

**Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die
Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt ⁽¹⁾**

(2001/C 332 E/19)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(2001) 532 endg. — 2000/0343(COD)

(Gemäß Artikel 250 Absatz 2 des EG-Vertrags von der Kommission vorgelegt am 26. September 2001)

⁽¹⁾ ABl. C 120 E vom 24.4.2001, S. 148.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION —

Unverändert

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Unfallrate im zivilen Luftverkehr ist in den letzten zehn Jahren im Wesentlichen konstant geblieben, was befürchten lässt, dass der prognostizierte Anstieg des Verkehrs in naher Zukunft zu einem nicht hinnehmbaren Anstieg der Unfallzahlen führen könnte.
- (2) Die Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt bezweckt die Unfallvermeidung durch die Förderung rascher Untersuchungen.
- (3) Erfahrungsgemäß weist bereits vor Eintritt eines Unfalls eine Reihe von Störungen und Fehlern auf Sicherheitsmängel hin.
- (4) Eine Erhöhung des Sicherheitsniveaus in der Zivilluftfahrt setzt eine bessere Kenntnis derartiger Ereignisse voraus, um Analysen zu ermöglichen und Trends zu erkennen, sodass Gegenmaßnahmen getroffen werden können.
- (5) Ereignisse mit Beteiligung von Luftfahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat eingetragen sind oder von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen betrieben werden, sollten auch dann gemeldet werden, wenn sie sich außerhalb des Gemeinschaftsgebiets zugetragen haben.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

-
- (6) Jeder Mitgliedstaat sollte ein System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse einrichten.
- (7) Die in verschiedenen Bereichen der Zivilluftfahrt tätigen Personen, die Kenntnis von solchen für die Unfallverhütung relevanten Ereignissen erlangen, sollen diese melden.
- (8) Der Austausch von Informationen über Ereignisse würde die Erkennung möglicher Gefahren wesentlich fördern.
- (9) Der Austausch von Informationen zwischen verschiedenen Systemen erfordert eine entsprechende Software.
- (10) Sicherheitsinformationen sind den Stellen, die im Bereich der Sicherheit in der Zivilluftfahrt Aufsichtsfunktionen wahrnehmen oder Unfälle und Störungen in der Gemeinschaft untersuchen, sowie gegebenenfalls denjenigen Personen zugänglich zu machen, die daraus Lehren ziehen können und die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit ergreifen oder veranlassen können.
- (11) Aufgrund der Sensitivität von Sicherheitsinformationen können diese nur dann erfasst werden, wenn deren vertrauliche Behandlung, der Quellenschutz und das Vertrauen der in der Zivilluftfahrt tätigen Personen gewährleistet werden.
- (12) Der Öffentlichkeit sollten allgemeine Informationen über das Sicherheitsniveau im Luftverkehr bereitgestellt werden.
- (13) Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse sollten durch Systeme für vertrauliche Meldungen ergänzt werden, um in erster Linie Vorfälle zur erfassen, bei denen menschliches Versagen eine Rolle spielt.
- (14) Die für die Einrichtung von Systemen zur Erfassung vertraulicher Meldungen erforderlichen Rechtsinstrumente sollten geschaffen werden.
- (15) Die für die Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽¹⁾ verabschiedet werden.
- (16) Die Konsistenz mit den von nationalen Sachverständigen bei Eurocontrol und den JAA erarbeiteten technischen Anforderungen an Meldungen sollte gewährleistet werden. Das Verzeichnis meldepflichtiger Ereignisse trägt der Arbeit dieser beiden europäischen Organisationen Rechnung. Berücksichtigt werden sollten auch die Entwicklungen im Rahmen der ICAO.
-

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

(17) Das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr, kann nicht in ausreichendem Maß von den Mitgliedstaaten verwirklicht werden, da lediglich in einzelnen Staaten betriebene Meldesysteme weniger wirksam sind als ein koordiniertes Netz mit Informationsaustausch, das es erlaubt, mögliche Sicherheitsrisiken früher zu erkennen. Das angestrebte Ziel kann also besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden. Gemäß den in Artikel 5 EG-Vertrag festgelegten Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit beschränkt sich diese Richtlinie auf die zum Erreichen dieses Ziels notwendigen Maßnahmen und geht nicht über das hierfür erforderliche Maß hinaus —

Unverändert

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1***Zweck**

Zweck dieser Richtlinie ist es, einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt zu leisten, indem gewährleistet wird, dass sicherheitsrelevante Informationen gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt und verbreitet werden, um deren wirksame Auswertung und Kontrolle zu fördern.

Die Erfassung von Ereignismeldungen dient ausschließlich der Verhütung künftiger Unfälle und Störungen, nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen.

*Artikel 2***Anwendungsbereich**

(1) Diese Richtlinie gilt für Ereignisse, die sich auf dem Gemeinschaftsgebiet zutragen.

(2) Sie gilt ferner außerhalb der Gemeinschaft für Ereignisse mit Beteiligung von Luftfahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat eingetragen sind oder von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen betrieben werden.

*Artikel 3***Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

„Anonymisierung“ bezeichnet das Entfernen aller Angaben zur Person des Meldenden sowie aller technischen Detailangaben, die Rückschlüsse auf die Identität des Meldenden oder Dritter ermöglichen könnten, aus eingehenden Meldungen.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

„Ereignis“ bezeichnet einen Unfall, eine Störung oder eine schwere Störung im Sinne von Artikel 3 Buchstaben a), j) und k) der Richtlinie 94/56/EG, einen anderen Mangel oder eine Fehlfunktion eines Luftfahrzeugs, seiner Ausrüstung oder von Gegenständen der Bodenausrüstung und Elementen des Navigationssystems, die für den Betrieb eines Luftfahrzeugs, die Erbringung einer Flugsicherungsdienstleistung oder die Bereitstellung von Navigationshilfen für Luftfahrzeuge oder im Zusammenhang damit benutzt werden oder benutzt werden sollen.

„Meldepflichtiges Ereignis“ bezeichnet ein Ereignis, das ein Luftfahrzeug, dessen Insassen oder Dritte gefährdet oder in Ermangelung korrektiver Maßnahmen gefährden kann. Die Anhänge I und II enthalten eine nicht erschöpfende Aufzählung von Beispielen meldepflichtiger Ereignisse.

*Artikel 4***Meldepflicht**

(1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass meldepflichtige Ereignisse an die in Artikel 5 Absatz 1 genannte zuständige Behörde von Personen zu melden sind, die

- a) Betreiber oder Führer eines turbinengetriebenen Luftfahrzeugs oder eines Verkehrsflugfahrzeugs ist, das unter der Aufsicht der zuständigen Zivilluftfahrtbehörde eingesetzt oder betrieben wird;
- b) gewerbsmäßig ein solches Luftfahrzeug oder Ausrüstungen oder Teile davon herstellt oder instandhält;
- c) einen Nachprüfschein („Certificate of maintenance review“) oder die Bescheinigung der Freigabe zum Betrieb („Certificate of release to service“) für ein solches Luftfahrzeug oder Ausrüstungen oder Teile davon unterzeichnet;
- d) eine Funktion ausübt, die eine Qualifikation als Fluglotse voraussetzt;
- e) die Funktion des Leiters eines Flughafens, auf dem Verkehrsflugfahrzeuge verkehren, ausübt;
- f) eine Funktion im Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, Instandhaltung, Reparatur, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Ausrüstungen am Boden ausübt, die für den Betrieb eines Luftfahrzeugs oder die Erbringung einer Flugsicherungsdienstleistung oder die Bereitstellung von Navigationshilfen für Luftfahrzeuge oder im Zusammenhang damit benutzt werden oder benutzt werden sollen;
- g) eine Funktion im Zusammenhang mit der Abfertigung von Luftfahrzeugen am Boden ausübt, einschließlich Betankung, Servicearbeiten, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Flugzeugs.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

(2) Die Mitgliedstaaten unterstützen das Erstellen freiwilliger Meldungen durch alle Personen, die im Rahmen anderer Tätigkeiten im Bereich der Zivilluftfahrt ähnliche Funktionen wie die in Absatz 1 genannten ausüben.

(3) Die Kommission kann nach dem Verfahren von Artikel 10 Absatz 2 beschließen, in Absatz 1 weitere Kategorien von Meldepflichtigen aufzunehmen und die Anhänge zur Erweiterung oder Änderung des Beispielerzeichnisses zu überarbeiten.

*Artikel 5***Erfassung und Speicherung von Informationen**

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine zuständige Behörde, die ein System zur Erfassung, Auswertung, Verarbeitung und Speicherung von Ereignismeldungen einrichtet.

Die folgenden Stellen können mit der entsprechenden Zuständigkeit betraut werden:

- a) die nationale Zivilluftfahrtbehörde, sofern gewährleistet ist, dass die Ausübung dieser Funktion unabhängig von jeder anderen Aufgabe dieser Behörde erfolgt;
- b) die nach Artikel 6 der Richtlinie 94/56/EG eingerichtete Untersuchungsstelle.

(2) Die gemäß Artikel 4 erfassten Meldungen werden in einer Datenbank gespeichert.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass sicherheitsrelevante Informationen aus vertraulichen Meldungen nach Artikel 9 ebenfalls in dieser Datenbank gespeichert werden.

*Artikel 6***Informationsaustausch**

(1) Die Mitgliedstaaten nehmen an einem gegenseitigen Informationsaustausch teil, indem sie alle sicherheitsrelevanten, in der Datenbank nach Artikel 5 Absatz 2 gespeicherten Informationen den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten und der Kommission zugänglich machen.

Die Datenbank muss mit der in Absatz 2 beschriebenen Software kompatibel sein.

GEÄNDERTER VORSCHLAG

Die Datenbank muss mit der in Absatz 3 beschriebenen Software kompatibel sein.

(2) Bei Eingang einer Meldung registriert die nach Artikel 5 Absatz 1 benannte zuständige Behörde eines Mitgliedstaats diese in ihrer Datenbank und unterrichtet, je nach Zweckmäßigkeit, die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, in dem das Ereignis stattgefunden hat, des Mitgliedstaates, in dem das Luftfahrzeug registriert ist, des Mitgliedstaates, in dem das Luftfahrzeug hergestellt wurde und/oder des Mitgliedstaates, in dem der Betreiber zugelassen ist.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

(2) Die Kommission entwickelt für den Zweck der Richtlinie eine besondere Software. Die Mitgliedstaaten können diese Software für den Betrieb ihrer eigenen Datenbank verwenden.

(3) Die Kommission kann zur Erleichterung des in Absatz 1 vorgesehenen Informationsaustauschs geeignete Maßnahmen nach dem Verfahren von Artikel 10 Absatz 2 treffen.

Artikel 7

Verbreitung der Informationen

(1) Informationen über Ereignisse, die nach Artikel 5 und 6 gesammelt und ausgetauscht wurden, sind allen Stellen, die für die Sicherheitsaufsicht in der Zivilluftfahrt oder die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt innerhalb der Gemeinschaft zuständig sind, zugänglich zu machen, damit sie sicherheitstechnische Lehren aus den gemeldeten Ereignissen ziehen können.

(2) Die Kommission kann nach dem Verfahren von Artikel 10 Absatz 2 die Freigabe ausgewählter Informationen an die in Artikel 4 Absatz 1 genannten Kategorien von Meldepflichtigen und an betroffene Dritte beschließen. Grundlage solcher Entscheidungen, die allgemein oder für den Einzelfall erfolgen können, ist die Notwendigkeit,

— Personen und Stellen die Informationen bereitzustellen, die sie zur Beseitigung von Flugsicherheitsmängeln und zur Verbesserung der Flugsicherheit benötigen und

— Stellen, die auf Flugsicherheit oder unmittelbar damit zusammenhängende Angelegenheiten spezialisiert sind, die Analyse von Ereignissen zu ermöglichen.

Die Entscheidung, Informationen nach diesem Absatz zu verbreiten, kann unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 8 auf das für die Zwecke des Nutzers nötige Mindestmaß beschränkt werden.

(3) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen mindestens einmal im Jahr einen Sicherheitsbericht mit Informationen zu der Art der Ereignisse, die in ihren Systemen zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse gesammelt wurden, um die Öffentlichkeit über das Sicherheitsniveau im Luftverkehr zu unterrichten. Die Mitgliedstaaten können auch anonymisierte Meldungen veröffentlichen.

GEÄNDERTER VORSCHLAG

(3) Die Kommission entwickelt für den Zweck der Richtlinie eine besondere Software. Die Mitgliedstaaten können diese Software für den Betrieb ihrer eigenen Datenbank verwenden.

(4) Die Kommission kann zur Erleichterung des in Absatz 1 vorgesehenen Informationsaustauschs geeignete Maßnahmen nach dem Verfahren von Artikel 10 Absatz 2 treffen.

Unverändert

Die Entscheidung, Informationen nach diesem Absatz zu verbreiten, wird unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 8 auf das für die Zwecke des Nutzers nötige Mindestmaß beschränkt.

Der Informationsempfänger verpflichtet sich seinerseits, die Informationen nicht weiterzuverbreiten.

(3) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen mindestens einmal im Jahr einen Sicherheitsbericht mit Informationen zu der Art der Ereignisse, die in ihren Systemen zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse gesammelt wurden, um die Öffentlichkeit über das Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt zu unterrichten. Die Mitgliedstaaten können auch anonymisierte Meldungen veröffentlichen.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

Artikel 8

Unverändert

Datenschutz

(1) Die gemäß Artikel 6 ausgetauschten und gemäß Artikel 7 Absatz 1 und 2 verbreiteten Informationen sind vertraulich und dürfen von den Teilnehmern und Empfängern nur zur Ausübung ihrer Tätigkeit benutzt werden.

(1) Die gemäß Artikel 6 ausgetauschten und gemäß Artikel 7 Absatz 1 und 2 verbreiteten Informationen sind vertraulich und dürfen nur zur Ausübung der Tätigkeiten im Sinne von Artikel 1 benutzt werden.

(2) Ungeachtet der Art oder Klassifizierung von Ereignissen werden Namen oder Anschriften von Einzelpersonen nicht in der Datenbank nach Artikel 5 Absatz 2 registriert.

Unverändert

(3) Die zuständige Behörde legt den Namen der meldenden Person oder einer Person, auf die sich eine Meldung bezieht, nicht offen, es sei denn, sie wird im Rahmen einer gerichtlichen Untersuchung hierzu verpflichtet oder die betroffenen Personen genehmigen die Offenlegung.

Entfällt

(4) Die Mitgliedstaaten enthalten sich der Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie ausschließlich aufgrund einer Meldung im Rahmen des einzelstaatlichen Systems zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse Kenntnis erlangen.

(3) Die Mitgliedstaaten enthalten sich der Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie ausschließlich aufgrund einer Meldung im Rahmen des einzelstaatlichen Systems zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse Kenntnis erlangen, außer in Fällen von Pflichtverletzung, die auf grobe Fahrlässigkeit hinausläuft.

(5) Die Mitgliedstaaten nehmen eine Anpassung ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften vor, um zu gewährleisten, dass Beschäftigte, die Ereignisse, von denen sie Kenntnis erlangen, ordnungsgemäß und wahrheitsgemäß melden, keine nachteilige Behandlung durch ihren Arbeitgeber erfahren.

(4) Die Mitgliedstaaten nehmen eine Anpassung ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften vor, um zu gewährleisten, dass Beschäftigte, die Ereignisse, von denen sie Kenntnis erlangen, ordnungsgemäß und wahrheitsgemäß melden, keine nachteilige Behandlung durch ihren Arbeitgeber erfahren.

(6) Dieser Artikel gilt unbeschadet einzelstaatlicher Vorschriften zum Zugriff von Behörden der Rechtspflege auf Informationen.

(5) Dieser Artikel gilt unbeschadet einzelstaatlicher Vorschriften zum Zugriff von Behörden der Rechtspflege auf Informationen.

Artikel 9

Unverändert

Vertrauliche Meldung

Die Mitgliedstaaten nehmen eine Anpassung ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften vor, um die Anonymisierung freiwilliger Meldungen nicht meldepflichtiger Ereignisse durch Stellen zu ermöglichen, die Informationen über im Luftverkehrssystem beobachtete Mängel, die vom Meldenden als tatsächliches oder potentiell Risiko betrachtet werden, erfassen, auswerten und an Dritte, die diese Informationen zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit nutzen können, weitergeben.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

*Artikel 10***Ausschuss**

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 12 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt ⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Bei Bezugnahmen auf diesen Absatz gelten gestützt auf Artikel 8 des Beschlusses 1999/468/EG die Artikel 5 und 7 desselben.

(3) Die Frist nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

*Artikel 11***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens [...] nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen haben.

*Artikel 12***Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

*Artikel 13***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens zwei Jahre nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Unverändert

⁽¹⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

ANHANG I

VERZEICHNIS VON BEISPIELEN MELDEPFLICHTIGER EREIGNISSE

Anmerkung: In diesem Anhang sind die meisten meldepflichtigen Ereignisse aufgeführt, das Verzeichnis erhebt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Andere Ereignisse, die nach Auffassung der Beteiligten die Kriterien der Meldepflicht erfüllen, sind ebenfalls zu melden.

A. FLUGBETRIEB

i) **Betrieb des Luftfahrzeugs**

- a) Ein Ausweichmanöver, mit dem ein Zusammenstoß mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem anderen Gegenstand oder eine unsichere Situation vermieden werden soll, oder eine Situation, in der ein Ausweichmanöver angemessen gewesen wäre
- b) Störungen bei Start oder Landung, einschließlich vorsorglicher Landungen und Notlandungen. Ereignisse wie Zukurzkommen, Überschreiten der Start- und Landebahnenenden oder -seiten, Starts, Startabbrüche, Landungen oder Landeversuche auf einer geschlossenen, belegten oder falschen Start- und Landebahn
- c) Erhebliches Unterschreiten der zu erwartenden Leistung beim Start oder Anfangssteigflug
- d) Kritische Treibstofffehlmenge oder Unmöglichkeit, Treibstoff umzupumpen oder die gesamte nutzbare Treibstoffmenge zu verbrauchen
- e) Verlust der Kontrolle (auch teilweise oder vorübergehend) ungeachtet der Gründe
- f) Ereignisse bei Geschwindigkeiten nahe oder oberhalb von V_1 als Folge oder Ursache gefährlicher Situationen oder potentiell gefährlicher Situationen (z. B. Startabbruch, Heckaufsetzer, Verlust der Triebwerksleistung usw.)
- g) Durchstarten, das zu einer gefährlichen oder potentiell gefährlichen Situation führt
- h) Unbeabsichtigte erhebliche Abweichung von der Fluggeschwindigkeit, vom vorgesehenen Kurs oder von der vorgesehenen Flughöhe (um mehr als 300 Fuß im Luftraum ohne RVSM) aus beliebigen Gründen
- i) Unterschreiten der Entscheidungshöhe oder Sinkflugmindesthöhe ohne Vorliegen der erforderlichen Sichtmerkmale
- j) Harte Landung — Landung, nach der ein „Heavy Landing Check“ für erforderlich angesehen wird
- k) Überschreiten der Grenzwerte für ungleichmäßige Treibstoffverteilung
- l) Falsche Einstellung eines SSR-Codes oder einer Höhenmesser-Teilskala, woraus eine Gefahrensituation entsteht oder entstehen könnte
- m) Falsche Programmierung von oder fehlerhafte Eingaben in Geräten für die Navigation oder für Leistungsberechnungen oder Verwendung fehlerhafter Daten, was zu einer Gefahrensituation geführt hat oder hätte führen können
- n) Falsche Entgegennahme oder falsche Auslegung von Funksprüchen, die zu einer Gefahrensituation geführt hat oder hätte führen können
- o) Fehlfunktionen oder Schäden an der Treibstoffanlage, die erhebliche Auswirkungen auf die Treibstoffversorgung und/oder -verteilung nach sich zogen
- p) Luftfahrzeug verlässt befestigte Rollfläche, was zu einer Gefahr führt oder hätte führen könnte
- q) Unbeabsichtigte Fehlbedienung von Steuerelementen, die zu einer erheblichen Gefahr geführt hat oder hätte führen können
- r) Unmöglichkeit, die vorgesehene Luftfahrzeugkonfiguration während einer Flugphase zu erreichen (z. B. Fahrwerk und Fahrwerksklappen, Landeklappen, Stabilisatoren, Vorflügel usw.)
- s) Gefährliche oder potentielle gefährliche Situation als Folge einer Simulation von Notfallbedingungen während Schulung, Systemüberprüfungen oder Tests

- t) Von der Flugbesatzung festgestellte anormale Vibrationen
 - u) Anormale Eisansammlungen, die erhebliche Auswirkungen auf die Leistungs- oder Flugeigenschaften nach sich ziehen
 - v) Auslösen eines primären Warnsystems, das mit dem Manövrieren des Luftfahrzeugs im Zusammenhang steht, z. B. Konfigurationswarnung, Überzieh-Warnung („Stick Shake“), Geschwindigkeitswarnung usw., sofern nicht
 - w) die Flugbesatzung eindeutig festgestellt hat, dass es sich um eine Fehlwarnung handelt, und die Fehlwarnung nicht zu Schwierigkeiten oder Gefahren infolge der Reaktionen der Flugbesatzung auf die Warnung geführt hat
 - x) das Auslösen zu Schulungs- oder Prüfzwecken erfolgt ist
 - y) Warnung des Bodenannäherungswarnsystems (GPWS), falls
 - 1. das Luftfahrzeug dem Boden näher kommt als geplant oder erwartet oder
 - 2. die Warnung bei Instrumenten-Wetterbedingungen (IMC) oder nachts auftritt und feststeht, dass sie durch eine hohe Sinkfluggeschwindigkeit ausgelöst wurde (Modus 1), oder
 - 3. die Warnung darauf beruht, dass das Fahrwerk oder die Landeklappen an dem entsprechenden Punkt beim Landeanflug nicht ausgefahren wurden (Modus 4), oder
 - 4. sich eine Schwierigkeit oder Gefahr aufgrund der Reaktion der Besatzung auf die Warnung ergibt oder hätte ergeben können, z. B. verringerter Abstand von anderen Luftfahrzeugen. Dazu können Warnungen aller Modi oder Typen gehören, d. h. echte, störende oder Fehlwarnungen.
 - z) Alarm des Bodenannäherungswarnsystems (GPWS), falls sich eine Schwierigkeit oder Gefahr aufgrund der Reaktion der Besatzung auf den Alarm ergibt oder hätte ergeben können
 - aa) ACAS-Anweisungen (RA)
 - bb) durch Triebwerk- oder Propellerstrahl verursachte erhebliche Schäden oder schwere Verletzungen
- ii) **Notfälle**
- a) Brand, Explosion, Rauch oder giftige oder schädliche Gase, auch bei Löschung des Brandes
 - b) Anwendung eines nicht vorgesehenen Verfahrens durch die Flugbesatzung, um einen Notfall zu beherrschen
 - c) Nichteignung von Verfahren für den Einsatz in Notfällen, auch beim Einsatz zu Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfzwecken
 - d) Räumung des Flugzeugs in Notfällen
 - e) Druckabfall
 - f) Benutzung von Notfallausrüstung oder Anwendung vorgeschriebener Notfallverfahren während des Fluges oder am Boden, um eine Situation zu beherrschen
 - g) Erklärung eines Notfalls („Mayday“ oder „Pan“)
 - h) Nicht ordnungsgemäße Funktion von Notfallausrüstung oder -verfahren, einschließlich bei Benutzung/Anwendung zu Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfzwecken
 - i) Vorkommnisse, die die Notfallverwendung von Sauerstoff durch die Flugbesatzung erforderlich machen
- iii) **Funktionsunfähigkeit der Flugbesatzung**
- a) Funktionsunfähigkeit eines Mitglieds der Flugbesatzung, einschließlich vor Abflug, falls anzunehmen ist, dass es zu einer Funktionsunfähigkeit nach dem Start hätte kommen können
 - b) Funktionsunfähigkeit eines Mitglieds der Kabinenbesatzung, die es ihm unmöglich macht, wesentliche Notfallfunktionen wahrzunehmen

iv) **Verletzung**

Ereignisse, die zu erheblichen Verletzungen von Fluggästen oder Besatzungsmitgliedern geführt haben oder hätten führen können, die aber nicht als meldepflichtiger Unfall anzusehen sind

v) **Wetter**

- a) Blitzschlag, der zu erheblichen Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat
- b) Hagelschlag, der zu erheblichen Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat
- c) Durchfliegen schwerer Turbulenzen, das zur Verletzung von Insassen geführt hat oder nach dem die Durchführung eines Turbulenz-Checks des Luftfahrzeugs für erforderlich angesehen wird
- d) Durchfliegen von Scherwinden, das zu erheblichen Handhabungsschwierigkeiten geführt hat

vi) **Äußere Sicherheit**

- a) Rechtswidriger Eingriff in den Luftverkehr, einschließlich Bombendrohung oder Entführung
- b) Schwierigkeiten bei der Kontrolle betrunkenen, gewalttätiger oder sich Anordnungen widersetzender Fluggäste, woraus eine Gefahrensituation entstanden ist
- c) Entdeckung eines „blinden“ Passagiers

vii) **Sonstige Ereignisse**

- a) Mit übermäßiger Häufigkeit auftretende Ereignisse einer bestimmten Art, die für sich allein genommen nicht als meldenswert angesehen würden, die aufgrund ihrer Häufigkeit aber eine potentielle Gefahr darstellen
- b) Vogelschlag, der zu erheblichen Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat
- c) Durchfliegen einer Wirbelschleppe, das zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Handhabung des Luftfahrzeugs geführt hat
- d) Jeder sonstige Vorfall gleich welcher Art, der als Gefährdung oder mögliche Gefährdung des Luftfahrzeugs oder seiner Insassen anzusehen ist

B. TECHNISCHE VORKOMMNISS AM LUFTFAHRZEUGviii) **Struktur**

Schäden an der Struktur des Luftfahrzeugs, die nicht als Unfall eingestuft werden

Hinweis: Nicht alle Schäden an der Struktur sind zu melden. Es ist nach der technischen Beurteilung zu entscheiden, ob ein Schaden schwerwiegend genug ist, um meldenswert zu sein. Die folgenden Beispiele können hierbei als Anhaltspunkte dienen:

1. Schäden an einem tragenden Strukturteil, das nicht als beschädigungstolerant eingestuft wird (lebenszeitbegrenzte Teil). Als tragende Strukturteile gelten alle Teile, die wesentlich zur Aufnahme von Flug-, Boden- und Drucklasten beitragen und deren Ausfall zu einem Totalausfall des Luftfahrzeugs führen könnte
2. Typische Beispiele für derartige Teile sind für Großflugzeuge in AC/ACJ 25.571(a) „Damage tolerance and fatigue evaluation of structure“, (Bewertung der Beschädigungstoleranz und Ermüdung der Struktur) und den entsprechenden ACJ-Unterlagen für Drehflügler aufgeführt
3. Schäden oder Mängel, die die zulässigen Schäden an als beschädigungstolerant eingestuften tragenden Strukturteilen überschreiten und bei planmäßigen Inspektionen festgestellt wurden
4. Schäden oder Mängel, die die zulässigen Toleranzen eines Strukturteils überschreiten, dessen Ausfall die Steifigkeit der Struktur so weit beeinträchtigen könnte, dass die vorgeschriebenen Sicherheitsmargen für Flattererscheinungen, aperiodische Bewegungen oder Steuerungsumkehr nicht mehr eingehalten werden können

5. Schäden oder Mängel an einem Strukturteil, die zum Lösen schwerer Bauteile führen könnten, wodurch Insassen verletzt werden könnten
6. Schäden oder Mängel an einem Strukturteil, die die ordnungsgemäße Systemfunktion gefährden könnte
7. Ablösen von Teilen des Luftfahrzeugs während des Fluges

ix) **Systeme**

Es werden die nachstehenden generischen, für alle Systeme geltenden Kriterien vorgeschlagen:

- a) Ausfall, erhebliche Störung oder Schädigung eines Systems, Teilsystems oder Ausrüstungssatzes, wodurch die Standard-Betriebsverfahren, Drills usw. nicht mehr zufriedenstellend durchgeführt werden können
- b) Unmöglichkeit der Systembeherrschung durch die Flugbesatzung, z. B.:
 1. ungewollte (selbständige) Aktionen
 2. fehlerhafte und/oder unvollständige Reaktion, einschließlich ungenügendem Bewegungsweg oder Schwergängigkeit
 3. selbständiges Bewegen der Steuerorgane
 4. mechanisches Lösen oder Ausfall
- c) Ausfall oder Störung exklusiver Systemfunktion(en) (in einem einzigen System können mehrere Funktionen integriert sein)
- d) Wechselseitige Beeinträchtigungen innerhalb eines Systems oder zwischen mehreren Systemen
- e) Ausfall oder Funktionsstörung der Schutzeinrichtung oder der zugehörigen Notfalleinrichtungen des Systems
- f) Ausfall der Redundanzfunktion des Systems außerhalb der Grenzwerte
- g) Ereignisse als Folge unvorgesehenen Systemverhaltens
- h) Bei Luftfahrzeugtypen mit einfach vorhandenen Hauptsystemen, Teilsystemen oder Ausrüstungssätzen
Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schaden an einem Hauptsystem, Teilsystem oder Ausrüstungssatz
- i) Bei Luftfahrzeugtypen mit mehreren voneinander unabhängigen Hauptsystemen, Teilsystemen oder Ausrüstungssätzen
Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schaden an mehr als einem Hauptsystem, Teilsystem oder Ausrüstungssatz
- j) Auslösen eines primären Warnsystems der Systeme oder Ausrüstungsteile des Luftfahrzeugs, sofern die Besatzung nicht eindeutig festgestellt hat, dass es sich um eine Fehlwarnung handelt, und sofern die Fehlwarnung nicht zu Schwierigkeiten oder Gefahren infolge der Reaktionen der Besatzung auf die Warnung geführt hat
- k) Leckagen von Hydraulikflüssigkeiten, Treibstoff, Öl oder anderen Flüssigkeiten, die feuergefährlich sind oder möglicherweise zu einer gefährlichen Verunreinigung der Flugzeugstruktur, Systeme oder -ausrüstungsteile geführt oder eine Gefahr für die Insassen dargestellt haben
- l) Fehlfunktionen oder Mängel an einem Anzeigesystem, wenn dies möglicherweise irreführende Anzeigen für die Besatzung verursacht
- m) Ausfälle, Fehlfunktionen oder Mängel, wenn diese in einer kritischen Flugphase auftreten und sich auf den Betrieb des betreffenden Systems auswirken
- n) Erhebliche Abweichungen der tatsächlichen Leistung von der freigegebenen Leistung, die zu einer Gefahrensituation geführt haben (unter Berücksichtigung der Genauigkeit der Leistungsberechnungsverfahren), einschließlich Bremswirkung, Treibstoffverbrauch usw.
- o) Asymmetrie bei Flugsteuerungseinrichtungen, z. B. Landeklappen, Vorflügeln, Störklappen usw.

In Anhang II ist eine Liste mit Beispielen der meldepflichtigen Ereignisse aufgeführt, die sich aus der Anwendung dieser generischen Kriterien auf bestimmte Einzelsysteme ergeben

x) **Antriebs- und Hilfskraftturbinen-Systeme (einschließlich Triebwerke, Propeller, Rotorsysteme und Hilfskraftturbinen)**

a) *Triebwerke*

Luftfahrzeugmuster mit einem oder zwei Triebwerken

- a) Flammendurchschlag, Abschaltung oder erhebliche Fehlfunktionen eines Triebwerks

Luftfahrzeugmuster mit drei oder mehr Triebwerken

- b) Flammendurchschlag, Abschaltung oder erhebliche Fehlfunktionen von mehr als einem Triebwerk

Triebwerke: Alle Luftfahrzeugmuster:

- c) Flammendurchschlag, Abschaltung oder erhebliche Fehlfunktionen eines Triebwerks, wenn dies während einer kritischen Flugphase (z. B. V_1 oder bei Anflug/Landung) auftritt oder wenn besondere Umstände vorliegen oder unvorhersehbare Folgen eintreten (z. B. unbeherrschbarer Ausfall, Brand, Schwierigkeiten bei der Handhabung des Luftfahrzeugs, usw.)

- d) Unbeherrschbarer Ausfall, erhebliches Überschreiten der Drehzahl oder Unmöglichkeit der Drehzahlregelung schnell drehender Komponenten (z. B. Hilfskraftturbine, Druckluftstarter, Klimatisierung, luftgetriebene Hilfsturbine, Propeller oder Rotor)

- e) Ausfall oder Fehlfunktion eines Teils eines Triebwerks, wodurch es zu einer oder mehreren der nachstehenden Folgen kommt:

1. mit hoher Energie austretende Teile
2. anhaltende Brände im Inneren oder Äußeren oder Austreten heißer Gase
3. Bruch an Triebwerksstruktur oder -lagerungen oder teilweiser bzw. vollständiger Verlust wesentlicher Teile des Triebwerks
4. Triebwerksschaden mit sichtbarer Rauchentwicklung oder Freisetzung unsichtbarer schädlicher oder toxischer Gase in der Innenraumbelüftung

- f) ungewollter Schub-/Leistungsverlust, -wechsel oder -schwankungen, wobei:

1. bei einem mehrmotorigen Luftfahrzeug mehr als ein Triebwerk hiervon betroffen ist, insbesondere bei zweimotorigen Luftfahrzeugen, oder
2. diese Erscheinungen bei einmotorigen Luftfahrzeugen in übermäßiger Form auftreten, oder
3. bei mehrmotorigen Luftfahrzeugen der gleiche oder ein ähnlicher Triebwerkstyp wie in einmotorigen Luftfahrzeugen hiervon betroffen ist

- g) Schäden, die eine Aussonderung des Teils bedingen und an einem lebenszeitbegrenzten Teil vor Erreichen der vollen Teilebensdauer festgestellt werden

- h) Mängel allgemeinen Ursprungs, die im Flug eine derart hohe Abschaltrate verursachen, dass die Möglichkeit besteht, dass während eines Fluges mehr als ein Triebwerk abgeschaltet wird

- i) Schub in einer anderen als vom Piloten angeforderten Richtung oder Funktionsausfall bzw. unbeabsichtigte Funktion des Schubumkehrsystems

- j) deutlich fehlende Reaktion auf die Gashebelbewegungen des Piloten bei einmotorigen Luftfahrzeugen

- k) Funktionsausfall oder unbeabsichtigte Funktion eines Triebwerksbegrenzers oder Steuergeräts im Bedarfsfall

- l) erhebliche Überschreitung der Triebwerksparameter

- m) Unmöglichkeit, ein Triebwerk durch normale Verfahren abzuschalten oder Leistung, Schub oder Drehzahl zu regeln

- n) Unmöglichkeit, ein funktionsfähiges Triebwerk wieder zu starten

b) Propeller und Getriebe

1. Schäden oder Mängel, die zum vollständigen oder teilweisen Ablösen eines Blatts und/oder zu erheblichen Vibrationen führen können
2. Schäden oder Mängel an Propellergetriebe/-anbringung, die zum Ablösen des Propellers während des Flugs und/oder zu Fehlfunktionen der Propellersteuerung führen könnten
3. Einschalten der Schubumkehr zum falschen Zeitpunkt
4. Automatische Verstellung von Segelstellung oder Anstellwinkel zum falschen Zeitpunkt
5. erhebliche Drehzahlüberschreitung
6. Ausfall der Einstellmöglichkeit für den Anstellwinkel

c) Hilfskraftturbinen

1. Abschaltung der Hilfskraftturbine, wenn diese gemäß Mindestausrüstungsliste verwendet wird
2. Unmöglichkeit der Abschaltung der Hilfskraftturbine
3. erhebliche Drehzahlüberschreitung
4. Unmöglichkeit, die Hilfskraftturbine anzulassen, wenn sie für den Luftfahrzeugbetrieb benötigt wird

xi) Langstreckenflüge mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS)

- a) Ausfall eines Hydrauliksystems
- b) Ausfall eines Nebenluftsystems
- c) Fehler oder Fehlfunktion, durch die der ordnungsgemäße ETOPS-Betrieb beeinträchtigt werden könnte

xii) Sonstige Ereignisse

- a) Ereignisse, die normalerweise nicht als meldepflichtig gelten (z. B. Innenausstattung und Kabinenausrüstung, Wassersysteme, Gegenstände der Mindestausrüstungsliste), falls die Umstände des Ereignisses zu einer Gefährdung des Luftfahrzeugs oder seiner Insassen geführt haben
- b) Brand, Explosion, Rauch oder toxische oder schädliche Dämpfe
- c) Sonstige Ereignisse, die zu einer Gefährdung des Luftfahrzeugs führen können oder die Sicherheit der Insassen des Luftfahrzeugs oder von Menschen oder Gegenständen in der Nähe des Luftfahrzeugs oder am Boden gefährden können
- d) Ausfall oder Mängel der Kabinen-Lautsprecheranlage, sodass Fluggastdurchsagen nicht möglich oder unhörbar sind
- e) Ausfall der Pilotensitzregelung während des Flugs

C. INSTANDHALTUNG UND INSTANDSETZUNG DER LUFTFAHRZEUGE

- xiii) Falsche Montage von Teilen oder Komponenten des Luftfahrzeugs, die bei einem nicht speziell für diesen Zweck vorgesehenen Inspektions- oder Prüfverfahren festgestellt wird
- xiv) Heißluftleck, das zu Schäden an der Struktur führt
- xv) Schäden, die eine Aussonderung des Teils bedingen und an einem lebenszeitbegrenzten Teil vor Erreichen der vollen Teilelebensdauer festgestellt werden
- xvi) Schäden oder Beeinträchtigungen (z. B. Brüche, Risse, Korrosion, Delamination, Ablösung usw.), gleich welcher Ursache (z. B. Flattern, Steifigkeitsverluste oder strukturelle Schäden), an
 - a) der primären Struktur oder einem grundlegenden Strukturelement (gemäß Festlegung im Instandsetzungshandbuch des Herstellers), wenn sie die gemäß Instandsetzungshandbuch zulässigen Grenzen überschreiten und eine Instandsetzung oder einen teilweisen oder vollständigen Austausch des Elements erforderlich machen;

- b) der sekundären Struktur, die in der Folge das Luftfahrzeug gefährdet haben oder hätten gefährden können
- c) Triebwerk, Propeller oder Hubschrauber-Rotorsystem
- xvii) Ausfall, Fehlfunktion oder Mängel an einem System oder Ausrüstungsteil oder Schäden oder Beeinträchtigungen, die aufgrund der Ausführung einer Lufttüchtigkeitsanweisung oder einer anderen verbindlichen Anweisung einer Aufsichtsbehörde festgestellt werden, sofern
 - a) sie zum ersten Mal von dem Betreiber oder der ausführenden Stelle festgestellt werden
 - b) bei einer nachfolgenden Ausführung der Anweisungen die darin angegebenen zulässigen Grenzen überschritten werden und/oder veröffentlichte Reparatur-/Abhilfeverfahren nicht verfügbar sind. Beispielsweise ist eine Meldung erforderlich, wenn der festgestellte Zustand einen Antrag bei der Behörde des Entwurfsstaats oder bei der Aufsichtsbehörde auf eine Heraufsetzung der Grenzwerte und/oder besondere Reparatur-/Abhilfeverfahren erfordert
- xviii) Ausfälle oder Mängel an lebenszeitbegrenzten Teilen oder „kritischen Elementen“ von Drehflüglern (gemäß Festlegung in den Herstellerhandbüchern)
- xix) Nicht ordnungsgemäße Funktion von Notfallsystemen oder Notfallausrüstungen, einschließlich der Ausstiegstüren und Beleuchtung, auch bei Benutzung zu Instandhaltungs- oder Prüfzwecken
- xx) Nichteinhaltung oder erhebliche Fehler bei der Einhaltung der vorgeschriebenen Instandhaltungsverfahren

D. FLUGVERKEHRSDIENSTE, EINRICHTUNGEN UND BODENDIENSTE

xxi) **Flugverkehrsdienste**

- a) In erheblichem Maße unzutreffende, unzureichende oder irreführende Informationen aus einer Informationsquelle am Boden, z. B. ATC, ATIS, Wetterdienst, Navigationsdatenbanken, Karten, Handbücher usw.
- b) Flugführung unter Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Bodenfreiheit
- c) Angabe einer unzutreffenden Höhenmessereinstellung
- d) Unzutreffende Übermittlung, Entgegennahme oder Auslegung wichtiger Mitteilungen, wenn hieraus eine Gefahrensituation entsteht
- e) Abstand zwischen Luftfahrzeugen geringer als in der betreffenden Situation vorgeschrieben
- f) Nicht genehmigter Einflug in kontrollierten Luftraum jeglicher Art
- g) Nicht genehmigter oder unzulässiger Funkverkehr
- h) Ausfall der Boden- oder Satelliteneinrichtungen der Flugverkehrsdienste
- i) Größere Schäden oder erhebliche Abnutzung der Bewegungsflächen des Flugplatzes
- j) Bewegungsflächen des Flugplatzes durch Luftfahrzeuge, Fahrzeuge, Tiere oder Fremdkörper versperrt, was zu einer gefährlichen oder potentiell gefährlichen Situation führt
- k) Gefährliche Situation durch fehlerhafte oder unzureichende Markierung von Hindernissen oder Gefahren auf Bewegungsflächen des Flugplatzes

xxii) **Flugplätze und Flugplatzeinrichtungen**

- a) Ausfall, erhebliche Fehlfunktion oder Nichtverfügbarkeit der Flugplatzbefeuerung
- b) Erhebliche Verunreinigung der Struktur, Systeme oder Ausrüstung von Luftfahrzeugen durch die Beförderung von Gepäck oder Fracht
- c) Falsche Beladung mit Fluggästen, Gepäck oder Fracht, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung bezüglich der Massenverteilung und Schwerpunktlage des Luftfahrzeugs führen kann
- d) Falsches Verladen von Gepäck (einschließlich Handgepäck) oder Fracht, wodurch das Luftfahrzeug, seine Ausrüstung oder Insassen gefährdet oder die Notevakuierung behindert werden kann

- e) Unsachgemäßes Verladen von Frachtcontainern oder sonstigen größeren Frachtstücken
 - f) Beförderung oder beabsichtigte Beförderung von gefährlichen Gütern unter Verstoß gegen die geltenden Vorschriften, einschließlich falscher Kennzeichnung und Verpackung von gefährlichen Gütern
- xxiii) **Fluggäste/Gepäck/Fracht**
- a) Kollision eines nichtstationären Luftfahrzeugs mit einem anderen Luftfahrzeug, Fahrzeug oder sonstigen Gegenstand am Boden
 - b) Austritt erheblicher Mengen Treibstoff während des Betankens
 - c) Betankung mit falschen Treibstoffmengen, die erhebliche Auswirkungen auf die Flugdauer, Leistung, Schwerpunktage oder strukturelle Festigkeit des Luftfahrzeugs hat
 - d) Betankung mit verunreinigtem oder falschem Treibstoff oder mit verunreinigten oder falschen sonstigen Betriebsflüssigkeiten/Gasen (einschließlich Sauerstoff und Trinkwasser)
- xxiv) **Bodenabfertigung des Luftfahrzeugs**
- a) Ausfall, Fehlfunktion oder Mängel von Ausrüstungen am Boden, die zur Prüfung von Luftfahrzeugsystemen und -ausrüstungen verwendet werden, falls bei den erforderlichen Routineinspektions- und -prüfverfahren das Problem nicht eindeutig zu erkennen war und dies zu einer Gefahrensituation führt
 - b) Nichteinhaltung oder erhebliche Fehler bei der Einhaltung vorgeschriebener Abfertigungsverfahren

ANHANG II

In den folgenden Abschnitten sind Beispiele für meldepflichtige Ereignisse entsprechend der Anwendung der allgemeinen Kriterien für spezifische Systeme in Anhang I, B. ix) aufgeführt.

1. Klima-/Lüftungsanlage

- a) vollständiger Ausfall der Avionikkühlanlage
- b) Druckabfall

2. Automatisches Flugsteuerungssystem

- a) Automatisches Flugsteuerungssystem geht nach dem Einschalten nicht in den vorgesehenen Betriebsmodus über
- b) von der Flugbesatzung gemeldete erhebliche Schwierigkeiten bei der Beherrschung des Luftfahrzeugs in Verbindung mit der Funktion des automatischen Flugsteuerungssystems
- c) Ausfall einer Abschaltvorrichtung für das automatische Flugsteuerungssystem
- d) unerwarteter Betriebsmoduswechsel des automatischen Flugsteuerungssystems

3. Kommunikation

- a) Ausfall oder Mängel der Kabinen-Lautsprecheranlage, sodass Fluggastdurchsagen nicht möglich oder unhörbar sind
- b) Gesamtausfall des Kommunikationssystems während des Flugs

4. Elektrische Anlage

- a) Ausfall eines Verteilersystems der elektrischen Anlage (AC oder DC)
- b) Totalausfall oder Ausfall von mehr als einem Elektrogeneratorsystem
- c) Ausfall des Reserve- (Notfall-) Elektrogeneratorsystems

5. Cockpit/Kabine/Frachträume

- a) Ausfall der Pilotensitzverstellung während des Flugs
- b) Ausfall eines Notfallsystems oder -ausrüstungsteils, einschließlich der Notausstiegs-Signalanlage, aller Ausstiegs-türen, der Notbeleuchtung usw.
- c) Ausfall der Haltevorrichtungen des Frachtladesystems

6. Brandschutzanlage

- a) Brandalarme, mit Ausnahme der sofort als falsch bestätigten Alarme
- b) nicht erkannter Ausfall oder Mangel der Brand-/Rauchmelde- bzw. Brand-/Rauchschutzanlage, der zum Ausfall bzw. zur Funktionseinschränkung der Brandmelde- bzw. Brandschutzanlage führen könnte
- c) Ausbleiben einer Brandmeldung bei einem tatsächlich ausgebrochenen Brand

7. Flugsteuerung

- a) Asymmetrie der Landeklappen, Vorflügel, Störklappen usw.
- b) Eingeschränkte Beweglichkeit, Schwergängigkeit oder schlechtes oder verspätetes Ansprechen bei der Betätigung primärer Flugsteuerungssysteme oder deren zugehöriger Feststellsysteme
- c) selbständiges Bewegen der Steuerorgane
- d) von der Flugbesatzung wahrgenommene Vibrationen an den Steuerorganen
- e) Lösen oder Ausfall der mechanischen Flugsteuerung
- f) Erhebliche Beeinträchtigung der normalen Steuerung des Luftfahrzeugs oder Verschlechterung der Flugeigenschaften

8. Treibstoffanlage

- a) Fehlfunktion am Treibstoffmengen-Anzeigesystem, die zum Totalausfall der Anzeige oder zur Fehlanzeige der mitgeführten Treibstoffmenge führt
- b) Treibstoffaustritt, der zu größerem Treibstoffverlust, Brandgefahr oder erheblicher Verunreinigung geführt hat
- c) Fehlfunktion oder Mängel des Treibstoffablasssystems, die zum unbeabsichtigten Verlust einer erheblichen Treibstoffmenge, zu Brandgefahr oder gefährlicher Verunreinigung der Luftfahrzeugausrüstung geführt oder das Ablassen von Treibstoff unmöglich gemacht haben
- d) Fehlfunktionen oder Mängel des Treibstoffsystems, die erhebliche Auswirkungen auf die Treibstoffversorgung und/oder -verteilung hatten
- e) Unmöglichkeit, die gesamte nutzbare Treibstoffmenge umzupumpen oder zu verbrauchen

9. Hydraulik

- a) Ausfall eines Hydrauliksystems (nur ETOPS-Betrieb)
- b) Funktionsausfall des Isolationssystems
- c) Ausfall von mehr als einem Hydraulikkreis
- d) Ausfall des Hydraulik-Reservesystems
- e) unbeabsichtigtes Ausfahren der durch den Fahrtwind angetriebenen Turbine

10. Vereisungsmelde-/schutzsystem

- a) nicht erkannter Ausfall oder Leistungsminderung des Vereisungsschutz-/Enteisungssystems
- b) Ausfall von mehr als einem Sondenbeheizungssystem
- c) Unmöglichkeit einer symmetrischen Tragflügelenteisung

- d) anormale Eisablagerungen und dadurch erhebliche Beeinträchtigung von Leistung oder Flugeigenschaften
 - e) erhebliche Beeinträchtigung der Sicht der Besatzung
11. Anzeige-/Warn-/Aufzeichnungssysteme
- a) Fehlfunktion oder Mangel an einem Anzeigesystem, wenn die Möglichkeit besteht, dass die Besatzung auf Grund erheblicher Anzeigefehler an wesentlichen Systemen falsche Maßnahmen ergreift
 - b) Ausfall der roten Warnfunktion eines Systems
 - c) Ausfall oder Fehlfunktion von Aufzeichnungssystemen (FDR, CVR)
 - d) bei Glascockpits: Ausfall oder Fehlfunktion von mehr als einem Anzeigeschirm oder Computer für eine Anzeige-/Warnfunktion
12. Fahrwerk/Bremsen/Reifen
- a) Brand an der Bremsanlage
 - b) erheblicher Bremswirkungsverlust
 - c) unsymmetrische Bremswirkung, die zu erheblichen Abweichungen von der vorgesehenen Bahn führt
 - d) Ausfall des schwerkraftgetriebenen Fahrwerksystems (einschließlich bei planmäßigen Tests)
 - e) unbeabsichtigtes Ausfahren/Einfahren von Fahrwerk oder Fahrwerksklappen
 - f) Platzen mehrerer Reifen
13. Navigationssysteme (einschließlich Präzisionsanflugssysteme) und Luftdatensysteme
- a) Ausfall oder Versagen mehrerer Navigationsgeräte
 - b) Totalausfall oder Versagen mehrerer Luftdatensystemgeräte
 - c) stark irreführende Anzeigen
14. Sauerstoff
- a) Luftfahrzeuge mit Druckkabine: Ausfall der Sauerstoffversorgung im Cockpit
 - b) Ausfall der Sauerstoffversorgung einer erheblichen Anzahl Fluggäste (mehr als 10 %), einschließlich der Fälle, in denen dies bei Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfmaßnahmen festgestellt wird
15. Nebenluftsystem
- a) Heißluftleck, das zu einer Brandmeldung oder zu Strukturschäden führt
 - b) Ausfall sämtlicher Nebenluftsysteme
 - c) Ausfall des Nebenluftleck-Meldesystems
-