

32003L0042

4.7.2003

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÉ UNIE

L 167/23

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2003/42/ES

ze dne 13. června 2003

o hlášení událostí v civilním letectví

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾ s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 9. dubna 2003,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Počet nehod v civilním letectví zůstal v posledním desetiletí prakticky nezměněn. Nicméně existují obavy, že předpokládaný nárůst dopravy může způsobit zvýšení počtu nehod v blízké budoucnosti.
- (2) Směrnice Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví, ⁽⁴⁾ má předcházet nehodám tím, že podporuje urychlené vyšetřování.
- (3) Zkušenost ukazuje, že často dříve, než dojde k nehodě, poukazuje řada nahodilých událostí a jiných nedostatků na bezpečnostní závady.
- (4) Zvýšení bezpečnosti civilního letectví vyžaduje lepší znalosti o těchto událostech, aby byla usnadněna analýza a sledování tendencí za účelem přijetí nápravných opatření.
- (5) Účastní-li se události letadlo registrované v některém členském státě nebo provozované podnikem usazeným v některém členském státě, měla by být tato událost hlášena i tehdy, jestliže k ní došlo mimo území Společenství.
- (6) Každý členský stát by měl zřídit povinné systémy hlášení.

- (7) Osoby činné v různých oblastech civilního letectví, které se dozvědí o událostech, jež mají význam pro předcházení nehodám, by měly tyto události hlásit.
- (8) Výměna informací o takových událostech by značně podpořila účinnost odhalování možných nebezpečí.
- (9) Pro výměnu informací mezi různými systémy je třeba vytvořit vhodné programové vybavení.
- (10) Bezpečnostní informace by měly být k dispozici orgánům pověřeným řízením bezpečnosti civilního letectví nebo vyšetřováním nehod a nahodilých událostí ve Společenství a případně osobám, které se z nich mohou poučit a přijmout nebo podnítit nezbytná opatření pro zlepšení bezpečnosti.
- (11) Citlivost bezpečnostních informací vyžaduje, aby způsob jejich sběru zaručoval důvěrnost, ochranu jejich zdrojů a důvěru osob pracujících v civilním letectví.
- (12) Veřejnosti by měly být poskytovány obecné informace o úrovni bezpečnosti v letectví.
- (13) Měla by být přijata vhodná opatření umožňující vytvoření systémů důvěrných hlášení.
- (14) Opatření nezbytná pro provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽⁵⁾.
- (15) Měl by být zajištěn soulad s technickými požadavky hlášení vypracovanými vnitrostátními odborníky Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) a Organizace sdružených leteckých úřadů (JAA). Seznam událostí podléhajících hlášení by měl zohledňovat práci těchto dvou evropských organizací. Rovněž by měl být zohledňován vývoj v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví.
- (16) Jelikož účelu navrhovaného opatření, totiž zlepšení bezpečnosti leteckého provozu, nemůže být dostatečně dosaženo na úrovni členských států, protože samostatné systémy hlášení provozované členskými státy jsou méně účinné než koordinovaná síť s výměnou informací, která umožňuje dřívejší identifikaci možných bezpečnostních problémů, a může jej proto být lépe dosažen na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

⁽¹⁾ Úř. věst. C 120 E, 24.4.2001, s. 148 a Úř. věst. C 332 E, 27.11.2001, s. 320.

⁽²⁾ Úř. věst. C 311, 7.11.2001, s. 8.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 14. června 2001 (Úř. věst. C 53 E, 28.2.2002, s. 324), společný postoj Rady ze dne 17. června 2002 (Úř. věst. C 197 E, 20.8.2002, s. 16) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 23. října 2002 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku). Rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 13. května 2003 a rozhodnutí Rady ze dne 13. května 2003.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 14.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 4

Povinné hlášení**Článek 1****Cíl**

Cílem této směrnice je přispět ke zvýšení bezpečnosti leteckého provozu tím, že bude zajištěno hlášení, sběr, ukládání, ochrana a šíření významných bezpečnostních informací.

Hlášení událostí slouží výhradně pro předcházení nehodám a nahodilým událostem, nikoli k řešení otázek odpovědnosti a závazků.

Článek 2**Definice**

Pro účely této směrnice se rozumí:

1. „událostí“ provozní přerušení, závada, porucha nebo jiná mimořádná okolnost, která ovlivňuje nebo může ovlivnit bezpečnost letu a která nemá za následek nehodu nebo vážnou nahodilou událost podle definic v čl. 3 písm. a) a k) směrnice 94/56/ES (dále jen „nehoda nebo vážná nahodilá událost“);
2. „anonymizováním“ odstranění veškerých osobních údajů, které se vztahují k osobě podávající hlášení, a technických údajů, které mohou poukazovat na totožnost osoby podávající hlášení nebo třetích osob, z podávaných hlášení.

Článek 3**Oblast působnosti**

1. Tato směrnice se vztahuje na události, které ohrožují nebo by v případě, že by nebyla přijata nápravná opatření, ohrožovaly letadlo, jeho osazenstvo nebo jiné osoby. Seznam příkladů těchto událostí je uveden v přílohách I a II.

2. Komise může postupem podle čl. 10 odst. 2 rozhodnout o změnách příloh ve smyslu rozšíření nebo změny těchto příkladů.

3. Tato směrnice se použije pro letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království ve sporech o suverenitu nad územím, kde se letiště nachází.

4. Použitelnost této směrnice pro letiště v Gibraltaru se pozastavuje, dokud nebude zaveden režim stanovený ve společném prohlášení ministrů zahraničních věcí Španělského království a Spojeného království ze dne 2. prosince 1987. Vlády Španělska a Spojeného království budou Radu o tomto datu informovat.

1. Členské státy požadují, aby všechny níže uvedené osoby při výkonu své funkce hlásily události podle článku 3 příslušným orgánům podle čl. 5 odst. 1:

- a) provozovatel nebo pilot dopravního letadla používaného provozovatelem, nad nímž členský stát vykonává bezpečnostní dohled;
- b) osoba profesionálně se zabývající navrhováním, výrobou, údržbou nebo pozměňováním dopravních letadel či jejich výbavy nebo součástí pod dohledem členského státu;
- c) osoba podepisující osvědčení o údržbě nebo o propuštění do provozu letadla s turbopohonem nebo dopravního letadla či jeho zařízení nebo součástí za dohledu členského státu;
- d) osoba zastávající funkci, která vyžaduje, aby byla členským státem schválena jako letecký dispečer nebo úředník letecké informační služby;
- e) vedoucí letiště podle nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství⁽¹⁾;
- f) osoba zastávající funkci spojenou s instalací, pozměňováním, údržbou, opravou, renovací, letovou zkouškou nebo kontrolou leteckých navigačních zařízení, za něž je členský stát odpovědný;
- g) osoba zastávající funkci spojenou s odbavováním letadel na zemi, včetně tankování, servisních služeb, sestavení nákladového listu, nakládky, odmrazování a vlečení na letišti podle nařízení (EHS) č. 2408/92.

2. Členské státy mohou podporovat dobrovolné hlášení událostí uvedených v čl. 3 odst. 1 všemi osobami, které při jiných operacích civilního letectví zastávají funkce podobné funkcím podle seznamu v odstavci 1.

Článek 5**Sběr a uchovávání informací**

1. Členské státy určí jeden nebo více příslušných orgánů, které zřídí systém sběru, vyhodnocování, zpracování a uchovávání informací o událostech hlášených v souladu s článkem 4.

Tímto úkolem mohou být pověřeny tyto nestranné orgány:

- a) úřad pro civilní letectví členského státu nebo
- b) vyšetřující orgán nebo subjekt zřízený podle článku 6 směrnice 94/56/ES nebo
- c) jiný nezávislý orgán nebo subjekt pověřený touto funkcí.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné aktem o přistoupení z roku 1994.

Určí-li členský stát více než jeden orgán nebo subjekt, rozhodne, který z nich bude kontaktním místem pro výměnu informací podle čl. 6 odst. 1.

2. Příslušné orgány uchovávají získaná hlášení ve svých databázích.

3. Nehody a vážné nahodilé události se rovněž uchovávají v těchto databázích.

Článek 6

Výměna informací

1. Členské státy se účastní výměny informací tím, že poskytují veškeré informace související s bezpečností uložené v databázích podle čl. 5 odst. 2 příslušným orgánům ostatních členských států a Komisi.

Databáze jsou slučitelné s programovým vybavením podle odstavce 3.

2. Příslušný orgán určený v souladu s čl. 5 odst. 1, který přijme hlášení o události, je zanesení do databáze a v případě nutnosti oznámí příslušnému orgánu členského státu, kde se událost stala, kde je letadlo registrováno, kde bylo letadlo vyrobeno nebo kde bylo provozovateli vydáno osvědčení.

3. Komise vyvine pro účely této směrnice zvláštní programové vybavení. Při jeho vývoji zohlední potřebu slučitelnosti se stávajícím programovým vybavením členských států. Příslušné orgány mohou toto programové vybavení používat pro provoz vlastních databází.

4. Komise přijme nezbytná opatření pro usnadnění výměny informací podle odstavce 1 postupem podle čl. 10 odst. 2.

Článek 7

Šíření informací

1. Všechny orgány pověřené řízením bezpečnosti civilního letectví nebo vyšetřováním nehod a nahodilých událostí v civilním letectví v rámci Společenství mají přístup k informacím o událostech shromažďovaným a vyměňovaným v souladu s články 5 a 6, aby mohly z hlášených událostí vyvozovat bezpečnostní závěry.

2. Aniž je dotčeno právo veřejnosti na přístup k dokumentům Komise podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise⁽¹⁾, přijme Komise z vlastního podnětu a postupem podle čl. 10 odst. 2 opatření pro šíření informací podle odstavce 1 zúčastněným osobám a příslušné podmínky. Tato opatření, která mohou být obecná nebo individuální, jsou založena na potřebě

— poskytovat osobám a organizacím informace, které potřebují pro zvýšení bezpečnosti civilního letectví,

— omezit šíření informací na úroveň, která je nezbytně nutná pro účely jejich uživatelů, aby byla zajištěna přiměřená důvěrnost těchto informací.

Rozhodnutí o šíření informací podle tohoto odstavce se omezí na rozsah nebytně nutný pro účely jejich uživatelů, aniž je dotčen článek 8.

3. Členské státy mohou alespoň jednou ročně zveřejnit bezpečnostní zprávu obsahující informace o typech událostí zjištěných jejich povinným vnitrostátním systémem hlášení událostí, aby byla veřejnost informována o úrovni bezpečnosti civilního letectví. Členské státy rovněž mohou zveřejnit anonymizované zprávy.

Článek 8

Ochrana informací

1. Členské státy přijmou v souladu se svými vnitrostátními předpisy nezbytná opatření pro zajištění odpovídající důvěrnosti informací, které obdrží podle čl. 6 odst. 1 a čl. 7 odst. 1. Tyto informace používají výhradně pro účely této směrnice.

2. Bez ohledu na typ nebo klasifikaci události a nehody nebo vážné nahodilé události se do databáze podle čl. 5 odst. 2 nezaznamenávají jména nebo adresy jednotlivých osob.

3. Aniž jsou dotčeny použitelné předpisy trestního práva, zdrží se členské státy zahájení soudních řízení v případě neúmyslného porušení předpisů, o kterém jsou informovány pouze na základě hlášení povinného vnitrostátního systému hlášení událostí, s výjimkou případů hrubé nedbalosti.

4. Členské státy zajistí postupy stanovenými jejich vnitrostátními předpisy a zvyklostmi, aby zaměstnanci, kteří nahlásí události, o nichž se mohou dozvědět, nebyli nijak postiženi svým zaměstnavatelem.

5. Tento článek se použije, aniž jsou dotčeny vnitrostátní předpisy o přístupu justičních orgánů k informacím.

Článek 9

Dobrovolné hlášení

1. Vedle systému povinného hlášení stanoveného v článcích 4 a 5 mohou členské státy určit jeden nebo více orgánů nebo subjektů, které zřídí systém dobrovolného hlášení pro sběr a analýzu informací o zjištěných nedostacích v letectví, které nepodléhají povinnosti hlášení v rámci systému povinného hlášení, ale o kterých se osoba podávající hlášení domnívá, že představují skutečné nebo možné nebezpečí.

2. Rozhodne-li se členský stát zříditi systém dobrovolného hlášení, určí podmínky, za nichž jeden nebo více orgánů nebo subjektů určených podle odstavce 1 anonymizují dobrovolná hlášení přijatá v rámci tohoto systému.

(¹) Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43.

3. Členské státy zajistí, aby byly významné anonymizované bezpečnostní informace získané z analýzy důvěrných hlášení uchovány a zpřístupněny všem zúčastněným osobám, aby mohly být využity pro zvýšení bezpečnosti v letectví.

Článek 10

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 12 nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví⁽¹⁾.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 11

Provádění

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 4. července 2005. Neprodleně o nich informují Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 12

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Článek 13

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Lucemburku dne 13. června 2003.

Za Evropský parlament

předseda

P. COX

Za Radu

předsedkyně

V. PAPANDREOU

⁽¹⁾ Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 2871/2000 (Úř. věst. L 333, 29.12.2000, s. 47).

PŘÍLOHA I

Seznam událostí při provozu, údržbě, opravě a výrobě letadel, které podléhají hlášení

- Poznámka 1:* Ačkoli tato příloha obsahuje většinu událostí podléhajících hlášení, nemůže být zcela úplná. Jakékoli další události, o kterých se zúčastněné osoby domnívají, že splňují kritéria, by měly být rovněž hlášeny.
- Poznámka 2:* Tato příloha neobsahuje nehody. Kromě ostatních požadavků na oznamování nehod by rovněž měly být zaznamenány v databázi podle čl. 5 odst. 2.
- Poznámka 3:* Tato příloha obsahuje příklady požadavků pro hlášení o provozu, údržbě, opravě a výrobě letadel.
- Poznámka 4:* Hlášení podléhají ty události, při kterých byla nebo mohla být ohrožena bezpečnost provozu nebo které mohly vyústit ve stav ohrožení. Jestliže podle názoru osoby podávající hlášení událost neohrozila bezpečnost provozu, ale mohla by jej ohrozit, pokud by se opakovala za jiných, ale pravděpodobných okolností, měla by být zpráva podána. Co je považováno za hodné hlášení u jedné třídy výrobků, součástí nebo zařízení, nemusí být za takové považováno u jiné třídy a nepřítomnost nebo přítomnost jediného faktoru, lidského nebo technického, může způsobit, že z události se stane nehoda nebo vážná událost.
- Poznámka 5:* Zvláštní provozní osvědčení, například RVSM, ETOPS, RNAV či plánovací nebo údržbové programy mohou mít zvláštní požadavky pro hlášení závad nebo poruch spojených s osvědčením nebo programem.

OBSAH

- A: LETOVÝ PROVOZ
B: TECHNICKÉ UDÁLOSTI NA LETADLE
C: ÚDRŽBA A OPRAVA LETADLA
D: LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY, LETIŠTNÍ ZAŘÍZENÍ A POZEMNÍ SLUŽBY
- A. LETOVÝ PROVOZ
- i) **Provoz letadla**
- a) Vyhybovací manévry:
 - nebezpečí srážky s jiným letadlem, terénem nebo jiným objektem nebo nebezpečná situace, při které by byl vyhybovací manévr vhodný,
 - vyhybovací manévr nezbytný pro zabránění srážce s jiným letadlem, terénem nebo jiným objektem,
 - vyhybovací manévr nezbytný pro zabránění jiným nebezpečným situacím.
 - b) Nahodilé události při vzletu nebo přistání, včetně preventivních nebo vynucených přistání. Nahodilé události jako krátké nebo dlouhé přistání nebo vybočení z rozjezdové nebo přistávací dráhy. Vzlety, zamítnuté vzlety, přistání nebo pokusy o přistání na uzavřené, obsazené nebo nesprávné rozjezdové nebo přistávací dráze. Události na rozjezdové nebo přistávací dráze.
 - c) Neschopnost dosáhnout předpokládaného výkonu při vzletu nebo počátečním stoupání.
 - d) Kriticky nízký stav paliva nebo neschopnost přečerpání paliva či použití veškerého využitelného paliva.
 - e) Ztráta ovládání (včetně částečné nebo dočasné) bez ohledu na příčinu.
 - f) Události při rychlostech blízkých nebo přesahujících V_1 jakožto důsledek nebo příčina nebezpečné nebo potenciálně nebezpečné situace (například zamítnutý vzlet, dosednutí ocasu, ztráta výkonu pohonné jednotky atd.).
 - g) Vzlet při nezdařeném přistání vedoucí k nebezpečné nebo potenciálně nebezpečné situaci.
 - h) Neúmyslná významná odchylka od rychlosti letu, předpokládaného kursu nebo výšky letu (více než 300 stop) bez ohledu na příčinu.
 - i) Sestup pod minimální výšku pro rozhodování o přistání nebo minimální výšku pro sestup bez potřebné vizuální kontroly.
 - j) Ztráta informací o skutečné vlastní poloze nebo poloze jiných letadel.
 - k) Přerušování komunikace mezi posádkou letadla (CRM) nebo mezi posádkou letadla a ostatními osobami (posádkou kabiny, letovou kontrolou, leteckými inženýry).
 - l) Tvrdé přistání – přistání, po kterém je nezbytná „kontrola po tvrdém přistání“.
 - m) Překročení mezních hodnot nerovnoměrného rozmístění paliva.

- n) Chybné nastavení kódu SSR nebo dílčí stupnice výškoměru.
 - o) Chybné programování zařízení nebo chybné údaje v zařízeních pro navigaci nebo výpočet výkonu nebo použití chybných údajů.
 - p) Chybné přijetí nebo výklad radiotelefonních zpráv.
 - q) Závady nebo poruchy palivového systému, které mají vliv na dodávku nebo rozmístění paliva.
 - r) Neúmyslné opuštění zpevněného povrchu letadlem.
 - s) Srážka mezi letadlem a jiným letadlem, dopravním prostředkem nebo jiným pozemním objektem.
 - t) Neúmyslné nebo chybné ovládání řídicích prvků.
 - u) Neschopnost dosáhnout plánované konfigurace letadla při jakékoli fázi letu (například podvozek a dveře podvozkového ústrojí, přistávací klapky, stabilizátory, sloty atd.).
 - v) Nebezpečí nebo potenciální nebezpečí v důsledku úmyslné simulace nouzových podmínek při výcviku, kontrole systému nebo pro výcvikové účely.
 - w) Nadměrné vibrace.
 - x) Spuštění jakéhokoli primárního výstražného systému spojeného s manévrováním letadla, například konfigurací výstražného signálu přetažení („Stick Shake“), signál překročení rychlosti atd. s výjimkou, kdy:
 - 1. posádka přesvědčivě ověří, že signalizace je chybná, a tato chybná signalizace nevede k obtížím nebo nebezpečí vzhledem k reakcím posádky letadla na výstražnou signalizaci nebo
 - 2. je systém spuštěn pro výcvikové nebo kontrolní účely.
 - y) Signalizace výstražného systému pro přiblížení k zemi (GPWS/TAWS), jestliže:
 - 1. se letadlo dostane do těsné blízkosti země v souladu s plánem nebo očekáváním nebo
 - 2. je signalizace uvedena do provozu při povětrnostních podmínkách pro let podle přístrojů nebo v noci a je prokázáno, že byla uvedena do provozu v důsledku vysoké rychlosti sestupu (modus 1), nebo
 - 3. je signalizace uvedena do provozu v důsledku závady na podvozku nebo dveřích podvozkového ústrojí v příslušném okamžiku při přistání (modus 4), nebo
 - 4. se naskytne nebo se může naskytout jakákoli obtížná nebo nebezpečná situace v důsledku reakce posádky letadla na výstražnou signalizaci, například menší odstup od ostatních letadel. Tato situace může zahrnovat výstražnou signalizaci jakéhokoli modu nebo typu, tj. skutečné, poruchové nebo chybné signalizace.
 - z) Poplach výstražného systému pro přiblížení k zemi (GPWS/TAWS), jestliže se naskytne nebo se může naskytout jakákoli obtížná nebo nebezpečná situace v důsledku reakce posádky letadla na poplach.
 - aa) Pokyny ACAS (RA).
 - bb) Značné poškození nebo vážné zranění v důsledku náporu tryskového nebo vrtulového proudu od pohonné jednotky.
- ii) **Stav nouze**
- a) Požár, výbuch, kouř nebo jedovaté nebo škodlivé plyny i po uhašení požáru.
 - b) Použití jakéhokoli nestandardního postupu posádkou letadla nebo posádkou kabiny ve stavu nouze, jestliže:
 - 1. postup existuje, ale není použit;
 - 2. postup neexistuje;
 - 3. postup existuje, ale je neúplný nebo nevhodný;
 - 4. postup je nesprávný;
 - 5. je použit nesprávný postup.
 - c) Nevhodnost jakéhokoli postupu určeného pro použití ve stavu nouze, včetně postupů používaných pro účely údržby, výcviku nebo kontroly.
 - d) Událost s následkem nouzové evakuace.
 - e) Pokles tlaku.
 - f) Použití nouzového zařízení nebo předepsaného nouzového postupu při řešení situace.
 - g) Událost s následkem vyhlášení nouzového stavu („mayday“ nebo „panne“).
 - h) Porucha jakéhokoli nouzového systému nebo zařízení, včetně všech únikových dveří a osvětlení, včetně použití pro účely údržby, výcviku nebo kontroly.
 - i) Události vyžadující nouzové použití kyslíku jakýmkoli členem posádky.

iii) Nezpůsobilost posádky

- a) Nezpůsobilost jakéhokoli člena posádky letadla, včetně případů, které nastanou před odletem, jsou-li posouzeny tak, že by mohly zapříčinit nezpůsobilost po vzletu.
- b) Nezpůsobilost jakéhokoli člena posádky kabiny, která mu znemožňuje vykonávat základní povinnost ve stavu nouze.

iv) Zranění

Události, které vedou nebo mohly vést k vážnému zranění cestujících nebo posádky, ale které nejsou považovány za nehodu podléhající hlášení.

v) Počasí

- a) Úder blesku s následkem poškození letadla nebo ztráty či poruchy jakékoli podstatné funkce.
- b) Krupobití s následkem poškození letadla nebo ztráty či poruchy jakékoli podstatné funkce.
- c) Průlet těžkou turbulencí s následkem zranění cestujících nebo s nezbytnou následnou kontrolou letadla („Turbulence Check“).
- d) Průlet zlomem větru.
- e) Námraza s následkem obtíží při ovládání, poškození letadla nebo ztráty či poruchy jakékoli podstatné funkce.

vi) Bezpečnost

- a) Nezákonný zásah do letecké dopravy, včetně bombového ohrožení nebo únosu.
- b) Obtíže při kontrole opilých, násilných nebo neukázněných cestujících.
- c) Odhalení černých pasažérů.

vii) Jiné události

- a) Opakované případy zvláštního druhu události, která by sama o sobě nebyla považována za podléhající hlášení, ale která vzhledem k četnosti opakování vytváří potenciální nebezpečí.
- b) Srážka s ptákem s následkem poškození letadla nebo ztráty či poruchy jakékoli podstatné funkce.
- c) Průlet turbulencemi.
- d) Jiná událost jakéhokoli druhu, která je považována za událost, která poškodila nebo mohla poškodit letadlo nebo cestující na palubě nebo na zemi.

B. TECHNICKÉ UDÁLOSTI NA LETADLE**i) Konstrukce letadla**

Ne všechny konstrukční závady je třeba hlásit. Je zapotřebí technického posouzení, které rozhodne o tom, zda je závada natolik závažná, aby byla nahlášena. Následující příklady mohou posloužit jako vodítko:

- a) Poškození nosného konstrukčního prvku (PSE), který není klasifikován jako prvek odolný vůči poškození (prvek s omezenou životností). Za nosné konstrukční prvky se považují všechny prvky, které se významně podílejí na odolávání letové, pozemní a tlakové zátěži a jejichž selhání by mohlo mít za následek celkové poškození letadla.
- b) Závada nebo poškození překračující přípustné poškození nosného konstrukčního prvku, který je klasifikován jako prvek odolný vůči poškození.
- c) Poškození nebo závada překračující povolené tolerance u konstrukčního prvku, jehož selhání by mohlo natolik omezit celkovou pevnost, že by již nebyly splněny předepsané bezpečnostní limity pro chvění, neperiodické pohyby nebo reverzi řízení.
- d) Poškození nebo závada konstrukčního prvku, která by mohla mít za následek uvolnění větších stavebních dílů, které by mohly zranit cestující v letadle.
- e) Poškození nebo závada konstrukčního prvku, která by mohla ohrozit řádný provoz systémů. Viz ii) níže.
- f) Ztráta jakéhokoli konstrukčního prvku letadla za letu.

ii) Systémy

Jsou navržena následující obecná kritéria použitelná pro všechny systémy:

- a) Ztráta, závažná závada nebo porucha jakéhokoli systému, podsystému nebo zařízení, je-li vyloučeno uspokojivé fungování standardních provozních postupů, testů atd.

- b) Neschopnost posádky kontrolovat systém, například:
 - 1. samostatné neovlivněné akce;
 - 2. chybné nebo neúplné reakce, včetně omezení pohybu nebo pevnosti;
 - 3. samovolný pohyb řídicích prvků;
 - 4. mechanické rozpojení nebo výpadek.
- c) Závada nebo porucha exkluzivní funkce (funkcí) systému (jeden systém může slučovat více funkcí).
- d) Vzájemné ovlivňování uvnitř systému nebo mezi různými systémy.
- e) Závada nebo porucha ochranného zařízení nebo nouzového systému spojeného se systémem.
- f) Ztráta redundantní funkce systému.
- g) Jakákoli událost v důsledku nepředvídatelného chování systému.
- h) U typů letadel s jednoduchými hlavními systémy, podsystémy nebo zařízeními:

ztráta, závažná porucha nebo závada jakéhokoli hlavního systému, podsystému nebo zařízení.
- i) U typů letadel s několika nezávislými hlavními systémy, podsystémy nebo zařízeními:

ztráta, závažná porucha nebo závada více než jednoho hlavního systému, podsystému nebo zařízení.
- j) Provoz jakéhokoli primárního výstražného systému spojeného se systémy nebo zařízeními letadla, pokud posádka přesvědčivě neověří, že signalizace je chybná, a tato chybná signalizace nevede k obtížím nebo nebezpečí vzhledem k reakcím posádky letadla na výstražnou signalizaci.
- k) Únik hydraulických kapalin, paliva, oleje nebo jiných kapalin s následkem požárního ohrožení, možné nebezpečné kontaminace konstrukce, systémů nebo zařízení letadla nebo ohrožení cestujících.
- l) Porucha nebo závada jakéhokoli signalizačního systému s následkem možné klamné signalizace pro posádku letadla.
- m) Jakýkoli výpadek, porucha nebo závada při kritické fázi letu s významem pro fungování systému.
- n) Významné odchylky skutečného výkonu od schváleného výkonu s následkem nebezpečné situace (s ohledem na přesnost metody pro výpočet výkonu), včetně brzdného účinku, spotřeby paliva atd.
- o) Asymetrie řídicích prvků; například přistávacích klapek, slotů, spoilerů atd.

Dodatek této přílohy uvádí seznam příkladů událostí podléhajících hlášení v důsledku použití těchto obecných kritérií na zvláštní systémy.

iii) Pohonné jednotky (včetně motorů, vrtulí a rotorů) a pomocné energetické jednotky (APU)

- a) Vzplanutí, vypnutí nebo porucha motoru.
- b) Překročení otáček nebo neschopnost kontrolovat rychlost jakékoli vysokorychlostní rotační součásti (například pomocné energetické jednotky, tlakového startéru, klimatizace, vzduchové pomocné turbíny, vrtule nebo rotoru).
- c) Porucha nebo závada jakékoli součásti hnací jednotky s následkem jedné nebo více z těchto událostí:
 - 1. vypadnutí součástí nebo úlomků;
 - 2. nekontrolovaný vnitřní nebo vnější požár nebo uvolňování horkých plynů;
 - 3. tah v jiném směru, než který předpokládá pilot;
 - 4. porucha provozu nebo neúmyslný provoz systému reverze tahu;
 - 5. neschopnost kontrolovat výkon, tah nebo otáčky;
 - 6. porucha závěsu motoru;
 - 7. částečná nebo úplná ztráta podstatné části hnacího ústrojí;
 - 8. viditelný hustý kouř nebo koncentrace toxických látek, které mohou ohrozit posádku nebo cestující;
 - 9. neschopnost vypnout motor normálními postupy;
 - 10. neschopnost restartovat funkční motor.
- d) Neúmyslná ztráta, změna nebo kolísání tahu nebo výkonu, které jsou klasifikovány jako ztráta kontroly tahu nebo výkonu (LOTG):
 - 1. u jednomotorového letadla nebo
 - 2. je-li událost v daném případě považována za nepřiměřenou nebo

3. může-li být postižen více než jeden motor u vícemotorového letadla, zejména v případě dvumotorového letadla, nebo
 4. u vícemotorového letadla, používá-li se stejný nebo podobný typ motoru v případě, kdy by byla událost považována za nebezpečnou nebo kritickou.
- e) Závada na součásti s omezenou životností, která má za následek její vyjmutí z provozu před uplynutím její celkové životnosti.
 - f) Závady stejného původu, které mohou vést k tomu, že bude při stejném letu vypnuto více než jeden motor.
 - g) Provozní závada nebo neúmyslný provoz omezovače hnacího ústrojí nebo řídicího zařízení.
 - h) Překročení parametrů hnacího ústrojí.
 - i) Setkání s cizím tělesem s následkem poškození.

Vrtule a hnací ústrojí

- j) Porucha nebo závada jakékoli části vrtule nebo hnacího ústrojí s následkem jedné nebo více z těchto událostí:
 1. překročení otáček vrtule;
 2. vznik nadměrného odporu vzduchu;
 3. tah opačným směrem, než požaduje pilot;
 4. uvolnění vrtule nebo větší části vrtule;
 5. porucha s následkem nadměrné nerovnováhy;
 6. nezamýšlený pohyb listů vrtule pod minimální pozici při nízkém úhlu nastavení, stanovenou pro daný let;
 7. neschopnost nastavit vrtuli do praporové polohy;
 8. neschopnost změnit úhel nastavení vrtule;
 9. neúmyslná změna úhlu nastavení;
 10. nekontrolovatelné kolísání otáček nebo tahu;
 11. uvolnění částí s nízkou energií.

Rotory a hnací ústrojí

- k) Poškození nebo závada hnacího ústrojí nebo upevnění hlavního rotoru, které mohou mít za následek oddělení rotoru za letu nebo poruchy ovládání rotoru.
- l) Poškození ocasního rotoru, jeho hnacího ústrojí a rovnocenných systémů.

Pomocné energetické jednotky

- m) Vypnutí nebo porucha pomocné hnací jednotky, má-li být k dispozici podle provozních požadavků, například ETOPS, MEL atd.
- n) Neschopnost vypnout pomocnou hnací jednotku.
- o) Překročení otáček.
- p) Neschopnost spustit pomocnou hnací jednotku, je-li to zapotřebí z provozních důvodů.

iv) Lidské faktory

Události, při nichž úprava nebo nepřiměřenost konstrukce letadla mohly způsobit chybu při používání, která by měla nebezpečné nebo katastrofické následky.

v) Ostatní události

- a) Události, při nichž úprava nebo nepřiměřenost konstrukce letadla mohly způsobit chybu při používání, která by měla nebezpečné nebo katastrofické následky.
- b) Události, které se obvykle nepovažují za podléhající hlášení (například vnitřní vybavení a zařízení kabiny, vodní systémy), jestliže okolnosti měly za následek ohrožení letadla nebo cestujících.
- c) Požár, výbuch, kouř nebo jedovaté nebo škodlivé plyny.
- d) Jiné události, které by mohly ohrozit letadlo nebo ovlivnit bezpečnost cestujících na palubě nebo osoby či majetek v blízkosti letadla nebo na zemi.
- e) Porucha nebo závada systému pro hlášení cestujícím, takže hlášení posádky pro cestující nejsou možná nebo nejsou slyšitelná.
- f) Výpadek ovládání sedadla pilota při letu.

C. ÚDRŽBA A OPRAVA LETADLA

- i) Chybná montáž částí nebo komponentů letadla zjištěná při kontrolním nebo zkušebním postupu, který nebyl určen pro tento zvláštní účel.
- ii) Únik horkého vzduchu s následkem poškození konstrukce.
- iii) Jakákoli závada na součásti s omezenou životností s následkem vyjmutí z provozu před uplynutím doby její životnosti.
- iv) Poškození nebo porušení (například zlomy, trhliny, koroze, delaminace, uvolnění atd.) bez ohledu na příčinu (například vibrace, ztráta pevnosti nebo porucha konstrukce) u:
 - a) primární konstrukce nebo nosného konstrukčního prvku (PSE; podle definice v příručce výrobce pro opravy), překračuje-li toto poškození nebo porušení povolené hranice uvedené v příručce pro opravy a vyžaduje-li opravu nebo celkovou nebo částečnou výměnu;
 - b) sekundární konstrukce, které následně ohrozilo nebo mohlo ohrozit letadlo;
 - c) pohonné jednotky, vrtule nebo rotorového systému.
- v) **Jakýkoli výpadek, porucha nebo závada jakéhokoli systému nebo zařízení nebo jejich poškození nebo porušení zjištěné v důsledku porovnání se směrnicemi pro letovou způsobilost nebo jinými závaznými předpisy vydanými řídicím orgánem, jsou-li:**
 - a) organizací, která provádí porovnání a podává hlášení, zjištěny poprvé;
 - b) při následném porovnání překročeny přípustné hranice uvedené v předpisech nebo zveřejněné postupy opravy nebo seřízení nejsou k dispozici.
- vi) Porucha jakéhokoli nouzového systému nebo zařízení, včetně všech únikových dveří a osvětlení, včetně použití pro účely údržby nebo kontroly.
- vii) Neshoda nebo závažné nedostatky v dodržení shody s požadovanými postupy údržby.
- viii) Výrobky, součásti, zařízení a materiály neznámého nebo podezřelého původu.
- ix) Zavádějící, chybné nebo nedostatečné údaje o údržbě nebo postupy údržby, které mohou mít za následek nedostatky v údržbě.
- x) **Jakýkoli výpadek, porucha nebo závada pozemního zařízení používaného pro zkoušky nebo kontroly systémů a zařízení letadla, jestliže požadované rutinní kontrolní a zkušební postupy nedostatečně identifikují problém, což má za následek nebezpečnou situaci.**

D. LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY, LETIŠTNÍ ZAŘÍZENÍ A POZEMNÍ SLUŽBY

- i) **Letové navigační služby (ANS)**
Viz přílohu II – seznam událostí souvisejících s letovou navigační službou podléhajících hlášení.
- ii) **Letiště a letištní zařízení**
 - a) Únik významného množství paliva při tankování.
 - b) Natankování nesprávného množství paliva, které může mít významný vliv na životnost, výkon, rovnováhu nebo konstrukční pevnost.
- iii) **Cestující, zavazadla, náklad**
 - a) Významná kontaminace konstrukce, systémů a zařízení letadla v důsledku přepravy zavazadel nebo nákladů.
 - b) Nesprávné rozmístění cestujících, zavazadel nebo nákladu, které může mít významný vliv na rozložení hmotnosti nebo vyvážení letadla.
 - c) Nesprávné uložení zavazadel nebo nákladu (včetně příručních zavazadel), které může jakýmkoli způsobem ohrozit letadlo, jeho zařízení nebo cestující nebo bránit v nouzové evakuaci.
 - d) Nepřiměřené uložení nákladových kontejnerů nebo ostatních významných součástí nákladu.
 - e) Přeprava nebo pokus o přepravu nebezpečného zboží za porušení příslušných předpisů, včetně nesprávného označení a balení nebezpečného zboží.
- iv) **Pozemní odbavení a služby**
 - a) Výpadek, porucha nebo závada pozemního zařízení používaného pro zkoušky nebo kontroly systémů a zařízení letadla, jestliže požadované rutinní kontrolní a zkušební postupy nedostatečně identifikují problém, což má za následek nebezpečnou situaci.
 - b) Neshoda nebo závažné nedostatky v dodržení shody s požadovanými postupy odbavení.
 - c) Natankování kontaminovaného nebo nesprávného paliva nebo jiných provozních kapalin nebo plynů (včetně kyslíku a pitné vody).

Dodatek k PŘÍLOZE I

Následující pododstavce uvádějí příklady událostí podléhajících hlášení na základě použití obecných kritérií na zvláštní systémy podle odst. B bodu ii) přílohy I.

1. Klimatizace nebo ventilace

- a) úplný výpadek leteckého elektronického chlazení;
- b) pokles tlaku.

2. Systém automatického řízení letu

- a) porucha systému automatického řízení letu, který při zapnutí nevykonává požadované operace;
- b) posádkou hlášené významné obtíže při kontrole letadla v souvislosti s fungováním systému automatického řízení letu;
- c) porucha zařízení pro odpojování systému automatického řízení letu;
- d) nezamýšlená změna provozního modu systému automatického řízení letu.

3. Komunikace

- a) porucha nebo závada systému pro hlášení cestujícím, takže hlášení posádky pro cestující nejsou možná nebo nejsou slyšitelná;
- b) úplná ztráta komunikace za letu.

4. Elektrické zařízení

- a) výpadek systému distribuce elektrické energie (AC/DC);
- b) úplná ztráta nebo ztráta více než jednoho systému výroby elektrické energie;
- c) výpadek rezervního (nouzového) systému výroby elektrické energie.

5. Pilotní kabina, kabina pro cestující nebo nákladové prostory

- a) výpadek ovládání sedadla pilota při letu;
- b) porucha jakéhokoli nouzového systému nebo zařízení, včetně nouzového evakuačního signalizačního systému, všech únikových dveří, nouzového osvětlení atd;
- c) porucha upevňovacího zařízení systému uložení nákladu.

6. Protipožární systém

- a) signalizace požáru, s výjimkou případů, kdy je okamžitě potvrzena jako chybná;
- b) neodhalené poruchy nebo závady systému odhalování nebo ochrany proti požáru nebo kouři, které mohou mít za následek ztrátu nebo omezení schopnosti odhalování nebo ochrany proti požáru;
- c) selhání signalizace v případě skutečného požáru nebo kouře.

7. Řízení letu

- a) asymetrie přistávacích klapek, slotů, spoilerů atd;
- b) omezení pohyblivosti, ztuhlost nebo slabá či zpožděná reakce při ovládání primárních systémů řízení letu nebo příslušných zajišťovacích systémů;
- c) samostatný pohyb řídicích prvků;
- d) vibrace řídicích prvků vnímané posádkou;
- e) uvolnění nebo porucha mechanického řízení letu;
- f) závažné poruchy normálního řízení letadla nebo zhoršení letových vlastností.

8. Palivový systém

- a) poruchy systému pro indikaci množství paliva s následkem celkového výpadku nebo špatné indikace množství paliva na palubě;
- b) únik paliva s následkem významné ztráty paliva, nebezpečí požáru nebo závažné kontaminace;
- c) poruchy nebo závady systému pro rychlé vypuštění paliva s následkem nechtěné ztráty významného množství paliva, nebezpečí požáru, nebezpečné kontaminace zařízení letadla nebo neschopnosti rychlého vypuštění paliva;
- d) poruchy nebo závady palivového systému s významným vlivem na dodávku nebo distribuci paliva;
- e) neschopnost přečerpání nebo použití celkového množství využitelného paliva.

9. Hydraulika

- a) výpadek hydraulického systému (pouze ETOPS);
- b) porucha izolačního systému;
- c) výpadek více než jednoho hydraulického okruhu;
- d) porucha rezervního hydraulického systému;
- e) neúmyslné vysunutí náporové turbíny.

10. Systém hlášení námrazy nebo ochrany proti námraze

- a) nezjištěný výpadek nebo snížená výkonnost systému ochrany proti námraze nebo odstraňování námrazy;
- b) výpadek více než jednoho systému zkušebního vytápění;
- c) neschopnost symetrického odmrazování křídla;
- d) mimořádné usazování ledu s významným vlivem na výkon nebo letové vlastnosti;
- e) významné omezení výhledu posádky.

11. Signalizační, varovné nebo záznamové systémy

- a) porucha nebo závada jakéhokoli signalizačního systému, může-li závažná chyba signalizace vyvolat nepřiměřenou reakci posádky vůči systémům zásadního významu;
- b) výpadek červené varovné funkce systému;
- c) u palubních desek vybavených displeji: výpadek nebo porucha více než jedné zobrazovací jednotky nebo počítače se zobrazovací nebo varovnou funkcí.

12. Přístávací zařízení, brzdy nebo pneumatiky

- a) požár brzd;
- b) významný pokles účinnosti brzd;
- c) asymetrický brzdňý účinek s následkem významného vybočování ze stanovené dráhy;
- d) porucha systému gravitačního vysouvání podvozku (včetně při plánovaných zkouškách);
- e) nechtěné vysunutí nebo zasunutí podvozku nebo dveří podvozkového ústrojí;
- f) prasknutí více pneumatik.

13. Navigační systémy (včetně přibližovacích systémů) a systémy vzdušných údajů

- a) úplný výpadek nebo selhání více navigačních zařízení;
- b) úplný výpadek nebo selhání více zařízení systému vzdušných údajů;
- c) závažné chyby údajů;
- d) závažné navigační chyby na základě nesprávných údajů nebo chyb v databázovém kódování;
- e) neočekávané odchylky od laterální nebo vertikální dráhy nezpříčiněné činností pilota;
- f) problémy se zařízeními pozemní navigace s následkem závažných navigačních chyb, které nesouvisejí s přechodem od inerciálního navigačního modu k rádiovému navigačnímu modu.

14. Kyslík u letadel s tlakovou kabinou

- a) výpadek dodávky kyslíku v pilotní kabině;
- b) výpadek dodávky kyslíku u významného množství cestujících (více než 10 %), včetně případů zjištěných při údržbě, výcviku nebo zkoušce.

15. Systém vedlejšího vzduchu

- a) pník horkého vzduchu s následkem požární signalizace nebo poškození konstrukce;
 - b) výpadek všech systémů vedlejšího vzduchu;
 - c) porucha systému odhalování úniku vedlejšího vzduchu.
-

PŘÍLOHA II

Seznam událostí podléhajících hlášení v souvislosti s letovými navigačními službami

Poznámka 1: Ačkoli tato příloha obsahuje většinu událostí podléhajících hlášení, nemůže být zcela úplná. Jakékoli další události, o kterých se zúčastněné osoby domnívají, že splňují kritéria, by měly být rovněž hlášeny.

Poznámka 2: Tato příloha neobsahuje nehody a vážné nahodilé události. Kromě ostatních požadavků na oznamování nehod by rovněž měly být zaznamenány v databázi podle čl. 5 odst. 2.

Poznámka 3: Tato příloha obsahuje události v souvislosti s letovými navigačními službami, které představují skutečné nebo možné ohrožení letové bezpečnosti nebo které mohou ohrozit poskytování bezpečných letových navigačních služeb.

Poznámka 4: Obsah této přílohy nevylučuje hlášení jakýchkoli událostí, situací nebo podmínek, které by mohly ohrožovat bezpečnost letadla, pokud by se opakovaly za jiných, ale pravděpodobných okolností nebo pokud by zůstaly neodstraněny.

- i) **Nahodilé události, při nichž téměř dojde ke srážce (včetně zvláštních situací, při nichž je vzdálenost jednoho letadla od jiného letadla, země, dopravního prostředku nebo osoby nebo předmětu považována za příliš malou):**
 - a) nedodržení minimálního odstupu;
 - b) nepřiměřený odstup;
 - c) případy, kdy téměř dojde k nehodě (téměř CFIT, „Controlled Flight into Terrain“);
 - d) událost na rozjezdové nebo přistávací dráze, která si vyžádala vyhýbací manévry.
- ii) **Možnost srážky nebo události blízké srážce (včetně zvláštních situací, které mohou vést ke srážce nebo události blízké srážce, jestliže by bylo v blízkosti jiné letadlo):**
 - a) událost na rozjezdové nebo přistávací dráze, která si nevyžádala vyhýbací manévry;
 - b) vybočení z rozjezdové nebo přistávací dráhy;
 - c) odchýlení letadla od pokynů řízení letového provozu (ATC);
 - d) odchýlení letadla od příslušných předpisů řízení letového provozu (ATM):
 - 1. odchýlení letadla od příslušných zveřejněných postupů ATM;
 - 2. neoprávněné narušení vzdušného prostoru;
 - 3. odchýlení od příslušných předpisů pro přepravu a provoz zařízení ATM v letadlech.
- iii) **Zvláštní události ATM (včetně situací, kdy je ovlivněna schopnost poskytovat bezpečné služby ATM, k nimž rovněž náleží případy, kdy bezpečnost provozu letadla nebyla ohrožena jen náhodou). Jedná se o tyto události:**
 - a) neschopnost poskytovat služby ATM:
 - 1. neschopnost poskytovat služby letového provozu;
 - 2. neschopnost poskytovat služby správy vzdušného prostoru;
 - 3. neschopnost poskytovat služby řízení toku letového provozu;
 - b) výpadek funkce komunikace;
 - c) výpadek funkce dozoru;
 - d) výpadek funkce zpracování a distribuce dat;
 - e) výpadek funkce navigace;
 - f) bezpečnost systému ATM.

Dodatek k PŘÍLOZE II

V následujících pododstavcích jsou uvedeny příklady událostí ATM podléhajících hlášení na základě použití obecných kritérií uvedených v oddíle iii) přílohy II na provoz letadla.

1. Poskytnutí významně chybných, nedostatečných nebo zavádějících informací z jakéhokoli pozemního zdroje, například řízení letového provozu (ATC), automatické služby terminálových informací (ATIS), meteorologických služeb, navigačních databází, map, diagramů, příruček atd.
 2. Nedodržení předepsané vzdálenosti od země.
 3. Poskytnutí chybných referenčních údajů o tlaku (tj. nastavení výškoměru).
 4. Chybné předání, přijetí nebo výklad důležitých zpráv s následkem nebezpečné situace.
 5. Nedodržení minimálního odstupu.
 6. Neoprávněné narušení vzdušného prostoru.
 7. Nezákonná radiokomunikace.
 8. Výpadek pozemních nebo satelitních zařízení letové navigační služby.
 9. Větší výpadky ATC/ATM nebo významné poškození letištní infrastruktury.
 10. Blokování letištních dopravních ploch letadly, jinými dopravními prostředky, zvířaty nebo cizími předměty s následkem nebezpečné nebo potenciálně nebezpečné situace.
 11. Nebezpečná situace v důsledku chybného nebo nedostatečného označení překážek nebo nebezpečných míst na letištních dopravních plochách.
 12. Výpadek, závažná porucha nebo nepoužitelnost letištního osvětlení.
-