

**Τροποποιημένη πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναφορά
περιστατικών στην πολιτική αεροπορία ⁽¹⁾**

(2001/C 332 E/19)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2001) 532 τελικό — 2000/0343(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 250 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις
26 Σεπτεμβρίου 2001)

⁽¹⁾ ΕΕ C 120 Ε της 24.4.2001, σ. 148.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το
άρθρο 80 παρ. 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 251
της Συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Το ποσοστό δυστυχημάτων στην πολιτική αεροπορία παρέ-
μεινε σχετικά σταθερό κατά την περασμένη δεκαετία, δημι-
ουργώντας την ανησυχία ότι η προβλεπόμενη αύξηση της
κυκλοφορίας ενδέχεται να οδηγήσει σε ανεπίτρεπτη αύξηση
του αριθμού δυστυχημάτων στο εγγύς μέλλον.
- (2) Η οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου
1994 για την θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις
έρευνες δυστυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας
αποβλέπει στην πρόληψη μελλοντικών δυστυχημάτων με την
ταχεία διενέργεια ερευνών.
- (3) Η πείρα έχει δείξει ότι, πριν συμβεί ένα δυστύχημα, ορισμένα
συμβάντα και πολλά άλλα ελαττώματα αποτελούν ένδειξη για
την ύπαρξη κινδύνου.
- (4) Η βελτίωση της ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία απαιτεί
μεγαλύτερη γνώση αυτών των περιστατικών για να διευκολυν-
θεί η ανάλυση και να κατευθυνθεί η παρακολούθηση που θα
οδηγήσουν σε επανορθωτικές ενέργειες.
- (5) Όταν τα περιστατικά συμβαίνουν σε αεροσκάφος νηολογη-
μένο σε κράτος μέλος ή σε αεροσκάφος το οποίο είναι υπό
την εκμετάλλευση επιχείρησης εγκατεστημένης σε κράτος
μέλος, τα περιστατικά αυτά πρέπει να αναφέρονται ακόμη
και εάν έχουν συμβεί εκτός κοινοτικού εδάφους.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Αμετάβλητο

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

- (6) Κάθε κράτος μέλος οφείλει να καταρτίσει συστήματα υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών.
- (7) Το προσωπικό διαφόρων κατηγοριών που εργάζεται στην πολιτική αεροπορία παρατηρεί περιστατικά που ενδιαφέρουν την πρόληψη δυστυχημάτων και συνεπώς οφείλει να τα αναφέρει.
- (8) Η ανίχνευση των ενδεχόμενων κινδύνων θα αποβεί πολύ πιο αποτελεσματική με την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα περιστατικά.
- (9) Για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των διαφόρων συστημάτων είναι αναγκαίο ένα λογισμικό στήριξης.
- (10) Οι πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια διατίθενται σε φορείς που είναι αρμόδιοι για την ασφάλεια στην πολιτική αεροπορία ή για τη διενέργεια ερευνών δυστυχημάτων και περιστατικών εντός της Κοινότητας και, αναλόγως, σε όσους μπορούν να διδαχθούν από αυτές και να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ή να προβούν στις αναγκαίες ενέργειες για τη βελτίωση της ασφάλειας.
- (11) Ο ευαίσθητος χαρακτήρας των πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια υπαγορεύει ότι ο μόνος τρόπος να εξασφαλισθεί η συλλογή των πληροφοριών αυτών είναι η τήρηση της εμπιστευτικότητάς τους, η προστασία της πηγής πληροφοριών και η εμπιστοσύνη του προσωπικού που εργάζεται στην πολιτική αεροπορία.
- (12) Το κοινό πρέπει να ενημερώνεται γενικά για το επίπεδο ασφαλείας στην πολιτική αεροπορία.
- (13) Τα συστήματα υποχρεωτικής αναφοράς θα συμπληρωθούν από προγράμματα εμπιστευτικής αναφοράς για να συλλέγονται πληροφορίες κυρίως σε ό,τι αφορά τον ανθρώπινο παράγοντα.
- (14) Πρέπει να ληφθούν νομικά μέτρα τα οποία θα επιτρέψουν την εφαρμογή των προγραμμάτων εμπιστευτικής αναφοράς.
- (15) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας πρέπει να θεσπισθούν με βάση την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽¹⁾.
- (16) Επειδή πρέπει να εξασφαλισθεί συνοχή με τις τεχνικές απαιτήσεις αναφοράς που έχουν εκπονήσει οι εθνικοί εμπειρογνώμονες στο EUROCONTROL και την JAA, στον κατάλογο των ανακοινώσιμων περιστατικών έχει ληφθεί υπόψη το έργο αυτών των δύο ευρωπαϊκών οργανισμών. Θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις στο πλαίσιο της ΔΟΠΑ.

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

(17) Σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας που ορίζονται στο άρθρο 5 της Συνθήκης, ο σκοπός της προτεινόμενης δράσης, δηλαδή η βελτίωση της ασφάλειας στην αεροπορία, δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, διότι τα συστήματα αναφοράς που λειτουργούν μεμονωμένα στα κράτη μέλη είναι λιγότερο αποτελεσματικά από ένα συντονισμένο δίκτυο με ανταλλαγή πληροφοριών που επιτρέπει πιο έγκαιρο εντοπισμό των πιθανών προβλημάτων ασφαλείας, και επομένως ο στόχος μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα από την Κοινότητα. Η παρούσα οδηγία αυτοοριοθετείται στα ελάχιστα που απαιτούνται για την επίτευξη του στόχου και δεν υπερβαίνει τα απολύτως απαραίτητα,

Αμετάβλητο

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Στόχος

Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην περαιτέρω βελτίωση της ασφάλειας στην αεροπορία εξασφαλίζοντας ότι θα αναφέρονται, θα συλλέγονται, θα αποθηκεύονται, θα προστεύονται και θα διαδίδονται οι κρίσιμες για την ασφάλεια πληροφορίες έτσι ώστε να διευκολυνθεί η αποτελεσματική ανάλυση και παρακολούθησή τους.

Ο μόνος σκοπός αναφοράς των περιστατικών είναι η πρόληψη δυστυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον και όχι η απόδοση κατηγοριών ή ευθυνών.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα περιστατικά που συμβαίνουν στο έδαφος της Κοινότητας.

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επίσης εκτός εδάφους της Κοινότητας στα περιστατικά στα οποία εμπλέκεται αεροσκάφος που είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος ή που είναι υπό την εκμετάλλευση επιχείρησης εγκατεστημένης σε κράτος μέλος.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοείται ως:

«Αφαίρεση των στοιχείων ταυτότητας» η αφαίρεση από τις υποβαλλόμενες αναφορές όλων των στοιχείων ταυτότητας του προσώπου που κάνει αναφορά και όλων των τεχνικών λεπτομερειών, που μπορούν να οδηγήσουν στην αναγνώριση του προσώπου αυτού, ή τρίτων μερών, η ταυτότητα των οποίων μπορεί να συναχθεί από τις πληροφορίες.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

«Περιστατικά» τα δυστυχήματα, τα συμβάντα και τα σοβαρά συμβάντα, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3, σημεία α), ι) και κ), της οδηγίας 94/56/ΕΚ, καθώς και άλλα ελαττώματα ή δυσλειτουργίες του αεροσκάφους, του εξοπλισμού του, του εξοπλισμού εδάφους και οιοδήποτε στοιχείου του συστήματος αεροπλοήγησης, το οποίο χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία αεροσκάφους ή σε συνδυασμό με τη λειτουργία αεροσκάφους ή με την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ή με κάποιο βοήθημα πλοήγησης αεροσκάφους.

«Ανακοινώσιμο περιστατικό» το επικίνδυνο ή μη περιστατικό, το οποίο εάν δεν επανορθωθεί, θέτει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβάτες του ή οιοδήποτε άλλο πρόσωπο. Στα Παραρτήματα Ι και ΙΙ δίδεται μη διεξοδικός κατάλογος παραδειγμάτων ανακοινώσιμων περιστατικών.

Άρθρο 4

Υποχρεωτική αναφορά

1. Τα κράτη μέλη απαιτούν να αναφέρονται όλα τα ανακοινώσιμα περιστατικά στην αρμόδια αρχή που ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 από κάθε πρόσωπο το οποίο:

- α) είναι χειριστής ή κυβερνήτης αεροσκάφους με στροβιλοκινητήρα ή αεροσκάφους δημοσίων μεταφορών που χρησιμοποιείται ή λειτουργεί υπό τον έλεγχο της αρμόδιας υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας·
- β) κατασκευάζει ή συντηρεί ένα τέτοιο αεροσκάφος, ή τον εξοπλισμό του ή μέρος αυτού·
- γ) υπογράφει πιστοποιητικό επιθεώρησης συντήρησης, ή άδειας προς λειτουργία τέτοιου αεροσκάφους, μέρους ή εξοπλισμού του·
- δ) εκτελεί καθήκον για το οποίο απαιτείται να είναι ειδικευμένος ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας·
- ε) εκτελεί καθήκοντα διαχειριστού αεροδρομίου ανοικτού σε αεροσκάφη δημοσίων μεταφορών·
- στ) εκτελεί καθήκον συνδεδεμένο με την εγκατάσταση, μετατροπή, συντήρηση, επισκευή, επιθεώρηση, έλεγχο της πτήσης ή επιθεώρηση του εξοπλισμού στο έδαφος που χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ή σε συνδυασμό με την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ή με κάποιο βοήθημα πλοήγησης αεροσκάφους·
- ζ) εκτελεί καθήκον συνδεδεμένο με το χειρισμό αεροσκάφους στο έδαφος, στο οποίο συμπεριλαμβάνεται η τροφοδοσία με καύσιμα, η συντήρηση, η σύνταξη φορτωτικής, η φόρτωση, η αποπώληση και η ρυμούλκηση.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

2. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την εθελοντική αναφορά από κάθε πρόσωπο το οποίο ασκεί, σε άλλες δραστηριότητες της πολιτικής αεροπορίας, καθήκοντα παρεμφερή με εκείνα που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 10 παράγραφος 2, να αποφασίσει την προσθήκη στην παράγραφο 1 νέων κατηγοριών προσώπων που μπορούν να κάνουν αναφορά, και την τροποποίηση των Παραρτημάτων έτσι ώστε να διευρυνθούν ή να μεταβληθούν τα παραδείγματα.

Άρθρο 5

Συλλογή και αποθήκευση πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μια αρμόδια αρχή η οποία θα καταρτίσει μηχανισμό για τη συλλογή, αξιολόγηση, επεξεργασία και αποθήκευση των αναφορών περιστατικών.

Η ευθύνη αυτή μπορεί να ανατεθεί στις εξής αρχές:

α) Εθνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας με την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζεται δρόντως η ανεξάρτητη άσκηση του καθήκοντος αυτού από οιοδήποτε άλλο καθήκον της εν λόγω Υπηρεσίας.

β) Φορέα ή οργανισμό έρευνας που έχει συγκροτηθεί βάσει του άρθρου 6 της οδηγίας 94/56/ΕΚ.

2. Οι αναφορές που συλλέγονται βάσει των διατάξεων του άρθρου 4 αποθηκεύονται σε τράπεζα δεδομένων.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες, οι οποίες προκύπτουν από την ανάλυση εμπιστευτικών αναφορών που καλύπτονται από το άρθρο 9, αποθηκεύονται επίσης στην εν λόγω τράπεζα δεδομένων.

Άρθρο 6

Ανταλλαγή πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν στην αμοιβαία ανταλλαγή πληροφοριών διαθέτοντας όλες τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες που αποθηκεύουν στην τράπεζα δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων κρατών μελών και στην Επιτροπή.

Η τράπεζα δεδομένων είναι συμβατή με το λογισμικό που περιγράφεται στην παράγραφο 2.

Η τράπεζα δεδομένων είναι συμβατή με το λογισμικό που περιγράφεται στην παράγραφο 3.

2. Μόλις παραλάβει μια έκθεση, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους η οποία έχει οριστεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 5 την καταχωρίζει στην τράπεζα δεδομένων της και ενημερώνει, κατά περίπτωση, την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου συνέβη το περιστατικό, όπου είναι νηολογημένο το αεροσκάφος, όπου έχει κατασκευαστεί το αεροσκάφος ή/και όπου έχει πιστοποιηθεί ο χειριστής.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

2. Η Επιτροπή αναπτύσσει ειδικό λογισμικό για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν το λογισμικό αυτό για τη λειτουργία της δικής τους τράπεζας δεδομένων.

3. Η Επιτροπή μπορεί να ορίσει ενδεδειγμένα μέτρα για να διευκολυνθεί η ανταλλαγή πληροφοριών που προβλέπεται στην παράγραφο 1 σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 10 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Διάδοση των πληροφοριών

1. Κάθε οργανισμός που έχει αναλάβει να ρυθμίζει την ασφάλεια στην πολιτική αεροπορία ή να διερευνά δυστυχήματα και συμβάντα στην πολιτική αεροπορία εντός της Κοινότητας έχει πρόσβαση στις πληροφορίες περιστατικών που συλλέγονται και ανταλλάσσονται σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6 έτσι ώστε να μπορεί να συνάγει διδάγματα από τα αναφερόμενα περιστατικά.

2. Η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 10 παρ. 2, να αποφασίσει τη δημοσιοποίηση επιλεγμένων πληροφοριών στις κατηγορίες προσώπων που παρατίθενται στο άρθρο 4, παρ. 1 και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Οι αποφάσεις αυτές, οι οποίες μπορούν να είναι γενικής φύσεως ή εξατομικευμένες, βασίζονται στην ανάγκη:

- να παρέχονται σε άτομα ή/και οργανισμούς οι πληροφορίες που τους χρειάζονται για την κάλυψη των ελλείψεων ασφαλείας στην αεροπορία και τη βελτίωσή της, ή
- να αναλύονται τα περιστατικά από φορείς ειδικευμένους στην αεροπορική ασφάλεια ή σε άμεσα συνδεδεμένα θέματα.

Η απόφαση διάδοσης των πληροφοριών βάσει της παρούσας παραγράφου ενδεχομένως περιορίζεται στα αυστηρώς απαραίτητα για τους σκοπούς του χρήστη των πληροφοριών, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8.

3. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τουλάχιστον μια φορά ανά έτος περιοδικό έντυπο για την ασφάλεια, το οποίο περιέχει πληροφορίες για τους τύπους των περιστατικών που συνέλεξαν με το εθνικό πρόγραμμα υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών, με σκοπό την ενημέρωση του κοινού για το επίπεδο ασφαλείας. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να δημοσιεύουν αναφορές χωρίς αναγνωριστικά στοιχεία.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

3. Η Επιτροπή αναπτύσσει ειδικό λογισμικό για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν το λογισμικό αυτό για τη λειτουργία της δικής τους τράπεζας δεδομένων.

4. Η Επιτροπή μπορεί να ορίσει ενδεδειγμένα μέτρα για να διευκολυνθεί η ανταλλαγή πληροφοριών που προβλέπεται στην παράγραφο 1 σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 10 παράγραφος 2.

Αμετάβλητο

Η απόφαση διάδοσης των πληροφοριών βάσει της παρούσας παραγράφου θα περιορίζεται στα αυστηρώς απαραίτητα για τους σκοπούς του χρήστη των πληροφοριών, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8.

Ο αποδέκτης των πληροφοριών με τη σειρά του δεσμεύεται να μην κοινοποιήσει περαιτέρω τις πληροφορίες.

3. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τουλάχιστον μια φορά ανά έτος περιοδικό έντυπο για την ασφάλεια, το οποίο περιέχει πληροφορίες για τους τύπους των περιστατικών που συνέλεξαν με το εθνικό πρόγραμμα υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών, με σκοπό την ενημέρωση του κοινού για το επίπεδο ασφαλείας στην πολιτική αεροπορία. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να δημοσιεύουν αναφορές χωρίς αναγνωριστικά στοιχεία.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Άρθρο 8

Προστασία των πληροφοριών

1. Οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 6 και διαδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2 είναι εμπιστευτικές και χρησιμοποιούνται μόνο για τους σκοπούς που καλύπτουν οι δραστηριότητες των συμμετεχόντων και των αποδεκτών.

2. Ασχέτως του τύπου ή της ταξινόμησης του περιστατικού, τα ονοματεπώνυμα ή οι διευθύνσεις των μεμονωμένων ατόμων δεν καταχωρούνται ποτέ στη βάση δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.

3. Η αρμόδια αρχή δεν δημοσιοποιεί το ονοματεπώνυμο του ατόμου που υπέβαλε αναφορά ή του ατόμου με το οποίο σχετίζεται η αναφορά, εκτός εάν της ζητηθεί να το δημοσιοποιήσει λόγω δικαστικής έρευνας ή εάν το επιτρέψουν τα ενδιαφερόμενα άτομα.

4. Τα κράτη μέλη απέχουν από την καθιέρωση διαδικασιών για μη προμελετημένες ή εξ αμελείας παραβιάσεις του νόμου, των οποίων λαμβάνουν γνώση εξαιτίας και μόνον του γεγονότος ότι καταγράφηκαν βάσει του εθνικού προγράμματος υποχρεωτικής αναφοράς των περιστατικών.

5. Τα κράτη μέλη προσαρμόζουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις τους έτσι ώστε να εξασφαλίσουν ότι οι απασχολούμενοι, οι οποίοι δεόντως και ορθά αναφέρουν συμβάντα που ενδεχομένως γνωρίζουν, δεν υπόκεινται σε ενέργεια σε βάρος τους από πλευράς της εργοδοσίας.

6. Το παρόν άρθρο ισχύει με την επιφύλαξη των εθνικών κανόνων για την πρόσβαση των δικαστικών αρχών σε πληροφορίες.

Άρθρο 9

Εμπιστευτική αναφορά

Τα κράτη μέλη προσαρμόζουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις τους έτσι ώστε να επιτρέπεται η αφαίρεση των στοιχείων ταυτότητας από τις εθελοντικές αναφορές των μη ανακοινώσιμων περιστατικών από τους φορείς που έχουν συγκροτηθεί για να συλλέγουν, να αναλύουν και να διαδίδουν πληροφορίες για παρατηρούμενες ελλείψεις του αεροπορικού συστήματος, τις οποίες ο αναφέρων θεωρεί πραγματικά ή ενδεχομένως επικίνδυνες, σε μέρη που μπορούν να τις χρησιμοποιήσουν για να βελτιωθεί η ασφάλεια στην αεροπορία.

Αμετάβλητο

1. Οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 6 και διαδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2 είναι εμπιστευτικές και χρησιμοποιούνται μόνο για τους σκοπούς που καλύπτουν οι δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 1.

Αμετάβλητο

Διαγράφεται

3. Τα κράτη μέλη απέχουν από την καθιέρωση διαδικασιών για μη προμελετημένες ή εξ αμελείας παραβιάσεις του νόμου, των οποίων λαμβάνουν γνώση εξαιτίας και μόνον του γεγονότος ότι καταγράφηκαν βάσει του εθνικού προγράμματος υποχρεωτικής αναφοράς των περιστατικών, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που συνιστούν παράλειψη καθήκοντος αναγόμενης σε κατάφωρη αμέλεια.

4. Τα κράτη μέλη προσαρμόζουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις τους έτσι ώστε να εξασφαλίσουν ότι οι απασχολούμενοι, οι οποίοι δεόντως και ορθά αναφέρουν συμβάντα που ενδεχομένως γνωρίζουν, δεν υπόκεινται σε ενέργεια σε βάρος τους από πλευράς της εργοδοσίας.

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

Αμετάβλητο

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Άρθρο 10

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει θεσπισθεί βάσει του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991 για την εναρμόνιση των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας ⁽¹⁾.

2. Σε περίπτωση παραπομπής στην παρούσα παράγραφο, ισχύουν τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

3. Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι διάρκειας τριών μηνών.

Άρθρο 11

Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο έως [. . .]. Ενημερώνουν δε αμέσως επ' αυτού την Επιτροπή.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι διατάξεις που θεσπίζουν σχετικά να περιέχουν ή να συνοδεύονται κατά την επίσημη δημοσίευσή τους από παραπομπή στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των κύριων διατάξεων εσωτερικού δικαίου που εκδίδουν στο πεδίο που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία δύο χρόνια μετά τη θέση της σε ισχύ. Ενημερώνουν δε αμέσως επ' αυτού την Επιτροπή.

Αμετάβλητο

Άρθρο 12

Θέση σε ισχύ

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 13

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

(¹) ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΜΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

Σημείωση: Μολονότι το παρόν παράρτημα παραθέτει την πλειοψηφία των περιστατικών που πρέπει να αναφέρονται, δεν είναι δυνατόν να είναι διεξοδικό και, επομένως, οιοδήποτε άλλο περιστατικό που κρίνεται από τα αρμόδια πρόσωπα ότι πληροί τα κριτήρια πρέπει να αναφέρεται.

Α. ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΠΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

i) Λειτουργία του αεροσκάφους

- a) Ελιγμός που απαιτήθηκε για την αποφυγή σύγκρουσης με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με άλλο αντικείμενο ή για την αποφυγή επικίνδυνης κατάστασης, ή εφόσον κρίθηκε ενδεδειγμένη η ενέργεια αποφυγής.
- b) Συμβάντα απογείωσης ή προσγείωσης, στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι προληπτικές ή εκτάκτου ανάγκης προσγειώσεις. Συμβάντα όπως η προσγείωση πριν το διάδρομο, η προσγείωση μετά το διάδρομο ή η προσγείωση παραπλεύρως του διαδρόμου. Απογειώσεις, απογειώσεις που ματαιώθηκαν, προσγειώσεις ή απόπειρες προσγείωσης σε κλειστό, κατειλημμένο ή λανθασμένο διάδρομο.
- c) Μεγάλη αστοχία στην επίτευξη των προβλεπόμενων επιδόσεων κατά την απογείωση ή την αρχική άνοδο.
- d) Επικίνδυνα χαμηλή ποσότητα καυσίμων ή ανικανότητα μεταφοράς καυσίμων ή χρήσης όλης της ποσότητας χρησιμοποιήσιμων καυσίμων.
- e) Απώλεια ελέγχου (όπου συμπεριλαμβάνεται η μερική ή προσωρινή απώλεια ελέγχου) για οιαδήποτε αιτία.
- f) Περιστατικά με ταχύτητα που προσέγγιζε ή υπερέβαινε την V_1 τα οποία προκλήθηκαν από επικίνδυνη ή ενδεχομένως επικίνδυνη κατάσταση ή δημιούργησαν τέτοια κατάσταση (π.χ. ματαιωθείσα απογείωση, κτύπημα του ουραίου, απώλεια ισχύος του κινητήρα κ.α.)
- g) Επανακύκλωση που δημιούργησε επικίνδυνη ή ενδεχομένως επικίνδυνη κατάσταση.
- h) Μεγάλη αθέλητη απόκλιση από την ταχύτητα αέρος, το σκοπούμενο ίχνος ή απόλυτο ύψος (άνω των 300 ποδών σε εναέριο χώρο όχι RVSM) για οιαδήποτε αιτία.
- i) Κάθοδος κάτω του αποφασισμένου ύψους/απόλυτου ύψους ή του ελάχιστου ύψους/απόλυτου ύψους καθόδου χωρίς την απαιτούμενη οπτική αναφορά.
- j) Δυσχερής προσγείωση-προσγείωση που απαιτεί «Heavy Landing Check».
- k) Υπέρβαση των ορίων του ισοζυγίου καυσίμων.
- l) Εσφαλμένη ρύθμιση του κώδικα SSR ή εσφαλμένη ρύθμιση επιμέρους κλίμακας του υψομέτρου που δημιούργησε, ή μπορούσε να δημιουργήσει επικίνδυνη κατάσταση.
- m) Εσφαλμένος προγραμματισμός του εξοπλισμού πλοήγησης, ή λανθασμένες καταχωρίσεις σε αυτόν, ή στον εξοπλισμό υπολογισμού των επιδόσεων, ή χρήση λανθασμένων δεδομένων, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ή να μπορεί να δημιουργηθεί επικίνδυνη κατάσταση.
- n) Εσφαλμένη παραλαβή ή ερμηνεία ραδιοτηλεφωνικών μηνυμάτων που δημιούργησε ή μπορούσε να δημιουργήσει επικίνδυνη κατάσταση.
- o) Δυσλειτουργίες ή ελαττώματα του συστήματος καυσίμων με σημαντικό αντίκτυπο στην παροχή ή/και τη διανομή καυσίμων.
- p) Έξοδος αεροσκάφους από οδοστρωμένη επιφάνεια που δημιούργησε ή μπορούσε κίνδυνο.
- q) Αθέλητα εσφαλμένη λειτουργία οιασδήποτε χειριστηρίων που δημιούργησε ή μπορούσε να δημιουργήσει σημαντικό κίνδυνο.
- r) 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.α.)
- s) Κίνδυνος ή πιθανός κίνδυνος προερχόμενος από οιαδήποτε ηθελημένη προσομοίωση συνθηκών αστοχίας για σκοπούς εξάσκησης, για τον έλεγχο των συστημάτων ή κατά τη διάρκεια δοκιμών.

- t) Ασουνήθεις δονήσεις αντιληπτές στο πλήρωμα.
 - u) Ασουνήθης συγκέντρωση πάγου με σημαντικές επιπτώσεις στα χαρακτηριστικά επιδόσεων ή χειρισμού.
 - v) Ενεργοποίηση οιαδήποτε πρωταρχικού συστήματος ειδοποίησης συνδεδεμένου με το χειρισμό του αεροσκάφους π.χ. ειδοποίηση θέσης του αεροσκάφους, ειδοποίηση απώλειας στήριξης (δόννηση χειριστηρίου), ειδοποίηση υπερβολικής ταχύτητας κ.λπ. εκτός εάν:
 - w) το πλήρωμα κατέληξε ότι η ένδειξη ήταν εσφαλμένη. 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.
 - x) τέθηκε σε λειτουργία για εκπαιδευτικούς ή δοκιμαστικούς σκοπούς.
 - y) Ειδοποίηση GPWS (Άμεσο Σύστημα Ειδοποίησης Εδάφους) εφόσον:
 - 1. το αεροσκάφος προσέγγισε το έδαφος περισσότερο από ό,τι είχε προγραμματισθεί ή προβλεφθεί· ή
 - 2. η ειδοποίηση μεταδόθηκε με IMC (διεθνές σύστημα Mors) ή τη νύχτα και αποδείχθηκε ότι προκλήθηκε από μεγάλη ταχύτητα καθόδου (τρόπος (Modus 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 (Modus 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 (Modus) ή τύπου π.χ. αυθεντικός, όχληση ή εσφαλμένος.
 - z) «συναγερμός» GPWS εφόσον: οιαδήποτε προκύψει ή ενδέχεται να προκύψει δυσχέρεια ή κίνδυνος συνεπεία της αντίδρασης του πληρώματος στο «συναγερμό».
 - aa) ACAS RAs
 - bb) Συμβάντα ταχυρεύματος ή ελικορεύματος που είχαν ως αποτέλεσμα σημαντική ζημία ή σοβαρούς τραυματισμούς.
- ii) **Περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης**
- a) Φωτιά, έκρηξη, καπνός ή τοξικά ή επιβλαβή αέρια, ακόμη και μετά την κατάσβεση της φωτιάς.
 - b) Χρήση μη συνήθους διαδικασίας που αποφασίστηκε από το πλήρωμα πτήσης ή θαλάμου για την αντιμετώπιση κατάστασης έκτακτης ανάγκης.
 - c) Αστοχία οιασδήποτε διαδικασίας που χρησιμοποιείται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ακόμη και όταν πρόκειται για περίπτωση συντήρησης, εκπαίδευσης ή δοκιμών.
 - d) Εκκένωση έκτακτης ανάγκης.
 - e) Απότομη πτώση της πίεσης.
 - f) Χρήση κατά την πτήση ή στο έδαφος οιασδήποτε εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης ή προδιαγεγραμμένων διαδικασιών έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση της κατάστασης.
 - g) Δήλωση έκτακτης ανάγκης — («Mayday» ή «Pan»).
 - h) Αστοχία οιασδήποτε εξοπλισμού ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων και του φωτισμού, να λειτουργήσει ικανοποιητικά, ακόμη και εφόσον επρόκειτο για συντήρηση, εκπαίδευση ή δοκιμή.
 - i) Συμβάντα που απαιτήσαν την έκτακτη χρήση οξυγόνου από το πλήρωμα πτήσης.
- iii) **Ανικανότητα πληρώματος**
- a) Ανικανότητα οιασδήποτε μέλους του πληρώματος πτήσης, ακόμη και πριν την αναχώρηση εφόσον κρίθηκε ότι θα συνεπαγόταν ανικανότητα μετά την προσγείωση.
 - b) Ανικανότητα οιασδήποτε 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 ανακοινώσιμα ως δυστύχημα.

v) Μετεωρολογικά φαινόμενα

- a) Κεραυνobόληση η οποία είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί σημαντική βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.
- b) Χαλαζοθύελλα η οποία είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί σημαντική βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.
- c) Αντιμετώπιση σοβαρής τύρβωσης η οποία είχε ως αποτέλεσμα να τραυματισθούν επιβαίνοντες ή η οποία απαιτεί «έλεγχο τύρβωσης» του αεροσκάφους.
- d) Αντιμετώπιση στροβίλων απορρεύματος με αποτέλεσμα σοβαρές δυσχέρειες χειρισμού.

vi) Ασφάλεια

- a) Παράνομη παρέμβαση στο αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένης της απειλής βομβιστικής ενέργειας ή της αεροπειρατείας.
- b) Δυσχερής έλεγχος μεθυσμένων, βίαιων ή απειθαρχων επιβατών με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί επικίνδυνη κατάσταση.
- c) Ανακάλυψη λαθρεπιβάτη.

vii) Λοιπά περιστατικά

- a) Επαναλαμβανόμενα συμβάντα ειδικού τύπου, τα οποία μεμονωμένα θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως μη «ανακοινώσιμα», λόγω όμως της συχνότητάς τους δημιουργούν ενδεχόμενο κίνδυνο.
- b) Σύγκρουση με πτηνά που είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί σοβαρή βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.
- c) Αντιμετώπιση στροβίλων απορρεύματος, κατά την οποία παρουσιάστηκαν σοβαρές δυσχέρειες χειρισμού.
- d) Οιοδήποτε άλλο περιστατικό κάθε είδους που κρίθηκε ότι έθεσε σε κίνδυνο ή μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντές του.

B. ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ**viii) Δομή**

Δομικές αστοχίες του αεροσκάφους που δεν ταξινομήθηκαν ως δυστύχημα.

Σημείωση: 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 εξής παραδείγματα:

1. Βλάβη σε οιοδήποτε Κύριο Δομικό Στοιχείο που δεν χαρακτηρίστηκε ανεκτικό στη βλάβη (στοιχείο περιορισμένης διάρκειας ζωής). Κύρια Δομικά Στοιχεία 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.
2. Τυπικά παραδείγματα τέτοιων στοιχείων παρατίθενται στο AC/ACJ 25.571(α) «ανοχή στη βλάβη και αξιολόγηση της κόπωσης της δομής» για τα μεγάλα αεροσκάφη, και στο αντίστοιχο υλικό της ACJ για τα ελικοφόρα.
3. Ελάττωμα ή βλάβη που υπερέβη τα αποδεκτά όρια σε Κύριο Δομικό Στοιχείο, το οποίο είχε χαρακτηριστεί ως ανεκτικό στη βλάβη, που διαπιστώθηκε κατά τις προγραμματισμένες επιθεωρήσεις.
4. Ελάττωμα ή βλάβη που υπερέβη τις επιτρεπόμενες ανοχές ενός δομικού στοιχείου, η οποία θα μπορούσε να μειώσει τόσο τη δομική ακαμψία ώστε να μην επιτυγχάνονται πλέον τα απαιτούμενα περιθώρια περυγισμού, απόκλισης ή αναστροφής των πηδαλίων.

5. Βλάβη ή ελάττωμα δομικού στοιχείου που θα μπορούσε να οδηγήσει στην ελευθέρωση ογκωδών αντικειμένων και σε συνεπακόλουθο τραυματισμό επιβαινόντων.
6. Βλάβη ή ελάττωμα δομικού στοιχείου που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ορθή λειτουργία των συστημάτων.
7. Απώλεια οιοδήποτε τμήματος του αεροσκάφους κατά την πτήση.

ix) **Συστήματα**

Προτείνονται τα εξής γενικά κριτήρια για όλα τα συστήματα

- a) Απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιοδήποτε συστήματος, υποσυστήματος ή συνόλου ενός εξοπλισμού όταν δεν είναι δυνατόν να περατωθούν ικανοποιητικά συνήθεις διαδικασίες λειτουργίας, ασκήσεις κλπ.
- b) Ανικανότητα του πληρώματος να ελέγξει το σύστημα: π.χ.
 1. Ανεξέλεγκτες ενέργειες.
 2. Εσφαλμένη ή ατελής αντίδραση, συμπεριλαμβανομένου του περιορισμού κίνησης ή ακαμψίας.
 3. Διάδρομος.
 4. Μηχανική αποσύνδεση ή αστοχία
- c) Αστοχία ή δυσλειτουργία της(των) αποκλειστικής(ών) λειτουργίας(ών) του συστήματος. (ένα σύστημα με ενσωματωμένες ενδεχομένως πολλές λειτουργίες).
- d) Παρεμβολή με άλλα συστήματα.
- e) Αστοχία ή δυσλειτουργία της προστατευτικής διάταξης ή του συστήματος έκτακτης ανάγκης που συνδέεται με το σύστημα.
- f) Απώλεια εφεδρείας του συστήματος πέραν των ορίων
- g) Οιοδήποτε περιστατικό που απορρέει από απρόβλεπτη συμπεριφορά του συστήματος
- h) Για τύπους αεροσκαφών με ενιαία κύρια συστήματα, υποσυστήματα ή σύνολα εξοπλισμού
Απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα σε οιοδήποτε κύριο σύστημα, υποσύστημα ή σύνολο εξοπλισμού
- i) Για τύπους αεροσκαφών με πολλαπλά ανεξάρτητα κύρια συστήματα, υποσυστήματα ή σύνολα εξοπλισμού
Απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα σε περισσότερα του ενός κύρια συστήματα, υποσυστήματα ή σύνολα εξοπλισμού
- j) Λειτουργία οιοδήποτε πρωτεύοντος συστήματος προειδοποίησης συνδεδεμένου με συστήματα ή εξοπλισμούς του αεροσκάφους, εκτός εάν το πλήρωμα κατέληξε ότι επρόκειτο για εσφαλμένη προειδοποίηση με την προϋπόθεση ότι η εσφαλμένη προειδοποίηση δεν δημιούργησε δυσχέρειες ή κίνδυνο από την αντίδραση του πληρώματος στην προειδοποίηση
- k) 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
- l) Δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιοδήποτε συστήματος ένδειξης εφόσον μπορούσε να οδηγήσει σε παραπλάνηση του πληρώματος
- m) Οιαδήποτε αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα εφόσον ανέκυψε σε κρίσιμο στάδιο της πτήσης και σχετίζεται με τη λειτουργία συγκεκριμένου συστήματος
- n) Περιστατικά σημαντικού ελλείμματος των πραγματικών επιδόσεων σε σύγκριση με τις εγκεκριμένες επιδόσεις, οι οποίες οδήγησαν σε επικίνδυνη κατάσταση (λαμβανομένης υπόψη της ακρίβειας της μεθόδου υπολογισμού των επιδόσεων) στα οποία συμπεριλαμβάνονται η πέδηση, η κατανάλωση καυσίμων, κ.α.
- o) Ασυμμετρία των χειριστηρίων πτήσης: π.χ. υπεραντωτικά πτερύγια, πτερύγια υποβάσταξης, φθορείς άντωσης, κ.α.

Το Παράρτημα 2 περιέχει κατάλογο παραδειγμάτων ανακοινώσιμων περιστατικών που απορρέουν από την εφαρμογή αυτών των γενικών κριτηρίων για τα ειδικά συστήματα.

κ) Πρόωση και συστήματα ΑΡΥ (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των ελίκων, των στροφείων και των ΑΡΥ (Εφεδρικές Μονάδες Παραγωγής Ισχύος))

α) Κινητήρες

Τύποι αεροσκαφών με έναν ή δύο κινητήρες

α) σβέση, κράτηση ή σημαντική δυσλειτουργία οιοδήποτε κινητήρα

Τύποι αεροσκαφών με τρεις ή περισσότερους κινητήρες

β) σβέση, κράτηση ή σημαντική δυσλειτουργία περισσότερων του ενός κινητήρων

Κινητήρες: Όλοι οι τύποι αεροσκαφών:

γ) Σβέση, κράτηση ή σημαντική δυσλειτουργία οιοδήποτε κινητήρα όταν επέρχεται σε κρίσιμο στάδιο της πτήσης (π.χ. V_1 , ή κατά την προσέγγιση/προσγείωση) ή όταν υπάρχουν εξαιρετικές περιστάσεις ή ανακύπτουν απρόβλεπτες συνέπειες (π.χ. ασυγκράτητη αστοχία, πυρκαγιά, προβλήματα χειρισμού του αεροσκάφους κλπ.)

δ) Ανεξέλεγκτη αστοχία, σημαντική υπερτάχυνση του κινητήρα ή ανικανότητα ελέγχου της ταχύτητας οιοδήποτε δομικού μέρους στρεφόμενου με υψηλή ταχύτητα (π.χ.: βοηθητική μονάδα παραγωγής ισχύος, αεροκινητήρας, συγκρότημα ψύξης του κύκλου αέρα με στρόβιλο, αεροστροβιλοκινητήρας, έλικας ή στροφέιο)

ε) αστοχία ή δυσλειτουργία οιοδήποτε τμήματος του κινητήρα ή της μονάδας παραγωγής ισχύος που έχει ως αποτέλεσμα ένα ή περισσότερα από τα εξής:

1. μη συγκράτηση υψηλού ενεργειακού υπολείμματος
2. συνεχιζόμενη εσωτερική ή εξωτερική φωτιά, ή έκλυση θερμών αερίων
3. ρήξη της δομής του κινητήρα ή τμημάτων αυτού, ή μερική ή ολική απώλεια κύριου μέρους ή κάποιου τμήματος της μονάδας παραγωγής ισχύος
4. ελάττωμα του κινητήρα που δημιούργησε ορατούς καπνούς ή οιοδήποτε είδους αόρατους επιβλαβείς ή τοξικούς καπνούς στον κλιματισμό του θαλάμου

φ) ανεξέλεγκτη ώση/απώλεια ισχύος, μεταβολή ή ταλάντωση η οποία:

1. θα μπορούσε να επηρεάσει περισσότερους από έναν κινητήρες σε πολυκινητήριο αεροσκάφος, ιδίως στην περίπτωση δικινητήριου, ή
2. κρίθηκε υπερβολική για μονοκινητήριο αεροσκάφος, ή
3. αφορούσε πολυκινητήριο αεροσκάφος στο οποίο χρησιμοποιείται ο ίδιος ή παρεμφερής τύπος κινητήρα με εκείνον για μονοκινητήρια αεροσκάφη.

g) οιοδήποτε ελάττωμα που προκάλεσε απόσυρση μέρους, το οποίο διαπιστώθηκε σε μέρος με ελεγμένη διάρκεια ζωής πριν την ολοκλήρωση της διάρκειας ζωής του μέρους αυτού.

h) ελαττώματα κοινής αιτίας 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.

i) ώση διαφορετικής κατεύθυνσης από εκείνη που όρισε ο κυβερνήτης, ή σύστημα αναστροφής της ώσης που αστόχησε στη λειτουργία του ή λειτουργεί αθέλητα.

j) σημαντική έλλειψη ανταπόκρισης στην κίνηση του μοχλού ισχύος από τον κυβερνήτη σε μονοκινητήριο αεροσκάφος

k) περιοριστής κινητήρα ή διάταξη ελέγχου που αστόχησε στη λειτουργία όταν δόθηκε εντολή ή λειτούργησε αθέλητα

l) σημαντική υπέρβαση των παραμέτρων του κινητήρα

m) ανικανότητα, με τη χρήση συνήθων διαδικασιών, κράτησης του κινητήρα ή ελέγχου της μονάδας παραγωγής ισχύος, της ώσης ή των στροφών ανά λεπτό (rpm)

n) ανικανότητα ενεργοποίησης κινητήρα έτοιμου προς λειτουργία

b) Έλικες και συστήματα μετάδοσης της κίνησης

1. βλάβη ή ελάττωμα που θα μπορούσε να οδηγήσει σε πλήρη ή μερικό διαχωρισμό των πτερυγίων, και ή σε μεγάλες ταλαντώσεις
2. βλάβη ή ελάττωμα του κιβωτίου ταχυτήτων/σύνδεσης του έλικα που θα μπορούσε να οδηγήσει εν πτήση σε αποσυναρμολόγηση του έλικα, ή/και δυσλειτουργίες στο χειρισμό του έλικα
3. άκαιρη ενεργοποίηση ανάστροφης ώσης
4. άκαιρη αυτόματη πτέρωση ή αλλαγή βήματος
5. σημαντική υπερτάχυνση
6. απώλεια ικανότητας ελέγχου του βήματος

c) Εφεδρικές Μονάδες Παραγωγής Ισχύος (APU)

1. παύση όταν η APU χρησιμοποιείται σύμφωνα με το ελάχιστο επίπεδο πτήσης (MEL)
2. ανικανότητα παύσης της APU
3. σημαντική υπερτάχυνση
4. ανικανότητα ενεργοποίησης της APU όταν χρειάζεται για λειτουργικούς σκοπούς

xi) ETOPS (Πτήσεις Μεγάλων Αποστάσεων με Δικινητήρια Αεροσκάφη)

- a) Απώλεια ενός υδραυλικού συστήματος
- b) Απώλεια ενός συστήματος απαγωγής αέρα
- c) Οιαδήποτε αστοχία ή δυσλειτουργία που θα μπορούσε να επηρεάσει την ακεραιότητα των ETOPS

xii) Λοιπά περιστατικά

- a) Περιστατικό που συνήθως δεν κρίνεται ανακοινώσιμο (π.χ. επίπλωση και εξοπλισμός θαλάμου, συστήματα ύδατος, αντικείμενα που περιλαμβάνονται στον Κατάλογο Ελάχιστου Εξοπλισμού), όταν οι περιστάσεις οδήγησαν σε κίνδυνο για το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες.
- b) Φωτιά, έκρηξη, καπνός ή επιβλαβή αέρια.
- c) Οιοδήποτε άλλο συμβάν που μπορούσε να απειλήσει το αεροσκάφος, ή να επηρεάσει την ασφάλεια των επιβατών του αεροσκάφους, ή άτομα ή ακίνητα κοντά στο αεροσκάφος ή στο έδαφος.
- d) Αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανακοινώσεων στους επιβάτες με αποτέλεσμα να μη λειτουργεί το σύστημα ή να είναι αδύνατη η παραγωγή ήχου.
- e) Απώλεια χειρισμού του καθίσματος του κυβερνήτη εν πτήση.

C. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

- xiii) Εσφαλμένη συναρμολόγηση μερών ή δομικών στοιχείων του αεροσκάφους που διαπιστώθηκε κατά την επιθεώρηση ή διαδικασία δοκιμής, η οποία δεν πραγματοποιήθηκε γι' αυτόν το συγκεκριμένο λόγο.
- xiv) Διαρροή θερμού αέρα απαγωγής που δημιουργεί ζημία στη δομή.
- xv) Οιοδήποτε ελάττωμα που προκάλεσε την απόσυρση μέρους, το οποίο διαπιστώθηκε σε μέρος με ελεγμένη διάρκεια ζωής πριν ολοκληρωθεί η διάρκεια ζωής του συγκεκριμένου μέρους.
- xvi) Οιαδήποτε ζημία ή αλλοίωση (π.χ. θραύσεις, ρωγμές, διάβρωση, αποκόλληση μετάλλων, αποκόλληση μόνωσης κ.α.) από οιαδήποτε αιτία (π.χ. λόγω πτερυγισμού, απώλειας ακαμψίας ή αστοχίας της δομής):
 - a) στην πρωτεύουσα δομή ή σε κύριο δομικό στοιχείο (όπως ορίζεται στο εγχειρίδιο επισκευών του κατασκευαστή) όταν η εν λόγω ζημία ή αλλοίωση υπερέβη τα επιτρεπτά όρια που προδιαγράφονται στο εγχειρίδιο επισκευών του κατασκευαστή και απαιτήσε επισκευή ή πλήρη ή μερική αντικατάσταση του στοιχείου.

- b) στη δευτερεύουσα δομή η οποία έθεσε κατά συνέπεια ή μπορεί να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος.
- c) στον κινητήρα, τον έλικα ή το σύστημα στροφείων του ελικοπτήρου.
- xvii) Οιαδήποτε αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα κάποιου συστήματος ή εξοπλισμού, ή βλάβη ή αλλοίωση που διαπιστώθηκε με βάση την εφαρμογή της οδηγίας για την πλοϊμότητα των αεροσκαφών ή με βάση οιαδήποτε άλλη υποχρεωτική εντολή που έχει εκδώσει ρυθμιστική αρχή, όταν
 - a) ανιχνεύεται για πρώτη φορά από τον αερομεταφορέα ή από τον οργανισμό που ασκεί την εφαρμογή της συμμόρφωσης
 - b) σε τυχόν συμμόρφωση στη συνέχεια κατά την οποία υπάρχει υπέρβαση των επιτρεπτών ορίων της εντολής ή/και δεν διατίθενται δημοσιευμένες διαδικασίες επισκευής/επανόρθωσης. Παραδείγματος χάριν, απαιτείται αναφορά εφόσον για τη διαπιστωθείσα κατάσταση χρειάζεται αίτηση επέκτασης των ορίων ή/και προγράμματα ή διαδικασίες ειδικής επισκευής/επανόρθωσης από την αρχή σχεδιασμού ή από την ρυθμιστική αρχή.
- xviii) Αστοχίες ή ελαττώματα οιαδήποτε μέρους με ορισμένη διάρκεια ζωής ή σε «κρίσιμο σημείο» του στροφοπτέρου (όπως ορίζεται στο εγχειρίδιο του κατασκευαστή).
- xix) Αστοχία οιαδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων και του φωτισμού, να λειτουργήσει ικανοποιητικά, ακόμη και όταν πρόκειται για συντήρηση ή για δοκιμές.
- xx) Μη συμμόρφωση ή σοβαρά σφάλματα συμμόρφωσης προς τις απαιτούμενες διαδικασίες συντήρησης.

D. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΔΑΦΟΥΣ

xxi) Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας

- a) Παροχή πολύ εσφαλμένων, ακατάλληλων ή παραπλανητικών πληροφοριών από οιαδήποτε πηγή στο έδαφος, π.χ. ATC (Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας), ATIS (Υπηρεσίες Ενημέρωσης Αεροπορικών Μεταφορών), Μετεωρολογική Υπηρεσία, βάσεις δεδομένων πλοήγησης, απεικονίσεις, χάρτες, εγχειρίδια, κ.α.
- b) Παροχή μικρότερης απόστασης γειτνίασης εδάφους από την προδιαγραφόμενη.
- c) Πρόβλεψη εσφαλμένου καθορισμού απολύτου ύψους.
- d) Εσφαλμένη μετάδοση, παραλαβή ή ερμηνεία σημαντικών μηνυμάτων όταν αυτό δημιούργησε επικίνδυνη κατάσταση.
- e) Απόσταση μεταξύ αεροσκαφών μικρότερη από την προδιαγραφόμενη για τη δεδομένη κατάσταση.
- f) Ανεπίτρεπτη παραβίαση οιασδήποτε μορφής ρυθμισμένου εναερίου χώρου.
- g) Ανεπίτρεπτες ή παράνομες μεταδόσεις ραδιοτηλεφωνίας.
- h) Αστοχία Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας από εδάφους ή από δορυφορικές εγκαταστάσεις
- i) Μέγιστη αστοχία ή σημαντική φθορά των επιφανειών κίνησης του αεροδρομίου.
- j) Επιφάνειες κίνησης του αεροδρομίου παρακλυόμενες από άλλο αεροσκάφος, όχημα, ζώα ή ξένα αντικείμενα με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί επικίνδυνη ή πιθανόν επικίνδυνη κατάσταση.
- k) Εσφαλμένη ή ακατάλληλη επισήμανση των εμποδίων ή των κινδύνων στις περιοχές κίνησης του αεροδρομίου με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί επικίνδυνη κατάσταση.

xxii) Αεροδρόμιο και εγκαταστάσεις αεροδρομίου

- a) Αστοχία, σημαντική δυσλειτουργία ή απουσία φωτισμού του αεροδρομίου.
- b) Σοβαρή μόλυνση της δομής του αεροσκάφους, ή των συστημάτων και του εξοπλισμού του, από τη μεταφορά αποσκευών ή φορτίου.
- c) Λανθασμένη φόρτωση επιβατών, αποσκευών ή φορτίου, η οποία μπορούσε να έχει αρνητικές συνέπειες στο βάρος και την ισορροπία του αεροσκάφους.
- d) Λανθασμένη στοιβασία των αποσκευών (και των χειραποσκευών) ή του φορτίου που μπορούσε κατά οιαδήποτε τρόπο να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τον εξοπλισμό του ή τους επιβαίνοντες ή να εμποδίσει την εκκένωση εκτάκτου ανάγκης του αεροσκάφους.

- e) Ακατάλληλη στοιβασία εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων ογκωδών φορτίων.
- f) Μεταφορά ή προτεινόμενη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά παράβαση των ισχυόντων κανονισμών, καθώς και εσφαλμένη επισήμανση και συσκευασία των επικίνδυνων εμπορευμάτων.

xxiii) **Διακίνηση επιβατών, αποσκευών και φορτίου**

- a) Σύγκρουση αεροσκάφους εν πτήξει με οιοδήποτε άλλο αεροσκάφος, όχημα ή αντικείμενο στο έδαφος.
- b) Σοβαρή διαρροή κατά την τροφοδοσία καυσίμου.
- c) Τροφοδότηση με εσφαλμένες ποσότητες καυσίμου που μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την αυτονομία, τις επιδόσεις, την ισορροπία ή τη δομική αντοχή του αεροσκάφους.
- d) Φόρτωση μολυσμένων ή εσφαλμένων καυσίμων ή άλλων ουσιαστικών υγρών (καθώς και οξυγόνου και πόσιμου ύδατος).

xxiv) **Χειρισμοί εδάφους και συντήρηση αεροσκάφους**

- a) 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 επιδεώρηση και δοκιμή δεν εντοπίστηκε με σαφήνεια το πρόβλημα το οποίο μπορούσε να δημιουργήσει επικίνδυνη κατάσταση.
- b) Μη συμμόρφωση ή σοβαρά σφάλματα συμμόρφωσης με τις απαιτούμενες διαδικασίες συντήρησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Οι παράγραφοι που ακολουθούν περιέχουν παραδείγματα ανακοινώσιμων περιστατικών που απορρέουν από την εφαρμογή των γενικών κριτηρίων σε συγκεκριμένα συστήματα του Παραρτήματος I, σημείο B), στοιχείο (ix).

1. Κλιματισμός/αερισμός

- a) πλήρης απώλεια της αεροηλεκτρονικής ψύξης
- b) απώλεια πίεσης

2. Αυτόματο σύστημα πλοήγησης

- a) αστοχία του αυτόματου συστήματος πλοήγησης να επιτύχει την προβλεπόμενη λειτουργία όταν έχει ενεργοποιηθεί
- b) αναφερθείσα σοβαρή δυσχέρεια του πληρώματος να ελέγξει το αεροσκάφος σχετιζόμενη με τη λειτουργία του αυτόματου συστήματος πλοήγησης
- c) αστοχία οιασδήποτε διάταξης αποδύνδεσης του συστήματος αυτόματης πλοήγησης
- d) απροσδόκητη αλλαγή του τρόπου αυτόματης πλοήγησης

3. Επικοινωνίες

- a) Αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανακοινώσεων στους επιβάτες με αποτέλεσμα να μη λειτουργήσει το σύστημα ή να ήταν αδύνατη η παραγωγή ήχου
- b) πλήρης απώλεια επικοινωνίας εν πτήξει

4. Ηλεκτρικό σύστημα

- a) αστοχία ενός ηλεκτρικού συστήματος διανομής (εναλλασσόμενου ή συνεχούς ρεύματος)
- b) πλήρης απώλεια ή απώλεια περισσότερων του ενός ηλεκτροπαραγωγικών συστημάτων
- c) αστοχία του εφεδρικού (έκτακτης ανάγκης) ηλεκτροπαραγωγικού συστήματος

5. Θάλαμος διακυβέρνησης/Θάλαμος επιβατών/Θάλαμος φορτίου

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

6. Σύστημα πυροπροστασίας

- a) συναγερμοί φωτιάς, εξαιρουμένων εκείνων που αμέσως επιβεβαιώθηκαν ως άκυροι
- b) αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανίχνευσης φωτιάς/καπνού ή του συστήματος πυροπροστασίας που δεν ανιχνεύθηκε, το οποίο θα μπορούσε να οδηγήσει σε απώλεια ή μειωμένη ανίχνευση της φωτιάς/πυροπροστασία
- c) έλλειψη ειδοποίησης σε περίπτωση πραγματικής φωτιάς

7. Χειριστήρια πτήσης

- a) Ασυμμετρία υπεραντωτικών πτερυγίων, πτερυγίων υποβάσταξης, φθορέων άντωσης, κ.α.
- b) 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
- c) ανεξέλεγκτο πηδάλιο πτήσης
- d) δόνηση του πηδαλίου πτήσης αντιληπτή από το πλήρωμα
- e) μηχανική αποσύνδεση ή αστοχία του πηδαλίου πτήσης
- f) σοβαρή παρεμβολή στο κανονικό πηδάλιο του αεροσκάφους ή υποβάθμιση των χαρακτηριστικών της πτήσης

8. Σύστημα καυσίμων

- a) δυσλειτουργία του συστήματος ένδειξης της ποσότητας καυσίμων με αποτέλεσμα την πλήρη απώλεια της ποσότητας καυσίμων ή την εσφαλμένη ένδειξη της ποσότητας καυσίμων του αεροσκάφους
- b) διαρροή καυσίμου με αποτέλεσμα μεγάλη απώλεια καυσίμου, κίνδυνο πυρκαγιάς, σοβαρή μόλυνση
- c) δυσλειτουργία ή ελαττώματα του συστήματος απόρριψης καυσίμων με αποτέλεσμα αθέλητη απώλεια μεγάλης ποσότητας καυσίμων, κίνδυνο πυρκαγιάς, επικίνδυνη μόλυνση του εξοπλισμού του αεροσκάφους ή ανικανότητα απόρριψης καυσίμων
- d) δυσλειτουργίες ή ελαττώματα του συστήματος καυσίμων με σημαντικές επιπτώσεις στην τροφοδοσία ή/και διανομή καυσίμου
- e) ανικανότητα μεταφοράς ή χρήσης όλης της ποσότητας χρησιμοποιητέων καυσίμων

9. Υδραυλικά συστήματα

- a) απώλεια ενός υδραυλικού συστήματος (ETOPS μόνον)
- b) αστοχία λειτουργίας του μονωτικού συστήματος
- c) απώλεια περισσότερων του ενός υδραυλικών κυκλωμάτων
- d) αστοχία του εφεδρικού υδραυλικού συστήματος
- e) αθέλητη προέκταση αεροδυναμικού στροβίλλου

10. Σύστημα ανίχνευσης πάγου/αποπάγωσης

- a) μη ανιχνευθείσα απώλεια ή μειωμένη απόδοση του συστήματος αποπάγωσης
- b) απώλεια περισσότερων του ενός συστημάτων αεροστομιών θέρμανσης
- c) ανικανότητα επίτευξης συμμετρικής αποπάγωσης των πτερύγων

- d) αφύσικη συσσωρευση πάγου με σοβαρές επιπτώσεις στις επιδόσεις ή τα χαρακτηριστικά χειρισμού
 - e) πολύ κακή ορατότητα για το πλήρωμα
11. Συστήματα ενδείξεων/ειδοποίησης/καταγραφής
- a) δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιοδήποτε συστήματος ενδείξεων όταν υπάρχει ενδεχόμενο σοβαρών παραπλανητικών ενδείξεων στο πλήρωμα, οι οποίες θα μπορούσαν να το οδηγήσουν σε ακατάλληλη ενεργοποίηση ουσιαστικού συστήματος
 - b) απώλεια της λειτουργίας κόκκινου συναγερμού ενός συστήματος
 - c) αστοχία ή δυσλειτουργία των συστημάτων καταγραφής (FDR, CVR)
 - d) 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
- a) εκδήλωση φωτιάς στην πέδηση
 - b) σοβαρή απώλεια πέδησης
 - c) ασύμμετρη πέδηση με αποτέλεσμα σοβαρή απόκλιση πορείας
 - d) αστοχία του συστήματος επέκτασης ελεύθερης πτώσης (ακόμη και σε προγραμματισμένες δοκιμές)
 - e) ανεπιθύμητη επέκταση/ανάσχυση του σκέλους προσγείωσης ή των θυρίδων σκελών προσγείωσης
 - f) πολλαπλή ρήξη ελαστικών
13. Συστήματα πλοήγησης (και του συστήματος ακριβούς προσέγγισης) και των συστημάτων δεδομένων αέρος
- a) απώλεια ή πολλαπλές αστοχίες του εξοπλισμού πλοήγησης
 - b) πλήρης αστοχία ή πολλαπλές αστοχίες του συστήματος δεδομένων αέρος
 - c) σοβαρή παραπλανητική ένδειξη
14. Οξυγόνο
- a) για αεροσκάφος υπό πίεση: απώλεια της παροχής οξυγόνου στο θάλαμο
 - b) 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
- a) διαρροή θερμού αέρα απαγωγής με αποτέλεσμα συναγερμό πυρκαγιάς ή δομική ζημία
 - b) απώλεια όλων των συστημάτων απαγωγής αέρα
 - c) αστοχία του συστήματος ανίχνευσης διαρροής αέρα απαγωγής
-