

32003L0042

4.7.2003

EUROOPA LIIDU TEATAJA

L 167/23

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2003/42/EÜ,

13. juuni 2003,

vahejuhtumitest teatamise kohta tsiviilennunduses

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾

olles nõu pidanud regioonide komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud menetluse kohaselt ⁽³⁾ vastavalt lepituskomitees 9. aprillil 2003 heakskiidetud ühistekstile

ning arvestades järgmist:

- (1) Tsiviilennunduses toimuvate lennuõnnetuste arv on viimasel aastakümnel jäänud üsna muutumatuks; sellest hoolimata on põhjust karta, et prognoositav liikluse suurenemine võib lähitulevikus põhjustada lennuõnnetuste arvu kasvu.
- (2) Nõukogu 21. novembri 1994. aasta direktiiv 94/56/EÜ, millega kehtestatakse tsiviilennunduses toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise põhimõtted, ⁽⁴⁾ on suunatud lennuõnnetuste ärahoidmisele, hõlbustades uurimiste viivitamatut läbiviimist.
- (3) Kogemused on näidanud, et sageli on juba enne lennuõnnetust mitmed intsidendid ja muud puudused osutanud turvaohu olemasolule.
- (4) Tsiviilennunduse suuremaks ohutuseks on vaja neist vahejuhtumitest rohkem teada, et lihtsustada analüüsi ja suundumuste jälgimist ning alustada parandusmeetmete võtmist.
- (5) Kui vahejuhtumiga on seotud liikmesriigis registreeritud või liikmesriigis registreeritud ettevõtja poolt kasutatav õhusõiduk, tuleks sellest vahejuhtumist teatada isegi sel juhul, kui see toimus väljaspool ühenduse territooriumi.
- (6) Iga liikmesriik peaks kehtestama kohustusliku teatamise süsteemi.
- (7) Tsiviilennunduse erinevad kategooriatesse kuuluvad töötajad märkavad lennuõnnetuste ärahoidmise seisukohast huvipakkuvaid vahejuhtumeid ning peaksid seetõttu neist teatama.
- (8) Võimaliku ohu avastamise tõhusust parandab suuresti selliseid vahejuhtumeid käsitleva teabe vahetus.
- (9) On vaja eri süsteemide vahelist teabevahetust toetavat tarkvara.
- (10) Lennuohutust käsitlev teave peaks olema kättesaadav neile üksustele, kes vastutavad tsiviilennundusohutuse reguleerimise või lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise eest ühenduses, ning vajaduse korral isikutele, kes võivad sellest õppida ning võtta või algatada vajalikke meetmeid ohutuse parandamiseks.
- (11) Lennuohutust käsitleva teabe tundliku laadi tõttu tagatakse selle kogumisel teabe konfidentsiaalsus, teabeallika kaitse ja tsiviilennunduse töötajate usaldus.
- (12) Üldsusele tuleks anda üldist teavet lennundusohutuse taseme kohta.
- (13) Tuleks võtta asjakohaseid meetmeid, et võimaldada konfidentsiaalsete teatamiskavade kehtestamist.
- (14) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta direktiivile 1999/468/EÜ, millega sätestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise kord. ⁽⁵⁾
- (15) Tuleks tagada koskõla Eurocontrol'i ja Ühinenud Lennuametite siseriiklike ekspertide poolt väljatöötatud teatamise tehniliste nõuetega. Teatatavate vahejuhtumite loetelus tuleks võtta arvesse nende kahe Euroopa organisatsiooni tööd. Rahvusvahelise Tsiviilennundusorganisatsiooni raames toimuvaid arenguid tuleks samuti arvesse võtta.
- (16) Liikmesriigid ei saa piisavalt saavutada kavandatud meetmete eesmärke, eriti lennuohutuse paranemist, sest liikmesriikide poolt eraldi kasutatavad teatamissüsteemid on vähem tõhusad kui teabevahetuse koordineeritud võrgustik, mis võimaldab võimalike lennuohutusprobleemide varasemat identifitseerimist; neid eesmärke saab seetõttu paremini saavutada ühenduse tasandil, nii et ühendus võib meetmed vastu võtta asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

⁽¹⁾ EÜT C 120 E, 24.4.2001, lk 148 ja EÜT C 332 E, 27.11.2001, lk 320.

⁽²⁾ EÜT C 311, 7.11.2001, lk 8.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 14. juuni 2001. aasta arvamus (EÜT C 53 E, 28.2.2002, lk 324), nõukogu 17. juuni 2002. aasta ühine seisukoht (EÜT C 197 E, 20.8.2002, lk 16) ja Euroopa Parlamendi 23. oktoobri 2002. aasta otsus (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata). Euroopa Parlamendi 13. mai 2003. aasta otsus ja nõukogu 13. mai 2003. aasta otsus.

⁽⁴⁾ EÜT L 319, 12.12.1994, lk 14.

⁽⁵⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 4

Artikkel 1

Eesmärk

Käesoleva direktiivi eesmärk on kaasa aidata lennuohutuse paranemisele, tagades vastava lennuohutust käsitleva teabe andmise, kogumise, talletamise, kaitsmise ja levitamise.

Vahejuhtumitest teatamise ainueesmärk on lennuõnnetuste ja -intsidentide ärahoidmine ja mitte süüle või vastutusele osutamine.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. *vahejuhtum* – tegevuse katkemine, puudus, viga või muu eeskirjadevastane asjaolu, mis on mõjutanud või võib mõjutada lennuohutust, kuid mille tagajärjel ei ole toimunud lennuõnnetust või tõsist intsidenti (edaspidi "lennuõnnetus või tõsine intsident"), nagu on määratletud direktiivi 94/56/EÜ artikli 3 punktides a ja k;
2. *disidentifitseerimine* – esitatud teabest kõikide teabe esitajaga seotud isiklike üksikasjade ja teataja või kolmandate isikute identifitseerimist võimaldavate tehniliste üksikasjade eemaldamine.

Artikkel 3

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse selliste vahejuhtumite suhtes, mis ohustavad või võivad nende eiramisel ohustada õhusõidukit, selles olevaid isikuid või mis tahes muid isikuid. Selliste vahejuhtumite loetelu on esitatud I ja II lisas.

2. Komisjon võib artikli 10 lõikes 2 sätestatud menetluse kohaselt otsustada näidete täiendamiseks või muutmiseks lisasid muuta.

3. Käesoleva direktiivi kohaldamisest Gibraltari lennujaama suhtes ei järeldu, et see kahjustaks Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi õiguslikke seisukohti nende vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb.

4. Käesoleva direktiivi kohaldamine Gibraltari lennujaama suhtes lükatakse edasi ajani, mil asutakse kohaldama seda korda, mis sisaldub Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi välisministrite 2. detsembril 1987 tehtud ühisdeklaratsioonis. Hispaania ja Ühendkuningriigi valitsused teevad nimetatud kohaldamiskuupäeva nõukogule teatavaks.

Kohustuslik teatamine

1. Liikmesriigid nõuavad, et allpool loetletud isikud teataksid oma ametiülesannete täitmisel artikliga 3 hõlmatud vahejuhtumitest artikli 5 lõikes 1 nimetatud pädevatele asutustele:

- a) sellise gaasiturbiinmootoriga või ühis-õhusõiduki kasutaja või kapten, mille kasutaja tegevuse ohutuse järelevalve eest hoolitseb liikmesriik;
- b) isik, kes liikmesriigi järelevalve all tegeleb gaasiturbiinmootoriga õhusõiduki või ühis-õhusõiduki või selle mis tahes seadme või osa kavandamise, tootmise, tehnilise hoolduse või muutmisega;
- c) isik, kes liikmesriigi järelevalve all allkirjastab gaasiturbiinmootoriga õhusõiduki või ühisveoõhusõiduki või selle mis tahes seadme või osa hooldustööde lehe või hooldustõendi;
- d) isik, kes täidab ametiülesannet, mis eeldab liikmesriigi poolt antud luba töötamiseks lennujuhi või lennuinformaatorina;
- e) nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusega (EMÜ) nr 2408/92 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele) ⁽¹⁾ hõlmatud lennujaama juhataja;
- f) isik, kes täidab ametiülesannet, mis on seotud selliste aeronavigatsiooniseadmete paigaldamise, muutmise, tehnohoolduse, remondi, ülevaatuse, lennukontrolli või järelevalvega, mille eest vastutab liikmesriik;
- g) isik, kes täidab õhusõiduki maapealse teenindusega seotud ametiülesandeid, kaasa arvatud tankimine, teenindus, lastiplaani koostamine, lastimine, jäätõrje ja pukseerimine määrusega (EMÜ) nr 2408/92 hõlmatud lennujaamas.

2. Liikmesriigid võivad õhutada kõiki muus tsiviillennundustegevuses lõikes 1 loetletud ametiülesannetega samalaadseid ülesandeid täitvaid isikuid vabatahtlikult teatama artikli 3 lõikes 1 nimetatud vahejuhtumitest.

Artikkel 5

Teabe kogumine ja talletamine

1. Liikmesriigid määravad ühe või mitu pädevat asutust, kes vastutavad artikli 4 kohaselt teatatud vahejuhtumeid käsitleva teabe kogumise, hindamise, töötlemise ja talletamise süsteemi loomise eest.

Selle vastutuse võib anda järgmistele erapooletult töötavatele asutustele:

- a) riigi tsiviillennundusamet; ja/või
- b) direktiivi 94/56/EÜ artikli 6 kohaselt asutatud uurimisorgan või -üksus; ja/või
- c) mis tahes muu sõltumatu organ või üksus, kellele see ülesanne on antud.

⁽¹⁾ EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8. Määrust on viimati muudetud 1994. aasta ühinemisaktiga.

Kui liikmesriik määrab rohkem kui ühe organi või üksuse, määrab ta ühe neist artikli 6 lõikes 1 nimetatud teabevahetuse kontaktpunktiks.

2. Pädevad asutused talletavad kogutud teabe oma andmebaasides.

3. Lisaks talletatakse neis andmebaasides teavet õnnetusjuhtumite ja tõsiste intsidentide kohta.

Artikkel 6

Teabevahetus

1. Liikmesriigid osalevad teabevahetuses, tehes kogu asjakohase lennuohutusega seotud artikli 5 lõikes 2 nimetatud andmebaasidesse talletatud teabe kättesaadavaks teiste liikmesriikide pädevatele asutustele ja komisjonile.

Andmebaasid peavad kokku sobima lõikes 3 kirjeldatud tarkvaraga.

2. Vahejuhtumit käsitleva teabe vastuvõtnud artikli 5 lõike 1 kohaselt määratud pädev asutus sisestab selle teabe oma andmebaasidesse ja teatab sellest vajaduse korral selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus õhusõiduk on registreeritud ja toodetud ja/või kus kasutajale sertifikaat on antud.

3. Komisjon töötab käesoleva direktiivi kohaldamiseks välja eritarkvara, võttes arvesse liikmesriikide olemasolevate tarkvaradega kokkusobivuse vajadust. Pädev asutus võib seda tarkvara kasutada oma andmebaaside jaoks.

4. Komisjon võtab asjakohaseid meetmeid lõikes 1 nimetatud teabevahetuse lihtsustamiseks vastavalt artikli 10 lõikes 2 sätestatud korrale.

Artikkel 7

Teabe levitamine

1. Kõigil üksustel, kes vastutavad tsiviillennunduse ohutuse reguleerimise või tsiviillennunduses toimunud õnnetusjuhtumite ja intsidentide uurimise eest ühenduses, on juurdepääs artiklite 5 ja 6 kohaselt kogutud ja vahetatud, vahejuhtumeid käsitlevale teabele, et võimaldada neil teatatud vahejuhtumite põhjal teha ohutusega seotud järeldusi.

2. Ilma et see piiraks üldsuse õigust juurdepääsule komisjoni dokumentidele, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2001. aasta määruses (EÜ) nr 1049/2001 üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele, ⁽¹⁾ võtab komisjon omal algatusel ja artikli 10 lõikes 2 nimetatud korra kohaselt vastu meetmed ja nendega seotud tingimused lõikes 1 nimetatud teabe levitamiseks huvitatud isikutele. Meetmed võivad olla üldised või konkreetsetele isikutele suunatud ning nende aluseks on vajadus:

— anda isikutele ja organisatsioonidele teavet, mida nad vajavad tsiviillennunduse ohutuse parandamiseks,

— levitada üksnes teavet, mis on kasutajatele tingimata vajalik, et tagada nimetatud teabe nõuetekohane konfidentsiaalsus.

Käesoleva lõike alusel tehtud otsuses teabe levitamise kohta piiratakse antavat teavet selle teabega, mis on kasutajale tingimata vajalik, ilma et see piiraks artikli 8 sätteid.

3. Liikmesriigid võivad vähemalt kord aastas avaldada ohutusülevaate, mis sisaldab teavet nende siseriikliku kohustusliku vahejuhtumistest teatamise süsteemi poolt kogutud vahejuhtumite tüüpide kohta, et teavitada üldsust ohutuse tasemest tsiviillennunduses. Liikmesriigid võivad ka avaldada disidentifitseeritud aruandeid.

Artikkel 8

Teabe kaitse

1. Liikmesriigid võtavad oma siseriiklike õigusaktide kohaselt vajalikke meetmeid, et tagada nende poolt artikli 6 lõike 1 ja artikli 7 lõike 1 kohaselt saadud teabe asjakohane konfidentsiaalsus. Nad kasutavad seda teavet üksnes käesoleva direktiivi eesmärgil.

2. Olenemata vahejuhtumi või õnnetusjuhtumi või tõsise intsidenti tüübist või liigist, ei talletata üksikisikute nimesid või aadresse kunagi artikli 5 lõikes 2 nimetatud andmebaasid.

3. Ilma et see piiraks kriminaalõiguse kohaldatavaid eeskirju, hoiduvad liikmesriigid kohtumenetluse algatamisest selliste ettekavatsemata või tahtmatute seaduserikkumiste puhul, mis saavad neile teatavaks ainult seetõttu, et neist on teatatud siseriikliku kohustusliku vahejuhtumistest teatamise kava raames, välja arvatud raskete hooletusjuhtumite korral.

4. Liikmesriigid tagavad oma siseriiklike õigusaktide ja tavade määratletud korra kohaselt, et nende töötajate suhtes, kes teatavad neile võimalikult teadaolevatest intsidentidest, ei kohaldata tööandja mingeid piiranguid.

5. Käesoleva artikli kohaldamine ei piira nende siseriiklike eeskirjade kohaldamist, mis on seotud õigusasutuste juurdepääsuga teabele.

Artikkel 9

Vabatahtlik teatamine

1. Lisaks artiklitega 4 ja 5 kehtestatud kohustusliku teatamise süsteemile võivad liikmesriigid määrata ühe või mitu organit või üksust looma vabatahtliku teatamise süsteemi, et koguda ja analüüsida teavet lennunduses täheldatud puuduste kohta, millest teatamist kohustusliku teatamise süsteemi raames ei nõuta, kuid mis teataja arvates kujutavad endast olemasolevat või võimalikku ohtu.

2. Kui liikmesriik otsustab luua vabatahtliku teatamise süsteemi, kehtestab ta tingimused sellise süsteemi raames esitatavate vabatahtlike teadete disidentifitseerimiseks lõike 1 kohaselt määratud ühe või mitme organi või üksuse poolt.

⁽¹⁾ EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43.

3. Liikmesriigid tagavad, et konfidentsiaalsete teadete analüüsist saadav asjaomane disidentifitseeritud lennuohutust käsitlev teave talletatakse ja tehakse kättesaadavaks kõikidele pooltele selle kasutamiseks lennundusohutuse parandamiseks.

Artikkel 10

Komitee

1. Komisjoni abistab nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määruse (EMÜ) nr 3922/91 (tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses) ⁽¹⁾ artikliga 12 asutatud komitee.

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatud.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtjaks kehtestatakse kolm kuud.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

Artikkel 11

Rakendamine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 4. juulil 2005. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendes normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 12

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub selle Euroopa Liidu Teatajas avaldamise päeval.

Artikkel 13

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Luxembourg, 13. juuni 2003

Euroopa Parlamendi nimel

president

P. COX

Nõukogu nimel

eesistuja

V. PAPANDREOU

⁽¹⁾ EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 2871/2000 (EÜT L 333, 29.12.2000, lk 47).

I LISA

Õhusõiduki käitamise, tehnohoolduse, remondi ja tootmisega seotud teatatavate vahejuhtumite loetelu

- Märkus 1:* Kuigi käesolevas lisa loetletakse suurem osa teatatavatest vahejuhtumitest, ei saa see olla kõikehõlmav. Tuleks teatada ka kõikidest muudest vahejuhtumitest, mis asjaomaste isikute arvates vastavad teatamiskriteeriumidele.
- Märkus 2:* Käesolev lisa ei hõlma õnnetusjuhtumeid. Lisaks muudele õnnetusjuhtumitest teatamist hõlmavatele nõuetele tuleks need juhtumid talletada artikli 5 lõikes 2 nimetatud andmebaasis.
- Märkus 3:* Käesolev lisa sisaldab näiteid õhusõiduki käitamist, tehnohooldust, remonti ja tootmist hõlmavate teatamisnõuete kohta.
- Märkus 4:* Teatatavad vahejuhtumid on need, mille puhul tegutsemise turvalisus oli või oleks võinud olla ohustatud või mis oleks võinud tekitada ohuolukorda. Kui teataja arvates vahejuhtum ei ohustanud tegutsemise turvalisust, kuid võiks erinevate tõenäoliste asjaolude korral ohtu tekitada, tuleks vahejuhtumist teatada. See, mida loetakse teatamist eeldavaks ühe toote, osa või seadme puhul, ei pruugi olla teatamist eeldav teiste toodete, osade või seadmete puhul, ning üheainsa inim- või tehnilise teguri puudumine või olemasolu võib muuta vahejuhtumi õnnetusjuhtumiks või tõsiseks intsidendiks.
- Märkus 5:* Käitamise seotud konkreetsete kinnitusmenetluste (RVSM, ETOPS ja RNAV) või projekteerimis- või tehnilise hoolduse programmide juurde võivad kuuluda konkreetset nõuded kõnealuste kinnitusmenetluste või programmidega seotud rikestest või alatalitustest teatamise kohta.

SISUKORD

- A: ÕHUSÕIDUKI LENNUTEGEVUS
- B: ÕHUSÕIDUKI TEHNILINE TOIMIMINE
- C: ÕHUSÕIDUKI TEHNOHOOLDUS JA REMONT
- D: AERONAVIGATSIOONITEENUSED, -SEADMED JA MAAPEALSED TEENUSED
- A. ÕHUSÕIDUKI LENNUTEGEVUS
- i) **Õhusõiduki käitamine**
- a) Eemaldumismanöövrid:
- teise õhusõiduki, maapinna või muu esemega kokkupõrke oht või ohuolukord, mille puhul eemaldumismanööver oleks olnud asjakohane,
 - teise õhusõiduki, maapinna või muu esemega kokkupõrke vältimiseks nõutav eemaldumismanööver,
 - eemaldumismanööver muude ohuolukordade vältimiseks.
- b) Stardi- või maandumisintsendid, kaasa arvatud häda- või sundmaandumised. Sellised intsendid nagu vajakmaandumine või maandumisrajalt väljajooks. Startimised, katkestatud startimised, maandumised või maandumiskatsed suletud, hõivatud või valel tõusu- või maandumisrajal. Lennuraja hõivamine.
- c) Startimise hoojooksul või kõrgusevõtu algaasis vajalike lennuparameetrite mittaavutamine.
- d) Ohtlikult väike kütusekogus või võimetus kütust üle kanda või kogu kasutusel olevat kütust ära kasutada.
- e) Kontrolli kaotamine (kaasa arvatud osaline või ajutine) põhjusest olenemata.
- f) V_1 lähedal või sellest suuremal kiirusel toimuvad vahejuhtumid, mis tulenevad ohuolukordadest või võimalikest ohuolukordadest või põhjustavad neid (nt katkestatud startimine, saba kokkupuude maaga, mootori võimsuse kadu jne).
- g) Korduringile minek, mis tekitab ohuolukorra või võimalikku ohuolukorra.
- h) Tahtmatu oluline kõrvalekaldumine õhkkiirusest, ettenähtud kursist või kõrgusest (rohkem kui 300 jalga) põhjusest olenemata.
- i) Laskumine otsusekõrgusest või minimaalsest suhtelisest laskumiskõrgusest allapoole ilma ettenähtud visuaalkontaktita.
- j) Kohataju kaotamine tegeliku asukoha või teiste õhusõidukite suhtes.
- k) Ühenduse katkemine lennumeeskonna liikmete (CRM) või lennumeeskonna liikmete ja kolmandate isikute (salongitöötajad, lennujuhtimine (ATC), tehniline personal) vahel.
- l) Kõva maandumine – maandumine, mille puhul eeldatakse kõva maandumise järgset kontrolli.
- m) Kütuse tasakaalustamatuse piirmäära ületamine.

- n) SSR-koodi või kõrgusmõõturi skaala vale seadmine.
 - o) Navigatsiooniseadmete või toimivusarvutusteks kasutatavate seadmete programmeerimisviga või ekslikud kanded või ebaõigete andmete kasutamine.
 - p) Raadiotelefoniteadete ebaõige vastuvõtmine või tõlgendamine.
 - q) Toitesüsteemi alatalitus või defektid, mis mõjutavad mootori toidet ja/või kütuseetteannet.
 - r) Õhusõiduki tahtmatu väljasõit sillutatud pinnalt.
 - s) Õhusõiduki kokkupõrge teise õhusõiduki, liiklusvahendi või muu maapealse objektiga.
 - t) Mis tahes juhtimisseadise tahtmatu/ebaõige kasutamine.
 - u) Võimetus saavutada õhusõiduki ettenähtud konfiguratsiooni mis tahes lennufaasis (nt telik ja telikuluugid, tagatiivad, stabilisaatorid, eestiivad jne).
 - v) Oht või võimalik oht, mis tekib väljaõppeks või süsteemi kontrollimiseks tehtava rikketingimuste tahtliku matkimise tagajärjel.
 - w) Tavatu vibratsioon.
 - x) Mis tahes põhihoiatussüsteemi tegevus, mis on seotud õhusõiduki manööverdamisega, nt konfiguratsioonihoiatus, varisemishoiatus (juhisesamba väristi), kiiruse ületamise hoiatus jne, kui
 1. meeskond ei ole lõplikult kinnitanud, et tegemist oli valehoiatusega, ja tingimisel et see ei põhjustanud rasket või ohtlikku olukorda seoses meeskonna reageerimisega hoiatusele; või
 2. hoiatussüsteemi ei käitatud väljaõppe- või katseesmärgil.
 - y) Maa lähedusest hoiatava süsteemi (GPWS/TAWS) hoiatus, kui:
 1. õhusõiduk satub maapinnale lähemale, kui oli kavandatud või oodatud; või
 2. hoiatus saadakse instrumentaallennuilmaga või öösel ja selle põhjuseks loetakse liiga suurt laskumiskii-
rust (moodus 1); või
 3. hoiatus tuleneb sellest, et telikut ei ole välja lastud või maandumisklappe ei ole lähenemise vastavas
etapis maandumisasendisse pööratud (moodus 4); või
 4. meeskonna reageerimine hoiatusele oleks tekitanud või võinud tekitada raske või ohtliku olukorra, nt
võimaliku vähenenud hajutamise muude õhusõidukite suhtes. Siia võivad kuuluda mis tahes moodust
või tüüpi hoiatused ehk põhjendatud, tarbetud või valehoiatused.
 - z) GPWS/TAWS-häire, kui meeskonna reageerimine sellele tekitab või oleks võinud tekitada raske või ohtliku
olukorra.
 - aa) Kokkupõrkeohust hoiatava süsteemi (ACAS) antavad tegevussuunised (RA).
 - bb) Reaktiivmootori või propelleri õhuvoolust põhjustatud intsidendid, mille tagajärg on oluline kahju või
tõsine vigastus.
- ii) **Hädaolukorrad**
- a) Tulekahju, plahvatus, suits või mürgised aurud, isegi kui tulekahju kustutati.
 - b) Lennu- või salongimeeskonna poolt hädaolukorras kasutatavad tavatud menetlused, kui:
 1. menetlus on olemas, kuid seda ei kasutata;
 2. menetlust ei ole olemas;
 3. menetlus on olemas, kuid see on mittetäielik või sobimatu;
 4. menetlus on ebaõige;
 5. kasutatakse ebaõiget menetlust.
 - c) Hädaolukorras kasutamiseks ettenähtud menetluste puudulikkus ka tehnilise hoolduse, väljaõppe või katse-
tamise puhul.
 - d) Hädaolukorras evakueerimist põhjustav sündmus.
 - e) Dekompressioon.
 - f) Avariivarustuse või ettenähtud avariimenetluste kasutamine hädaolukorraga toimetulemiseks.
 - g) Hädaolukorra väljakuulutamist ("Mayday" või "Pan") põhjustav sündmus.
 - h) Avarisüsteemi või -varustuse, sealhulgas kõikide väljapääsude ja valgustuse rike ka tehnilise hoolduse,
väljaõppe või katsetamise puhul.
 - i) Sündmused, mis eeldavad avariihapniku kasutamist meeskonnaliikmete poolt.

iii) Meeskonna töövõime kaotus

- a) Lennumeeskonna mis tahes liikme töövõime kaotus, kaasa arvatud enne väljalendu tekkiv töövõime kaotus, kui leitakse, et see oleks võinud põhjustada töövõime kaotust ka pärast starti.
- b) Salongimeeskonna liikme töövõime kaotus, mille tagajärjel ta on võimetu täitma olulisi ülesandeid hädaolukorras.

iv) Vigastus

Vahejuhtumid, mis on põhjustanud või oleksid võinud põhjustada olulisi vigastusi reisijatele või meeskonnale, kuid mida ei loeta teatamist eeldavateks õnnetusjuhtumiteks.

v) Meteoroloogia

- a) Pikselööök, mis põhjustab õhusõiduki vigastuse või mis tahes olulise funktsiooni kadumise või häire.
- b) Rahehoog, mis põhjustab õhusõiduki vigastuse või mis tahes olulise funktsiooni kadumise või häire.
- c) Sattumine tugevasse turbulentsi, mis põhjustab õhusõidukis olevate isikute vigastusi või mida loetakse õhusõiduki turbulentsikontrolli eeldavaks.
- d) Tuulenihkesse sattumine.
- e) Jäätumine, mis põhjustab õhusõiduki vigastuse või mis tahes olulise funktsiooni kadumise või häire.

vi) Turvalisus

- a) Õigusvastane sekkumine õhusõiduki tegevusse, kaasa arvatud pommiähvardus või kaaperdamine.
- b) Raskused joobes, vägivaldsete või häirivate reisijate vaigistamisel.
- c) Piletita reisijate avastamine.

vii) Muud vahejuhtumid

- a) Korduvad konkreetset tüüpi vahejuhtumid, mida eraldi seisvatena ei loetaks teatamist eeldavateks, kuid mis oma korduvuse tõttu kujutavad endast võimalikku ohtu.
- b) Kokkupõrge linnuga, mis põhjustab õhusõiduki vigastuse või mis tahes olulise funktsiooni kadumise või häire.
- c) Keerisjälge sattumine.
- d) Mis tahes muu vahejuhtum, mis on ohustanud või oleks võinud ohustada õhusõidukit või selles viibijaid õhusõiduki pardal või maa peal.

B. ÕHUSÕIDUKI TEHNILINE TOIMIMINE**i) Konstruktsioon**

Kõikidest konstruktsioonirikest ei ole vaja teatada. Tehnilist hinnangut on vaja otsustamaks, kas rike on nii tõsine, et sellest tuleks teatada. Arvesse tuleb võtta järgmist:

- a) Sellise põhikonstruktsioonelemendi (PSE) kahjustus, mida ei ole tunnustatud kahjustuskindlaks (piiratud kasutusajaga element). Põhikonstruktsioonelemendid on elemendid, millele langeb oluline osa õhusõiduki lendamisest või maa peal tekkivast ja kompressioonikoormusest ja mille rike võib põhjustada õhusõiduki katastroofini viiva rikke.
- b) Sellise põhikonstruktsioonelemendi lubatud piiri ületav defekt või kahjustus, mis on tunnustatud kahjustuskindlaks.
- c) Sellise konstruktsioonelemendi lubatud piiri ületav kahjustus või defekt, mille rike võib nõrgendada konstruktsiooni jäikust sel määral, et nõutavat flatteri-, divergentsi- või pöördjuhtumitolerantsi enam ei saavutata.
- d) Konstruktsioonelemendi kahjustus või defekt, mis võib põhjustada massilt nii suurte osade eraldumist, et need võivad vigastada õhusõidukis olevaid isikuid.
- e) Konstruktsioonelemendi kahjustus või defekt, mis võib ohtu seada süsteemide nõuetekohase toimimise. Vt punkt ii.
- f) õhusõiduki mis tahes konstruktsioonelemendi eraldumine lennu ajal.

ii) Süsteemid

Soovitatakse järgmiste üldkriteeriumide kohaldamist kõikide süsteemide suhtes:

- a) Mis tahes süsteemi, allsüsteemi või seadmekomplekti rikkimine, oluline alataltus või defekt, kui tavapäraseid töövõtteid ei saa rahuldavalt kasutada.

- b) Meeskonna võimetus süsteemi kontrollida, näiteks:
 1. tahtmatu tegevus,
 2. ebaõige ja/või puudulik tegevus, kaasa arvatud piiratud liikumine või jäikus,
 3. propelleri piirkiiruse ületamine,
 4. mehaaniline lahkülütus või rike.
- c) Süsteemi ainufunktsiooni(de) rike või alatalitus (üks süsteem võib integreerida mitut funktsiooni).
- d) Süsteemisene või süsteemidevaheline häiritus.
- e) Süsteemiga seotud kaitseseadme või avarisüsteemi rike või alatalitus.
- f) Süsteemi julgestuse kadumine.
- g) Mis tahes vahejuhtum, mille tagajärg on süsteemi ettenägematu käitumine.
- h) Ühe põhisüsteemi, allsüsteemi või seadmekomplektiga õhusõidukite osas:

mis tahes põhisüsteemi, allsüsteemi või seadmekomplekti rikkimine, oluline alatalitus või defekt.
- i) Mitme sõltumatu põhisüsteemi, allsüsteemi või seadmekomplektiga õhusõidukite osas:

enama kui ühe põhisüsteemi, allsüsteemi või seadmekomplekti rikkimine, oluline alatalitus või defekt.
- j) Õhusõiduki süsteemide või seadmetega seotud hoiatussüsteemide tegevus, kui meeskond ei ole lõplikult kinnitanud, et tegemist oli valehoiatusega, tingimusel et valehoiatust ei põhjustanud rasket või ohtlikku olukorda seoses meeskonna reageerimisega hoiatusele.
- k) Hüdrovedelike, kütuse, õli või muude vedelike leke, mis põhjustas tulekahjuohtu, õhusõiduki konstruktsiooni, süsteemide või seadmete võimaliku ohtliku saastamise või ohu õhusõidukis viibijatele.
- l) Näidusüsteemi alatalitus või defekt, mille tagajärg on eksitavad näidud.
- m) Mis tahes rike, alatalitus või defekt, kui see tekib lennu olulises etapis ja avaldab mõju süsteemi toimimisele.
- n) Tegelik jõudluse jäämine oluliselt kinnitatud jõudlusest allapoole, mis on põhjustanud ohtliku olukorra (võttes arvesse jõudluse arvutamise meetodi täpsust), kaasa arvatud pidurdusefektiivsus, kütusekulu jne.
- o) Juhtimisseadmetiku, nt tagatiibade, eestiibade, spoilerite jne asümmeetria.

Käesoleva lisa liites esitatakse selliste teatavate eeldavate vahejuhtumite loetelu, mis tulenevad nende üldkriteeriumide kohaldamisest konkreetsete süsteemide suhtes.

iii) **Käiturid (sealhulgas mootorid, propellerimootorid ja tiivikusüsteemid) ning lisajõuseadmed (APU)**

- a) Mis tahes mootori seiskumine, seiskamine või alatalitus.
- b) Mis tahes suurel kiirusel pöörleva komponendi (nt abijõuallikas, õhuskäiviti, ventilatsiooniseade, suruõhk-mootor, propeller või tiivik) liiga suur pöörlemiskiirus või võimetus selle pöörleva komponendi kiirust kontrollida.
- c) Mis tahes mootoriosa või jõuseadmete rike või alatalitus, millel on järgmised tagajärjed (või üks neist):
 1. osade/kildude tungimine läbi kaitsekesta;
 2. kontrollimatu sise- või välisülekahju või kuuma gaasi väljatungimine;
 3. telgsurvejõu suundumine mujale kui piloodi soovitavas suunas;
 4. tõmbereversisüsteemi mittetoimimine või ekslik toimimine;
 5. võimetus reguleerida võimsust, telgsurvejõudu või pöörete arvu;
 6. mootori paigaldusaluse tõrge;
 7. jõuseadmete olulise osa osaline või täielik kadu;
 8. tihe nähtav suits või mürgiste ainete kontsentratsioon, mis on piisav meeskonna ja reisijate tegutsemisvõimetuks muutmiseks;
 9. võimetus tavamenetluste abil mootorit seisata;
 10. võimetus kasutuskõlblikku mootorit taaskäivitada.
- d) Telgsurvejõu/võimsuse tahtmatu kadu, muutumine või võnkumine, mida loetakse telgsurvejõu või võimsuse kaoks (LOTIC):
 1. ühemootorilise õhusõiduki puhul; või
 2. kui seda peetakse õhusõiduki jaoks liiga suureks; või

3. kui see võib mõjutada enamat kui ühte mootorit mitmemootorilises õhusõidukis, eriti kahemootorilises õhusõidukis; või
 4. mitmemootorilise õhusõiduki puhul, kui sama või samalaadset mootoritüüpi kasutatakse õhusõidukis, milles valitsevat olukorda peetakse ohtlikuks või kriitiliseks.
- e) Mis tahes piiratud kasutusajaga osa defekt, mis põhjustab osa kõrvaldamise enne selle kasutusaja lõppu.
 - f) Sama päritoluga defektid, mis võivad viia mootori seiskumiseni lennu ajal nii sagedasti, et sama lennu ajal on võimalik rohkem kui ühe mootori seiskumine.
 - g) Mootori piirik või juhtseade ei toimi, kui seda vaja on, või toimib tahtmatult.
 - h) Mootori parameetrite ületamine.
 - i) Võõrkeha poolt tekitatud kahju.

Propellerid ja jõuülekanne

- j) Mis tahes propelleriosa või jõuseadmete rike või alatalitus, millel on järgmised tagajärjed (või üks neist):
 1. propelleri liigkiirus;
 2. ülemäärase õhutakistuse tekkimine;
 3. telgsurvejõu suundumine piloodi antud suunale vastupidises suunas;
 4. propelleri või selle mis tahes olulise osa eraldumine;
 5. rike, mis tekitab ülemäära tasakaalutust;
 6. propellerilabade tahtmatu liikumine lennu ajaks kehtestatud minimaalsest sammust allapoole;
 7. võimetus propellerit flüügerrežiimi seada;
 8. võimetus propelleri sammu muuta;
 9. propelleri sammu tahtmatu muutus;
 10. pöördemomendi või kiiruse kontrollimatu kõikumine;
 11. madalenergiaosade eraldumine.

Tiivikud ja jõuülekanne

- k) Peatiiviku käigukasti/kinnituse rike või defekt, mis võib põhjustada tiiviku eraldumist lennu ajal ja/või tiivikukontrolli alatalitust.
- l) Sabatiiviku, jõuülekanne ja samaväärsete süsteemide rike.

Abijõuallikad (APU)

- m) Abijõuallika seiskumine või rike, kui abijõuallikas peab operatiivnõuete (nt ETOPS, MEL) kohaselt kättesaadav olema.
- n) Võimetus abijõuallikat seisata.
- o) Liigkiirus.
- p) Võimetus abijõuallikat käivitada, kui seda on tegevuse jaoks vaja.

iv) **Inimtegurid**

Mis tahes vahejuhtum, mille puhul iga õhusõiduki konstruktsiooni omadus või ebapiisavus oleks võinud põhjustada kasutusvea, millel oleks olnud ohtlik või katastroofiline mõju.

v) **Muud vahejuhtumid**

- a) Mis tahes intsident, mille puhul iga õhusõiduki konstruktsiooni omadus või ebapiisavus oleks võinud põhjustada kasutusvea, millel oleks olnud ohtlik või katastroofiline mõju.
- b) Vahejuhtum, mida tavaliselt ei peeta teatatavaks (nt sisustuse ning salongiseadmete või veesüsteemide osas), kui asjaolud põhjustasid õhusõiduki või selles viibijate ohtuseadmise.
- c) Tulekahju, plahvatus, suits või mürgised aurud.
- d) Mis tahes muu sündmus, mis võiks ohustada õhusõidukit või mõjutada õhusõidukis viibijate või õhusõiduki läheduses maa peal olevate inimeste või vara turvalisust.
- e) Valjuhääldisüsteemi rike või defekt, mille tõttu süsteem ei toimi või teateid ei ole kuulda.
- f) Piloodiistme reguleerimise rike lennu ajal.

C. ÕHUSÕIDUKI TEHNOHOOLDUS JA REMONT

- i) Õhusõiduki osade või sõlmede ebaõige montaaž, mida täheldatakse sellise kontrolli- või katsemenetluse käigus, mis ei ole selleks konkreetseks eesmärgiks ette nähtud.
- ii) Konstruksioonikahjustust põhjustav kuuma suruõhu leke.
- iii) Mis tahes piiratud kasutusajaga osa defekt, mis põhjustab osa kõrvaldamise enne selle kasutaja lõppu.
- iv) Mis tahes põhjusel (nt flatter, jäikuse kadu või konstruksioonirike) tekkivad kahjustused või vead (nt murrud, praod, korrosioon, delaminatsioon, ühenduste katkemine):
 - a) põhikonstruksioonis või selle põhielementides (nagu on määratletud tootja remondikäsiraamatus), kui selline kahjustus või viga ületab remondikäsiraamatus täpsustatud lubatud piirid ja eeldab remonti või täielikku või osalist asendamist;
 - b) abikonstruksioonis, mis on ohustanud või oleks võinud ohustada õhusõidukit;
 - c) mootoris, propellerisüsteemis või tiiviklennuki tiivikusüsteemis.
- v) **Mis tahes süsteemi või seadmete rike, alatalitus, defekt, kahjustus või viga, mis tuvastati reguleeriva asutuse poolt väljastatud lennukõlblikkust käsitleva direktiivi või muu kohustusliku juhendi järgimisel, kui:**
 - a) vastavusnõudeid rakendav aruandev organisatsioon tuvastab selle rikke või vea esimest korda;
 - b) rike või viga tuvastatakse seejärel uuesti ning see ületab juhendis märgitud lubatud piirid ja/või avaldatud remondi- või parandusmenetlused puuduvad.
- vi) Avariisüsteemi või -varustuse, sealhulgas kõikide väljapääsude ja valgustuse rike ka tehnohoolduse või katsetamise puhul.
- vii) Mittevastavus nõutavatele tehnohoolduse menetlustele või olulised vead nende menetluste järgimisel.
- viii) Teadmata või kahtlase päritoluga tooted, osad, seadmed ja materjalid.
- ix) Eksitavad, ebaõiged või ebapiisavad hooldusandmed või -menetlused, mis võivad põhjustada hooldusvigu.
- x) **Õhusõiduki süsteemide ja seadmete katsetamiseks või kontrollimiseks kasutatavate maapealsete seadmete mis tahes rike, alatalitus või defekt, kui nõutavad tavapärased kontrolli- ja katsemenetlused probleemi selgelt ei identifitseerinud ja kui see põhjustab ohuolukorra.**

D. AERONAVIGATSIOONITEENUSED, -SEADMED JA MAAPEALSED TEENUSED

- i) **Aeronavigatsiooniteenused (ANS)**

Vt II lisa, aeronavigatsiooniteenustega seotud teatatavate vahejuhtumite loetelu.
- ii) **Lennuväli ja lennuväljateenused**
 - a) Kütuse oluline mahavoolamine tankimisel.
 - b) Ebaõigete kütusekoguste tankimine, millel võib olla oluline mõju õhusõiduki vastupidavusele, jõudlusele, tasakaalustatusele või konstruksiooni tugevusele.
- iii) **Reisijate, pagasi ja lasti eest hoolitsemine**
 - a) Õhusõiduki konstruksiooni, süsteemide ja seadmete oluline saastamine, mis on põhjustatud pagasi või lasti veost.
 - b) Reisijate, pagasi või lasti ebaõige pealelaadimine, millel võib olla oluline mõju õhusõiduki massile ja/või tasakaalule.
 - c) Pagasi või lasti (kaasa arvatud käsipagas) ebaõige paigutamine, mis võib ohustada õhusõidukit, selle seadmeid või selles viibijaid või takistada hädaolukorras evakueerimist.
 - d) Lastikonteinerite või muu suure lasti ebaõige paigutamine.
 - e) Kohaldatavate eeskirjade vastane ohtlike kaupade vedu või veo katse, sealhulgas ohtlike kaupade ebaõige märgistamine ja pakendamine.
- iv) **Õhusõiduki maapealne käitlemine ja teenindamine**
 - a) Õhusõiduki süsteemide ja seadmete katsetamiseks või kontrollimiseks kasutatavate maapealsete seadmete mis tahes rike, alatalitus või defekt, kui nõutavad tavapärased kontrolli- ja katsemenetlused probleemi selgelt ei identifitseerinud ja kui see põhjustab ohuolukorra.
 - b) Mittevastavus nõutavatele tehnohoolduse menetlustele või olulised vead nende menetluste järgimisel.
 - c) Saastunud või ebaõiget tüüpi kütuse või muude oluliste vedelike (sealhulgas hapniku ja joogivee) pealelaadimine.

I LISA liide

Järgmistes lõikudes esitatakse näiteid teatatavate vahejuhtumite kohta I lisa lõike B punktis ii loetletud konkreetsete süsteemide suhtes kohaldatavate üldkriteeriumide kohaldamise alusel.

1. **Õhu konditsioneerimine/ventilatsioon**

- a) avioonika jahutuse täielik kadu
- b) dekompressioon.

2. **Automaatne juhtimissüsteem**

- a) automaatse juhtimissüsteemi võimetus sooritada ettenähtud toimingut pärast käivitamist
- b) meeskonna poolt teatatud, automaatse juhtimissüsteemiga seotud olulised raskused õhusõiduki kontrolli all hoidmisel
- c) automaatse juhtimissüsteemi lahtiühendamiseadme rike
- d) automaatjuhtimismooduse tahtmatu muutus.

3. **Teabevahetus**

- a) valjuhääldisüsteemi rike või defekt, mille tõttu süsteem ei toimi või teateid ei ole kuulda
- b) teabevahetuse täielik puudumine lennu ajal.

4. **Elektrisüsteem**

- a) ühe elektrijaotussüsteemi (AC/DC) rikkimine
- b) enama kui ühe elektrisüsteemi täielik rikkimine
- c) varu(avarii)elektrisüsteemi rike.

5. **Kabiin/salong/lastiruum**

- a) piloodistme reguleerimise rike lennu ajal
- b) mis tahes avarisüsteemi või -seadmete, sealhulgas hädaolukorras evakueerimise signaalsüsteemi, kõikide väljapääsude, avariivalgustuse jne rike
- c) lasti pealeaadimissüsteemi retentsioonivõime kadu.

6. **Tulekaitsesüsteem**

- a) tulehoiatused, välja arvatud need, mis kohe valeks tunnistatakse
- b) tule või suitsu avastamis- või kaitsesüsteemi avastamata rike või defekt, mis võiks põhjustada tule avastamis- või kaitsesüsteemi mittetoimimise või puudulikkuse
- c) hoiatuse puudumine tegeliku tulekahju või suitsu korral.

7. **Juhtimisseadmestik**

- a) tagatiibade, eestiibade, spoilerite jne asümmeetria
- b) põhijuhtimissüsteemide või nendega seotud trimmerite ja lukustussüsteemide toimimisel ettetulev liikumise piiramine, jäikus või nõrk või hilinevad tegevus
- c) juhtimisseadmestiku *runaway*
- d) meeskonna poolt tuntav juhtimisseadmestiku vibratsioon
- e) juhtimisseadmestiku mehaaniline lahtiühendamine või rike
- f) õhusõiduki tavapärase juhtimise oluline häiritus või lennuomaduste märkimisväärne halvenemine.

8. **Toitesüsteem**

- a) kütuse koguse näitu esitava süsteemi alatalitus, mis põhjustab pardal oleva kütuse koguse näidu kao või vale näidu
- b) kütuse lekkimine, mis põhjustab olulise kütusekao, tuleoahu või saastamise
- c) kütuse avariiväljalaskesüsteemi alatalitus või defekt, mis põhjustab olulise kütusekoguse tahtmatu kao, tuleoahu, õhusõiduki seadmete ohtliku saastamise või võimetuse kütust välja lasta
- d) toitesüsteemi alatalitus või defektid, mis oluliselt mõjutavad mootoritoidet ja/või kütusejaotust
- e) võimetus kasutusel olevat kütust üle kanda või kasutada.

9. Hüdraulika

- a) ühe hüdraulilise süsteemi rikkimine (ainult ETOPS)
- b) isolatsioonisüsteemi rike
- c) enama kui ühe hüdraulilise ahela rikkimine
- d) hüdraulilise varusüsteemi rike
- e) kõrgrõhuturbiini tahtmatu väljatulek.

10. Jäävastamis- või kaitesüsteem

- a) jäätõrjesüsteemi avastamata rike või alatalitus
- b) enama kui ühe sondi soojendussüsteemi rike
- c) võimetus saavutada sümmeetrilist tiiva jäätõrjet
- d) ebatavaline jääteke, millel on oluline toime jõudlusele või käitlusele
- e) nähtavus on oluliselt raskendatud.

11. Näidu-, hoiatus- ja salvestussüsteemid

- a) mis tahes näidusüsteemi alatalitus või defekt, kui meeskonnale saabuvate eksitavate näitude võimalik tagajärg on see, et meeskond kasutab valesti mingit olulist süsteemi
- b) süsteemi punase hoiatusfunktsiooni kadumine
- c) ekraaniga varustatud kabiinid (*glass cockpits*): enama kui ühe näidu/hoiatusfunktsiooniga seotud kuvari või arvuti häire või alatalitus.

12. Telikusüsteem/pidurid/rehvid

- a) tulekahju pidurites
- b) piduri toime oluline kadu
- c) asümmeetriline pidurdamine, mis põhjustab olulist kõrvalekaldumist maandumisrajast
- d) teliku vaba langemise süsteemi rike (sealhulgas ettenähtud katsete ajal)
- e) teliku või selle luukide soovimatu avanemine või sulgumine
- f) mitme rehvi purunemine.

13. Navigatsioonisüsteemid (sealhulgas täppislähenemise süsteemid) ja lennuparameetrite süsteemid

- a) navigatsiooniseadmete täielik rikkimine või mitmed rikked
- b) lennuparameetrite süsteemi täielik rikkimine või mitmed rikked
- c) oluliselt eksitavad näidud
- d) olulised navigatsioonivead, mille põhjusteks loetakse ebaõigeid andmeid või andmebaasi kodeerimisviga
- e) lateraal- või vertikaalraja ootamatud muutused, mis ei johtu piloodi tegevusest
- f) maapealsete navigatsiooniseadmete probleemid, mis põhjustavad tõsisid navigatsioonivigu, mis ei ole seotud üleminekuga inertsiiooniliselt navigeerimiselt raadionavigatsioonile.

14. Hapnik hermeetilise õhusõiduki jaoks

- a) kabiini hapnikumanustuse kadu
- b) olulise arvu reisijate (üle 10 %) hapnikuvarustuse kadumine ka tehnilise hoolduse, väljaõppe või katsetamise korral.

15. Suruõhusüsteem

- a) tulehoiatust või konstruktsioonikahjustust põhjustav kuuma suruõhu leke
- b) kõikide suruõhusüsteemide rikkimine
- c) suruõhulekke avastamise süsteemi rike.

II LISA

Teatamist eeldavate vahejuhtumitega seotud aeronavigatsiooniteenuste loetelu

- Märkus 1:* Kuigi käesolevas lisas loetletakse suuremat osa teatamist eeldavatest vahejuhtumitest, ei saa see olla kõikehõlmav. Tuleks teatada ka kõikidest muudest vahejuhtumitest, mis asjaomaste isikute arvates vastavad teatamiskriteeriumidele.
- Märkus 2:* Käesolev lisa ei hõlma õnnetusjuhtumeid. Lisaks muudele õnnetusjuhtumitest teatamist hõlmavatele nõuetele tuleks need juhtumid talletada artikli 5 lõikes 2 nimetatud andmebaasides.
- Märkus 3:* Käesolev lisa hõlmab aeronavigatsiooniteenustega (ANS) seotud vahejuhtumeid, mis kujutavad endast võimaliku ohtu lennuohutusele või mis võivad ohustada turvaliste aeronavigatsiooniteenuste osutamist.
- Märkus 4:* Käesolev lisa ei välista igast sellisest vahejuhtumist, olukorrast või asjaolust teatamist, mis erinevates, kuid võimalikes olukordades kordudes või korrigeerimatult jätkudes võiks põhjustada ohtu õhusõiduki turvalisusele.
- i) Kokkupõrkeoht (kaasa arvatud konkreetsed olukorrad, kui õhusõiduk on liiga lähedal teisele õhusõidukile, maapinnale, liiklusvahendile, isikule või objektile):
 - a) hajutamisiinimumi rikkumine;
 - b) ebapiisav hajutamine;
 - c) maapinnaga kokkupuutumise oht, kui õhusõiduk on kontrolli all (CFIT);
 - d) lennuraja hõivamine, nii et kõrvalehoidumine oli vajalik.
 - ii) Kokkupõrke võimalikkus või oht (kaasa arvatud konkreetsed olukorrad, milles õnnetusjuhtumi või kokkupõrke oht on võimalik, kui teine õhusõiduk on läheduses):
 - a) lennuraja hõivamine, nii et kõrvalehoidumine ei ole vajalik;
 - b) lennurajalt kõrvalekaldumine;
 - c) õhusõiduki kõrvalekaldumine lennujuhtimisüksuse (ATC) selgitusest;
 - d) õhusõiduki kõrvalekaldumine lennuliikluse korraldamist (ATM) käsitlevast kohaldatavast eeskirjast:
 1. õhusõiduki kõrvalekaldumine avaldatud ja kohaldatavatest lennuliikluse korraldamise menetlustest;
 2. lubamatu tungimine õhuruumi;
 3. kõrvalekaldumine lennuliikluse korraldamisega seotud seadmete transpordist ja kasutamisest, mis on ette nähtud kohaldatavate eeskirjadega.
 - iii) Lennuliikluse korraldamisega seotud vahejuhtumid (kaasa arvatud olukorrad, kui ei suudeta pakkuda ohutuid lennuliikluse korraldamisega seotud teenuseid, või olukorrad, kui õhusõiduki turvalist toimimist üksnes juhuslikult ohtu ei seatud). Siia kuuluvad järgmised vahejuhtumid:
 - a) võimetus pakkuda lennuliikluse korraldamise teenust:
 1. võimetus pakkuda lennuliiklusteenuseid;
 2. võimetus pakkuda õhuruumi kasutamise korraldamise teenuseid;
 3. võimetus pakkuda lennuliiklusvoo juhtimise teenuseid;
 - b) teabevahetusfunktsiooni rike;
 - c) seirefunktsiooni rike;
 - d) andmetöötlus- ja -jaotusfunktsiooni rike;
 - e) navigatsioonifunktsiooni rike;
 - f) lennuliikluskorraldussüsteemi ohutus.

II LISA liide

Järgmistes lõikudes esitatakse näiteid teatatavate lennuliikluse korraldamisega seotud vahejuhtumite kohta II lisa punktis iii loetletud õhusõiduki käitamise suhtes kohaldatavate üldkriteeriumide kohaldamise alusel.

1. Selgesti ebaõige, ebapiisava või eksitava teabe andmine mis tahes maapealsest allikast, nt lennujuhtimiselt, lennuvälja automaatselt infoteeninduselt (ATIS), meteoroloogiateenistusel, navigatsiooni andmebaasidest, kaartidelt, tabelitest, käsiraamatutest jne.
 2. Ettenähtust väiksema varukõrgusselgituse andmine all olevast maa- või veepinnast.
 3. Ebaõigete rõhuandmete (st kõrgusmõõduri paigalduse) andmine.
 4. Oluliste teadete ebaõige edasiandmine, vastuvõtmine või tõlgendamine, kui selle tagajärg on ohuolukord.
 5. Hajutamismiinimumi rikkumine.
 6. Lubamatu tungimine õhuruumi.
 7. Õigusvastane raadioside.
 8. Aeronavigatsiooniteenistuse (ANS) maapealsete või satelliitseadmete rike.
 9. Märkimisväärne lennujuhtimise/lennuliikluse korraldamise häire või lennuvälja infrastruktuuri oluline halvenemine.
 10. Lennuvälja liikumiskiirkondade ummistamine õhusõidukite, liiklusvahendite, loomade või muude objektidega, mille tagajärg on ohuolukord või võimalik ohuolukord.
 11. Lennuvälja liikumiskiirkondade ummistuste või ohtude märkimise vead või ebapiisavus, mille tagajärg on ohuolukord.
 12. Lennuväljavalgustuse rike, oluline alatalitus või puudumine.
-