониране или дефект на система или оборудване, или тяхната повреда или влошаване, открити в резултат на спазване на директивата за изправност във въздуха или други задължителни инструкции, издадени от регулаторен орган, когато:

а) Ако са открити за първи път от докладващата организация, която прилага спазването;

б) при всяко следващо спазване, то превишава разрешените граници, цитирани в инструкцията и/или няма на разположение публикувани процедури за ремонт/поправка,

(vi) Отказ на аварийна система или оборудване, включително всички изходни врати и осветлението, да работят задоволително, включително, когато са използвани за целите на поддръжка и изпитване.

(vii) Неспазване или значителни грешки при спазване на изискваните процедури за поддръжка.

(viii) Продукти, части, уреди и материали от неизвестен или подозрителен произход.

(ix) Подвеждащи, неточни или недостатъчни данни и процедури за поддръжка, които биха могли да доведат до грешки при поддържането.

(x) Повреда, неправилно функциониране или дефект на наземно оборудване, използвано за изпитване и проверка на системите и оборудването на въздухоплавателното средство, когато изискваните рутинни процедури за инспекция и изпитване не са идентифицирали ясно проблема, когато това води до опасна ситуация.

Г. ВЪЗДУШНИ НАВИГАЦИОННИ УСЛУГИ, СЪОРЪЖЕНИЯ И НАЗЕМНИ СЛУЖБИ

(i) Въздушни навигационни услуги (ВАУ)

Виж приложение II, списък на събития, подлежащи на докладване, свързани с ВАУ.

(ii) Летище и летищни съоръжения

а) Значително разливане при зареждане с гориво.

б) Натоварване на неправилни количества гориво, които биха имали значителен ефект върху издръжливостта, ефективността, баланса или структурната сила на въздухоплавателното средство.

(iii) Обработка на пътници, багаж и товари

а) Значително замърсяване на структурата, системите и оборудването на въздухоплавателното средство, възникващи от превоза на багаж и товари.

б) Неправилно натоварване на пътници, багаж или товари, което би могло да има значителен ефект върху масата и/или баланса на въздухоплавателното средство.

в) Неправилно складиране на багаж или товари (включително ръчен багаж), което би могло по някакъв начин да застраши въздухоплавателното средство, неговото оборудване или лица на борда му, или да пречат аварийно евакуиране.

г) Неадекватно складиране на товарни контейнери и други съществени товари.

д) Превоз или опит за превоз на опасни товари в нарушение на приложими регламенти, включително неправилно етикетироване и опаковане на опасни товари.

iii) Обработка и сервиз на земята на въздухоплавателно средство

а) Повреда, неизправно функциониране или дефект на наземно оборудване, използвано за изпитване или проверката на системите и оборудването на въздухоплавателно средство, когато изискваните рутинни процедури за инспекция и изпитване не са идентифицирали ясно проблема, когато това води до опасна ситуация.

б) Неспазване или значителни грешки при спазването на изискваните сервизни процедури.

в) Зареждане със замърсено гориво или гориво от неправилен тип, или други основни флуиди (включително кислород и питейна вода).

ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ ПРИЛОЖЕНИЕ I

Долупосочените алинеи дават примери на събития, които подлежат на докладване, в резултат на прилагане на общите критерии за специфични системи, изброени в параграф Б (ii) от приложение I.

1. Климатизация/вентилация

- а) пълна загуба на охлаждане на бордовото електронно оборудване
- б) разхерметизиране

2. Автопилотна система

- а) отказ на автопилотната система да постигне планираната работа, когато е задействана
- б) сериозни трудности на екипажа да контролира въздухоплавателното средство, свързани с функционирането на автопилотната система
- в) отказ на разделящо устройство на автопилотната система
- г) промяна на режима на автопилот без команда.

3. Комуникации

- а) отказ или дефект на системата за информиране на пътниците, което води до невъзможност да чуват съобщения
- б) пълна загуба на комуникация по време на полет.

4. Електрическа система

- а) загуба на една електрическа разпределителна система (AC/DC)
- б) пълна загуба на повече от една система за генериране на електричество
- в) отказ на резервна (аварийна) система за генериране на електричество.

5. Пилотска кабина/пътнически салон/товарно помещение

- а) загуба на контрол върху пилотската седалка по време на полет
- б) отказ на аварийна система или оборудване, включително системата за сигнализиране на аварийно евакуиране, всички изходни врати, аварийно осветление и т.н.
- в) загуба на осигурителната способност на системата за товарене.

6. Противопожарна система

- а) предупреждения за пожар, освен тези, които незабавно са потвърдени като фалшиви
- б) неоткрита повреда или дефект на системата за откриване и защита от дим и пожар, които биха могли да доведат до намалена възможност за откриване и защита срещу пожар
- в) липса на предупреждение в случай на действителен пожар или дим.

7. Управление на полета

- а) асиметрия на подкрилки, закрилки, спойлери и т.н.
- б) ограничение на движението, коравината или лоша или забавена реакция при оперирането на първичните системи за контрол на полета или свързаните с тях уравнивяващи и блокиращи системи
- в) излизане от контрол по време на полет
- г) излизане от контрол по време на полет, почувствано от екипажа
- д) механично разединяване или отказ на контрол по време на полет
- е) значително взаимно влияние с нормалното управление на въздухоплавателното средство или влошаване на качеството на летене.

8. Горивна система

- а) Неправилно функциониране на системата за показване количеството на горивото, което води до пълна загуба или грешна индикация на количеството гориво на борда
- б) пропускане на гориво, което води до голяма загуба, опасност от пожар, значително замърсяване
- в) неизправно функциониране или дефекти в системата за впръскване на гориво, които водят до непреднамерена загуба на значително количество, опасност от пожар, опасно замърсяване на оборудването на въздухоплавателното средство или неспособност да се впръсква гориво
- г) неизправно функциониране или дефекти, които имат значително въздействие върху подаването и/или разпределението на горивото
- д) неспособност за прехвърляне и използване на цялото количество използваемо гориво.

9. Хидравлика

- а) загуба на хидравлична система (само ETOPS – полети с увеличена далечина на двудвигателни транспортни самолети)

- б) нефункциониране на изолационната система
- в) загуба на поне един хидравличен контур
- г) отказ на резервната хидравлична система
- д) изтегляне на неизвъртащото се бутало на въздушната турбина.

10. Система за откриване на лед/защита срещу лед

- а) неоткрита загуба или намалено качество на работа на системата против заледяване /за отстраняване на лед
- б) загуба на повече от една система за подгряване на сонди
- в) неспособност за постигане на симетрично отстраняване на лед от крилата
- г) ненормално натрупване на лед, което оказва значително въздействие върху качеството на манипулиране
- д) значително засягане на видимостта за екипажа

11. Системи за индикация/предупреждение/записване

- а) неизправно функциониране или дефект на индикативна система, когато възможността за значително подвеждащи индикации за екипажа биха могли да доведат до неподходящо действие върху съществена система
- б) загуба на функция “Предупреждение за близка опасност” в система
- в) за стъклени каюти: загуба или неизправно функциониране на един дисплей или компютър, участващи във функцията “Визуализиране/предупреждаване”.

12. Колесна система/спирачки/гуми

- а) пожар в спирачката
- б) значителна загуба на спирачно действие
- в) асиметрично действие на спирачките, което води до значително отклонение от пътеката
- г) отказ на разтегателната система свободно падане на колесниците (включително при изпитвания по график)
- д) нежелано спускане/прибиране на колесник или капак на колесник
- е) спукване на няколко гуми.

13. Навигационни системи (включително системи за прецизен подход) и системи за данни за въздуха

- а) тотална загуба или многократни откази на навигационно оборудване
- б) общ отказ или многократни откази на оборудване на системите за данни за въздуха
- в) значително подвеждащи показания
- г) значителни навигационни грешки, които се дължат на неправилни данни или грешка при кодирането на базата данни
- д) неочаквани отклонения в странична или вертикална посока, които не са причинени от команда на пилота
- е) проблеми с наземни навигационни съоръжения, които водят до значителни навигационни грешки, несвързани с преминаване от инерционен навигационен режим към радио навигационен режим.

14. Кислород за херметизиран въздухоплавателно средство

- а) загуба на подаване на кислород в каютата
- б) загуба на подаване на кислород на значителен брой пътници (повече от 10%), включително, когато е открита при поддръжка или за целите на обучение или изпитване.

15. Система за отвеждане на въздух

- а) изпускане на отвеждан горещ въздух, което води до предупреждение за пожар или структурна повреда
- б) загуба на всички системи за отвеждане на въздух
- в) отказ на системата за откриване на изпускане на отвеждан въздух.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Списък на събития, свързани с въздушни навигационни услуги, които трябва да се докладват

Забележка 1: Въпреки че настоящото приложение изрежда мнозинството от подлежащите на докладване събития, то не може да бъде изчерпателно. Всички други събития, които се преценяват от участващите в тях, че отговарят на критериите, трябва също да докладват.

Забележка 2: Настоящото приложение не включва произшествия и сериозни инциденти. В допълнение към другите изисквания, които се отнасят до нотифицирането на произшествия, те трябва също да се записват базата данни, упомената в член 5, параграф 2.

Забележка 3: Настоящото приложение включва ANS (аеронавигационно обслужване на събития, които представляват действителна или потенциална заплаха за безопасността на полета или могат да компрометират предоставянето на безопасни ANS.

Забележка 4: Съдържанието на настоящото приложение не изключва докладването на събитие, ситуация или условие, които се повторят в различни, но подобни обстоятелства или е позволено да останат некоригирани, биха могли да създадат риск за безопасността на въздухоплавателното средство.

(i) Инциденти близо до сблъскване (включващи специфични ситуации, когато едно въздухоплавателно средство и друго въздухоплавателно средство/земята/превозно средство/ лице или обект се възприемат като твърде близко един до друг):

- а) нарушение на минималното разделяне (отстояние);
- б) неадекватно разделяне;
- в) сблъскване със земята на изправен самолет (близък CFIT);
- г) навлизане в писта, когато е необходимо действие за избягване.

(ii) Възможност за сблъсък и близо до сблъсък (включващ специфични ситуации, които имат потенциал да бъдат произшествие или близо до сблъсък, ако има друго въздухоплавателно средство наблизо):

- а) навлизане в писта, когато е необходимо действие за избягване;
- б) отклонение от пистата;
- в) отклонение на въздухоплавателното средство от АТС;
- г) отклонение на въздухоплавателното средство от приложим регламент за управление на въздушното пространство и въздушното движение (АТМ):

1. отклонение на въздухоплавателното средство от приложими публикувани УВТ процедури;
2. неразрешено нахлуване във въздушно пространство;
3. отклонение от носене и операции на оборудване на въздухоплавателното средство, свързано с АТМ, както се изисква от приложимия регламент(и).

(iii) Събития, специфични за АТМ (включващи тези ситуации, при които способността за предоставяне на безопасни АТМ услуги е засегната, включително ситуации, когато, за щастие, безопасната работа на въздухоплавателно средство не е била застрашена). Това включва следните събития:

а) неспособност за предоставяне на АТМ услуги:

1. неспособност за предоставяне на услуги, свързани с въздушния трафик;
2. неспособност за предоставяне на услуги, свързани с управление на въздушното пространство;
3. неспособност за предоставяне на услуги, свързани с управлението на потока на въздушния трафик;

б) отказ на функция “Комуникация”;

в) отказ на функция “Надзор”;

г) отказ на функция “Обработка и разпределение на данни”;

д) отказ на функция “Навигация”;

е) сигурност на АТМ система

ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ ПРИЛОЖЕНИЕ II

Долупосочените алинеи дават примери на АТМ събития, които подлежат на докладване, в резултат на прилагане на общите критерии, изброени в параграф (iii) от приложение II за операции на въздухоплавателно средство.

1. Предоставяне на значително неточна, неадекватна или подвеждаща информация от наземен източник, например контрол на въздушния трафик (АТС), услуга “Автоматична информация за крайния пункт (АТIS)”, метеорологични услуги, навигационна база данни, карти, диаграми, ръководства и т.н.
2. Предоставяне на по-малък от предписания резерв от височина.
3. Предоставяне на неправилни референтни данни за налягането (т.е. настройка на висотомера).
4. Неправилно предаване, приемане или тълкуване на важни съобщения, когато това води до опасна ситуация.
5. Нарушаване на минималното разделяне.
6. Неразрешено нахлуване във въздушно пространство.
7. Незаконно предаване на радиокомуникации.
8. Отказ на АНС наземни или сателитни съоръжения.
9. Основен АТС/АТМ отказ или значително влошаване на инфраструктурата на летището.
10. Областите за движение на летището са препречени с въздухоплавателни средства, превозни средства, животни или чужди обекти, което води до опасни или потенциално опасни ситуации.
11. Грешки или недостатъци при маркирането на препятствия или опасности в областите за движение на летището, които водят до опасна ситуация.
12. Отказ, значително неизправно функциониране или липса на осветление на летището.