

32003L0042

4.7.2003.

EIROPAS SAVIENĪBAS OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

L 167/23

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2003/42/EK

(2003. gada 13. jūnijs)

attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atziņumu ⁽²⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

rīkojoties saskaņā ar Līguma ⁽³⁾ 251. pantā paredzēto procedūru, ievērojot Samierināšanas komitejas 2003. gada 9. aprīlī apstiprināto kopīgo dokumentu,

tā kā:

- (1) Pēdējo desmit gadu laikā nelaimes gadījumu skaits civilajā aviācijā nav daudz mainījies, taču pastāv bažas, ka, palielinoties satiksmes intensitātei, tuvākajā laikā varētu palielināties nelaimes gadījumu skaits.
- (2) Padomes Direktīvas 94/56/EK (1994. gada 21. novembris), ar ko nosaka civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus ⁽⁴⁾, mērķis ir novērst nelaimes gadījumus un veicināt ātrāku to izmeklēšanu.
- (3) Pieredze rāda, ka bieži vien pirms nelaimes gadījuma vairāki starpgadījumi un neskaitāmi citi trūkumi ir liecinājuši par draudiem drošībai.
- (4) Lai būtu iespējams uzlabot drošību civilajā aviācijā, labāk jāpārziņa šādi notikumi, kas atvieglo pareizās rīcības uzsākšanai vajadzīgo analīzi un notikumu attīstības uzraudzību.
- (5) Ja notikums skar dalībvalstī reģistrētu gaisa kuģi vai tādu gaisa kuģi, kura operators ir dalībvalstī dibināts uzņēmums, par notikumu jāziņo arī tad, ja tas noticis ārpus Kopienas teritorijas.
- (6) Katrai dalībvalstij būtu jāizveido obligātās ziņošanas sistēmas.

- (7) Dažādu kategoriju civilās aviācijas darbinieki nelaimes gadījumu novēršanas nolūkā ievēro notikumus, un viņu pienākums ir par tiem ziņot.
- (8) Iespējamā apdraudējuma noteikšanas efektivitāti ievērojami palielinātu apmaiņa ar informāciju par šādiem notikumiem.
- (9) Vajadzīga programmatūra apmaiņai ar dažādu sistēmu informāciju.
- (10) Drošības informācijai jābūt pieejamai organizācijām, kurām uzticēts regulēt civilās aviācijas drošību vai izmeklēt Kopienā notikušos nelaimes gadījumus un starpgadījumus, un vajadzības gadījumā arī cilvēkiem, kas var no šīs informācijas mācīties un veikt vai uzsākt darbības drošības uzlabošanai.
- (11) Lai nodrošinātu drošības informācijas ievākšanu, šīs informācijas konfidencialitāti, avota aizsardzību un civilajā aviācijā nodarbināto personu uzticēšanos, šī informācija ir slepena.
- (12) Sabiedrībai jāsniedz vispārīga informācija par aviācijas drošības līmeni.
- (13) Jāievieš vajadzīgie pasākumi, lai būtu iespējams izveidot konfidencialu ziņojumu sniegšanas sistēmas.
- (14) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽⁵⁾.
- (15) Jānodrošina saskaņa ar *Eurocontrol* un Apvienotās aviācijas iestāžu organizācijas ekspertu izveidotajām tehniskās ziņošanas prasībām. To notikumu sarakstā, par kuriem jāziņo, jāiekļauj arī abu šo Eiropas organizāciju paveiktais. Jāņem vērā arī Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas veikums.
- (16) Ierosinātās rīcības mērķa izpildi — lidojumu drošības uzlabošanu — dalībvalstis nevar nodrošināt tik labi, kā to varētu panākt Kopienas līmenī, jo nesaistītas dalībvalstu ziņošanas sistēmas nav tik efektīvas kā saskaņots informācijas apmaiņas tīkls, kas ļauj ātrāk identificēt iespējamās drošības problēmas, tādēļ Kopiena saskaņā ar Līguma 5. pantā paredzēto subsidiaritātes principu var izveidot pasākumus. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šī direktīva nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai,

⁽¹⁾ OV C 120 E, 24.4.2001., 148. lpp. un OV C 332 E, 27.11.2001., 320. lpp.

⁽²⁾ OV C 311, 7.11.2001., 8. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2001. gada 14. jūnija atzinums (OV C 53 E, 28.2.2002., 324. lpp.), Padomes 2002. gada 17. jūnija kopējā nostāja (OV C 197 E, 20.8.2002., 16. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2002. gada 23. oktobra lēmums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts). Eiropas Parlamenta 2003. gada 13. maija lēmums un Padomes 2003. gada 13. maija lēmums.

⁽⁴⁾ OV L 319, 12.12.1994., 14. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

4. pants

Obligātā ziņošana

1. pants

Mērķis

Šīs direktīvas mērķis ir sniegt ieguldījumu lidojumu drošības uzlabošanā, panākot, ka visa svarīgā ar drošību saistītā informācija tiek ziņota, savākta, uzglabāta, aizsargāta un izplatīta.

Vienīgais mērķis ziņošanai par notikumiem ir nelaimes gadījumu un starpgadījumu novēršana, nevis vainīgā vai atbildīgā meklēšana.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

1. "notikums" nozīmē darbības pārtraukumu, defektu, nepilnību vai kādus citus ārkārtas apstākļus, kas ir ietekmējuši vai var ietekmēt lidojuma drošību un kuru dēļ nav noticis nelaimes gadījums vai nopietns starpgadījums, šē turpmāk "nelaimes gadījums vai nopietns starpgadījums", kā definēts Direktīvas 94/56/EK 3. panta a) un k) apakšpunktā;
2. "anonimizācija" nozīmē visu ziņotāja personas datu, kā arī tehniskās informācijas, pēc kuras iespējams identificēt ziņotāju vai izsecināt trešās puses, dzēšanu no iesniegtajiem ziņojumiem.

3. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz notikumiem, kas apdraud vai kas, ja tos nenovērš, var apdraudēt gaisa kuģi, personas, kas tajā atrodas, vai jebkuru citu personu. Šādu notikumu piemēri iekļauti I un II pielikumā.

2. Komisija, lemjot saskaņā ar 10. panta 2. punktā izklāstīto kārtību, drīkst grozīt pielikumus, lai pievienotu jaunus piemērus vai izdarītu izmaiņas jau iekļautajos piemēros.

3. Uzskata, ka šīs direktīvas piemērošana Gibraltāra lidostai neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgās juridiskās nostājas sakarā ar strīdu par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.

4. Šīs direktīvas noteikumu piemērošanu Gibraltāra lidostai atliek līdz brīdim, kad stājas spēkā kārtība, kura noteikta 1987. gada 2. decembra Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru kopīgajā deklarācijā. Spānijas un Apvienotās Karalistes valdības par to informē Padomi.

1. Dalībvalstis pieprasa, lai par 3. pantā minētajiem notikumiem tālāk tekstā uzskaitītās personas, pildot savus pienākumus, ziņotu 5. panta 1. punktā minētajām kompetentajām iestādēm:

- a) tāda gaisa kuģa ar gāzturbīnu dzinējiem vai sabiedriskās transporta lidmašīnas operators vai vadītājs, ko izmanto tāds operators, kura gadījumā dalībvalsts nodrošina ekspluatācijas drošības kontroli;
- b) persona, kas nodarbojas ar dalībvalsts drošības kontrolē esošu gaisa kuģu ar gāzturbīnu dzinējiem vai sabiedriskā transporta lidmašīnu, vai jebkura šo transportlīdzekļu aprīkojuma vai daļu projektēšanu, ražošanu, apkopi vai pārbūvi;
- c) persona, kas paraksta dalībvalsts drošības kontrolē esoša gaisa kuģa ar gāzturbīnu dzinējiem vai sabiedriskā transporta lidmašīnas, vai jebkura to aprīkojuma vai daļas uzturēšanas pārskata sertifikātu vai izmantošanas sertifikātu;
- d) persona, kas veic tādus pienākumus, kuru pildīšanai nepieciešama dalībvalsts atļauja strādāt par dispečeru vai īstenot gaisa satiksmes vadību;
- e) tādas lidostas vadītājs, uz kuru attiecas Padomes Regula (EEK) Nr. 2408/92 (1992. gada 23. jūlijs) par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem ⁽¹⁾;
- f) persona, kas veic pienākumus, kas saistīti ar dalībvalsts atbildībā esošu aeronavigācijas iekārtu uzstādīšanu, pārbūvi, apkopi, remontu, kapitālo remontu, pārbaudi lidojuma laikā vai inspekciju;
- g) persona, kas veic pienākumus, kas gaisa kuģa apkopi uz zemes, tostarp degvielas uzpildi, tehnisko apkalpošanu, atskaites sagatavošanu par svāra un smaguma centra izvietojumu, piekraušanu, atbrīvošanu no ledus un buksēšanu lidostā, uz ko attiecas Regula (EEK) Nr. 2408/92.

2. Dalībvalstis var veicināt jebkuras personas, kas citās civilās aviācijas operācijās veic 1. punktā uzskaitītajiem līdzīgus pienākumus, brīvprātīgu ziņošanu par 3. panta 1. punktā minētajiem notikumiem.

5. pants

Informācijas savākšana un glabāšana

1. Dalībvalstis nozīmē vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kurām saskaņā ar 4. pantu jāizveido mehānisms ziņojumu par notikumiem savākšanai, izvērtēšanai, apstrādei un glabāšanai.

Šo pienākumu var uzticēt šādām objektīvām iestādēm:

- a) valsts civilās aviācijas iestādei un/vai
- b) izmeklēšanas iestādei vai organizācijai, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 94/56/EK 6. pantu, un/vai
- c) jebkurai citai neatkarīgai iestādei vai organizācijai, kurai uzticēts veikt šos pienākumus.

⁽¹⁾ OV L 240 24.8.1992., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 1994. gada Pievienošanās aktu.

Ja dalībvalsts nozīmē vairākas iestādes vai organizācijas, viena no tām jānozīmē par kontaktpunktu apmaiņai ar 6. panta 1. punktā minēto informāciju.

2. Kompetentās iestādes savāktos ziņojumus glabā savās datubāzēs.

3. Šajās datubāzēs uzglabā arī informāciju par nelaimes gadījumiem un nopietniem starpgadījumiem.

6. pants

Informācijas apmaiņa

1. Dalībvalstis piedalās informācijas apmaiņā, ļaujot citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm un Komisijai piekļūt visai svarīgajai informācijai, kas glabājas 5. panta 2. punktā minētajās datubāzēs.

Datubāzēm jābūt savietojamām ar 3. punktā minēto programmatūru.

2. Saskaņā ar 5. panta 1. punktu nozīmētā kompetentā iestāde saņemto ziņojumu par notikumu noglabā datubāzē un vajadzības gadījumā dara zināmu tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā notikums noticis, kurā reģistrēts gaisa kuģis, kurā gaisa kuģis ražots un/vai kurā sertificēts tā operators.

3. Komisija šīs direktīvas nolūkā izveido speciālu programmatūru. To darot, ņem vērā vajadzību pēc savietojamības ar dalībvalstīs jau esošajām programmatūrām. Kompetentās iestādes šo programmatūru var izmantot savu datubāzu darbības nodrošināšanai.

4. Komisija veic vajadzīgos pasākumus, lai atvieglotu apmaiņu ar 1. punktā minēto informāciju saskaņā ar 10. panta 2. punktā izklāstīto procedūru.

7. pants

Informācijas izplatīšana

1. Jebkurai organizācijai, kurai Kopienā uzticēts regulēt civilās aviācijas lidojumu drošību vai izmeklēt civilās aviācijas nelaimes gadījumus vai starpgadījumus, jābūt piekļuvei informācijai par notikumiem, kas savākta un ar kuru apmainās saskaņā ar 5. un 6. pantu, lai tā no šiem ziņojumiem varētu gūt pieredzi drošības jomā.

2. Neskarot sabiedrības tiesības piekļūt Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem, ko paredz Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1049/2001 (2001. gada 30. maijs) par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem⁽¹⁾, Komisija pēc savas iniciatīvas un saskaņā ar 10. panta 2. punktā izklāstīto procedūru izveido pasākumus 1. punktā minētās informācijas izplatīšanai ieinteresētajām pusēm un šādas izplatīšanas nosacījumiem. Šiem pasākumiem, kas var būt gan vispārīgi, gan konkrēti, jābalstās uz vajadzību:

— sniegt personām un organizācijām informāciju, kas vajadzīga civilās aviācijas lidojumu drošības uzlabošanai,

— ierobežot tādas informācijas izplatīšanu, lai tā sasniegtu tikai tās lietotājus un lai tādējādi nodrošinātu pienācīgu šīs informācijas konfidencialitāti.

Neskarot 8. panta noteikumus, lēmumam izplatīt šajā punktā minēto informāciju ir jāattiecas tikai uz to informāciju, kas ir tiešām vajadzīga lietotājiem.

3. Lai informētu sabiedrību par civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni, dalībvalstis vismaz reizi gadā var publicēt pārskatu par drošības situāciju, kurā ietver ar savām obligātajām ziņojumu sistēmām savāktu informāciju par notikumu veidiem. Dalībvalstis var publicēt arī anonimizētus ziņojumus.

8. pants

Informācijas aizsardzība

1. Dalībvalstis saskaņā ar saviem tiesību aktiem veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu pienācīgu saskaņā ar 6. panta 1. punktu un 7. panta 1. punktu saņemtas informācijas konfidencialitāti. Šo informāciju tās izmanto tikai šīs direktīvas mērķiem.

2. Neatkarīgi no notikuma, nelaimes gadījuma vai nopietna starpgadījuma veida vai kategorijas, personu vārdus un uzvārdus 5. panta 2. punktā minētajā datubāzē iekļaut nedrīkst.

3. Neskarot piemērojamos krimināltiesību noteikumus un izņemot rupjas nolaidības gadījumus, dalībvalstis atturas no tiesvedības uzsākšanas saistībā ar bez iepriekšēja nodoma vai aiz neuzmanības izdarītiem likumpārkāpumiem, par kuriem tās uzzinājušas tikai tāpēc, ka par tiem ziņots saskaņā ar valsts obligāto ziņojumu sistēmu.

4. Saskaņā ar to tiesību aktos noteikto vai praksē izmantoto procedūru dalībvalstis nodrošina, ka pret darbiniekiem, kas ziņo par viņiem zināmiem starpgadījumiem, nekādā veidā nevēršas viņu darba devējs.

5. Šo pantu piemēro, neierobežojot valstu tiesību aktus par tiesu iestāžu piekļuvi informācijai.

9. pants

Brīvprātīga ziņošana

1. Papildus saskaņā ar 4. un 5. pantu izveidotajām obligātajām ziņošanas sistēmām dalībvalstis var nozīmēt vienu vai vairākas iestādes vai organizācijas, kas veido brīvprātīgās ziņošanas sistēmu, lai savāktu un analizētu informāciju par pamanītajiem trūkumiem aviācijā, par kuriem nav jāziņo saskaņā ar obligāto ziņošanas sistēmu, bet ko ziņotājs uzskata par pastāvošu vai potenciālu apdraudējumu.

2. Ja dalībvalsts nolemj izveidot brīvprātīgās ziņošanas sistēmu, vienai vai vairākām saskaņā ar 1. punktu nozīmētajām iestādēm vai organizācijām jāizveido arī saskaņā ar šo sistēmu saņemto brīvprātīgo ziņojumu anonimizācijas nosacījumi.

⁽¹⁾ OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka visa svarīgā anonimizētā drošības informācija, kas iegūta, analizējot konfidenciālos ziņojumus, tiek saglabāta un ir pieejama visām pusēm, lai to varētu izmantot lidojumu drošības līmeņa uzlabošanai.

10. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Padomes Regulas (EEK) Nr. 3922/91 (1991. gada 16. decembris) par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā ⁽¹⁾ 12. pantu.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais laika posms ir trīs mēneši.

3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

11. pants

Īstenošana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2005. gada 4. jūlijam izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Dalībvalstīm pieņemot šos tiesību aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka veidu, kādā izdarāmas šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu svarīgākos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

12. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad to publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

13. pants

Adresāts

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Luksemburgā, 2003. gada 13. jūnijā

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
P. COX

Padomes vārdā —
priekšsēdētāja
V. PAPANDREOU

⁽¹⁾ OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 2871/2000 (OV L 333, 29.12.2000., 47. lpp.).

I PIELIKUMS

To ar gaisa kuģu ekspluatāciju, apkopi, remontu un ražošanu saistīto notikumu saraksts, par kuriem jāziņo

1. *piezīme:* Lai gan šajā pielikumā uzskaitīta lielākā daļa tādu notikumu, par kuriem jāziņo, šis saraksts nav pilnīgs. Jāziņo arī par visiem tiem notikumiem, kuri, pēc tajos iesaistīto personu domām, atbilst kritērijiem.
2. *piezīme:* Šajā pielikumā nav iekļauti nelaimes gadījumi. Papildus prasībām, kas skar ziņošanu par nelaimes gadījumiem, tie arī jāreģistrē 5. panta 2. punktā minētajā datubāzē.
3. *piezīme:* Šajā pielikumā iekļauti paraugi ziņošanas prasībām attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju, apkopi, remontu un ražošanu.
4. *piezīme:* Jāziņo par tādiem notikumiem, kas apdraudējuši vai varējuši apdraudēt lidojuma drošību vai kuru rezultātā varēja iestāties nedroši apstākļi. Ja, pēc ziņotāja domām, notikums nav apdraudējis lidojuma drošību, taču, atkārtojoties citos apstākļos, tas būtu varējis radīt apdraudējumu, jāiesniedz ziņojums. To, ko uzskata par ziņojamo attiecībā uz vienu izstrādājumu vai iekārtu kategoriju, par tādu var neuzskatīt citu izstrādājumu vai iekārtu gadījumā, un tikai viens cilvēka vai tehnisks faktors notikumu var pārvērst nelaimes gadījumā vai nopietnā starpgadījumā.
5. *piezīme:* Noteikti ekspluatācijas apstiprinājumi, piemēram, RVSM, ETOPS, RNAV vai projektēšanas vai apkopes programma var paredzēt specifiskas prasības ziņot par ar šo atzinumu vai programmu saistītām atteicēm vai darbības traucējumiem.

SATURS

- A: GAISA KUĢA LIDOJUMA OPERĀCIJAS
 - B: GAISA KUĢA TEHNIKA
 - C: GAISA KUĢA APKOPE UN REMONTS
 - D: AERONAVIGĀCIJAS DIENESTI, IEKĀRTAS UN APKOPE UZ ZEMES
- A. GAISA KUĢA LIDOJUMA OPERĀCIJAS
- i) **Gaisa kuģa ekspluatācija**
 - a) Izvairīšanās manevri:
 - risks sadurties ar citu gaisa kuģi, zemi vai kādu citu objektu vai bīstama situācija, kad būtu bijis jāveic izvairīšanās manevrs,
 - izvairīšanās manevrs, kas vajadzīgs, lai izvairītos no sadursmes ar citu gaisa kuģi, zemi vai citu objektu,
 - izvairīšanās manevrs, lai izvairītos no citām bīstamām situācijām.
 - b) Ar pacelšanos vai nosēšanos saistīti starpgadījumi, tostarp nosēšanās drošības nolūkā vai piespiedu nosēšanās. Tādi starpgadījumi kā apsteigta zemskare, pārskreja vai pārbraukšana pāri skrejceļa malām. Pacelšanās, pacelšanās atteice, nosēšanās vai nosēšanās mēģinājumi slēgtos, aizņemtos vai nepareizos skrejceļos. Skrejceļa bojājums.
 - c) Nespēja izpildīt paredzētās darbības paceļoties vai sākotnējās augstuma uzņemšanas laikā.
 - d) Pārāk mazs degvielas daudzums, degvielas sastrēgums vai nespēja izmantot visu lietojamās degvielas daudzumu.
 - e) Kontroles zudums (tostarp daļējs vai īslaicīgs) neatkarīgi no iemesla.
 - f) Notikumi, kas ir tuvu V_1 vai virs tā un kas rodas bīstamas vai potenciāli bīstamas situācijas rezultātā vai rada šādu situāciju (piemēram, pacelšanās atteice, astes defekts, motora jaudas samazināšanās utt.).
 - g) Aiziešana uz otro riņķi, kuras rezultātā rodas bīstama vai potenciāli bīstama situācija.
 - h) Neplānota, ievērojama novirze no gaisa ātruma, paredzētā maršruta vai augstuma (vairāk nekā par 300 pēdām) neatkarīgi no iemesla.
 - i) Augstuma samazināšana zem lēmumu pieņemšanas relatīvā/absolūtā augstuma vai minimālā augstuma samazināšanas relatīvā/absolūtā augstuma bez vajadzīgajiem ar redzamību saistītajiem iemesliem.
 - j) Faktiskās pozīcijas vai pozīcijas attiecībā pret citu gaisa kuģi izpratnes zudums.
 - k) Sakaru zudums starp lidojuma apkalpes locekļiem vai lidojuma apkalpi un citām pusēm (stjuartiem, gaisa satiksmes vadību, mehāniķiem).
 - l) Smaga nosēšanās — nosēšanās, pēc kuras jāveic “nosēšanās apstākļu pārbaude”.
 - m) Atļautās novirzes no degvielas līdzsvara pārsniegšana.

- n) Nepareiza SSR koda vai altimetra apakšskalas uzstādīšana.
 - o) Nepareiza navigācijas vai darbības aprēķinu aprīkojuma ieprogrammēšana, nepareizi ieraksti tajā vai kļūdainu datu izmantošana.
 - p) Nepareiza pa radiotelefonu raidīto ziņojumu saņemšana vai šo ziņojumu interpretācija.
 - q) Degvielas sistēmas darbības traucējumi, kas ietekmējuši degvielas padevi un/vai sadali.
 - r) Nejauša gaisa kuģa pacelšanās no virsmas ar mākslīgu segumu.
 - s) Gaisa kuģa sadursme ar citu gaisu kuģi, transportlīdzekli vai citu objektu uz zemes.
 - t) Neuzmanīga un/vai nepareiza apiešanās ar vadības ierīcēm.
 - u) Nespēja kādā no lidojuma fāzēm sasniegt paredzēto gaisa kuģa konfigurāciju (piemēram, šasijas, šasiju vārti, slēgi, stabilizācijas mehānismi, priekšplāksnis utt.).
 - v) Bīstama vai potenciāli bīstama situācija, kas rodas mācību, sistēmas pārbaudē vai apmācības nolūkā veiktas kļūmes imitācijas rezultātā.
 - w) Pārāk spēcīga vibrācija.
 - x) Jebkuras ar gaisa kuģa manevrēšanu saistītas galvenās brīdināšanas sistēmas izmantošana, piemēram, brīdināšana par konfigurāciju, brīdināšana par iekrišanu (vadības stūres vibroautomāts), ātruma pārsniegšanu utt., ja vien:
 - 1. apkalpe pēc tam nav noskaidrojusi, ka brīdinājums bijis nepamatots un ja šī nepamatotā brīdinājuma rezultātā nav radušās grūtības vai bīstama situācija, kas saistīta ar apkalpes reakciju uz šo brīdinājumu; vai
 - 2. tā izmantota mācību vai pārbaudes nolūkā.
 - y) GPWS/TAWS “brīdinājumi”, ja:
 - 1. gaisa kuģis nonācis tuvāk zemei nekā bijis plānots vai sagaidāms; vai
 - 2. brīdinājums raidīts meteoroloģisku apstākļu dēļ vai naktī un noskaidrots, ka to izraisījusi pārāk strauja augstuma samazināšana (1. režīms), vai
 - 3. brīdinājuma iemesls ir bijis nespēja attiecīgajā pieejas fāzē izlaist šasijas balstus vai slēgus (4. režīms); vai
 - 4. jebkādas grūtības vai bīstamas situācijas, kas radušās vai varēja rasties apkalpes reakcijas uz “brīdinājumu” rezultātā, piemēram, iespējamā attāluma no citiem transporta līdzekļiem samazināšanās. Tas attiecas uz jebkura veida brīdinājumiem — patiesiem, nebūtiskiem vai nepamatotiem.
 - z) GPWS/TAWS “trauksme”, ja grūtības vai bīstamas situācijas radušās vai varēja rasties apkalpes reakcijas uz “trauksmi” rezultātā.
 - aa) Gaisa kuģa sadursmes brīdināšanas sistēmas ziņošanas starpgadījumi.
 - bb) Starpgadījumi, kas saistīti ar dzinēja vai propellera eksploziju, kuras dēļ radušies nopietni bojājumi vai savainojumi.
- ii) **Ārkārtas situācijas**
- a) Ugunsgrēks, eksplozija, dūmi vai toksiski vai kaitīgi izgarojumi arī tad, ja liesmas nodzēstas.
 - b) Jebkura nestandarta procedūra, ko lidojuma apkalpe vai stjuarti izmanto, lai novērstu ārkārtas situāciju gadījumos, kad:
 - 1. procedūra pastāv, taču netiek izmantota;
 - 2. procedūras nav;
 - 3. procedūra pastāv, taču tā ir nepilnīga vai nepiemērota;
 - 4. procedūra nav pareiza;
 - 5. izmanto nepareizo procedūru.
 - c) Jebkuru izmantošanai ārkārtas situācijās izveidotu, tostarp apkopes, mācību vai pārbaudē nolūkā izmantotu procedūru neatbilstība.
 - d) Notikums, kura rezultātā uzsāka ārkārtas evakuācija.
 - e) Dehermetizācija.
 - f) Jebkura avārijas aprīkojuma vai izveidoto ārkārtas procedūru izmantošana, lai atrisinātu radušos situāciju.
 - g) Notikums, kura rezultātā pasludināta ārkārtas situācija (“Mayday” vai “panne”).
 - h) Jebkuras avārijas sistēmas vai aprīkojuma, tostarp avārijas izejas durvju un avārijas apgaismojuma nepilnīga darbība, tostarp tad, kad tos izmanto apkopes, mācību vai pārbaudes nolūkā.
 - i) Gadījumi, kad kādam, tostarp stjuartiem, nācies izmantot ārkārtas situācijām paredzēto skābekli.

iii) Lidojuma apkalpes darba nespēja

- a) Jebkura lidojuma apkalpes locekļa darba nespēja, tostarp tāda darba nespēja, kas iestājas pirms izlidošanas, ja ir pamats uzskatīt, ka tā radījusi darba nespēju, kas sāka izpausties pēc pacelšanās.
- b) Jebkura stjuarta darba nespēja, kuras dēļ viņš nespēj veikt būtiski svarīgus ārkārtas situācijā veicamus pienākumus.

iv) Trauma

Notikumi, kuru dēļ pasažieriem vai lidojuma apkalpes locekļiem radusies vai varējusi rasties nopietna trauma, bet par kuru nav jāziņo kā par nelaimes gadījumu.

v) Meteoroloģija

- a) Zibens spēriens, kura dēļ bojāts gaisa kuģis vai vairs nav bijis iespējams izmantot būtiskas funkcijas vai bijusi traucēta to darbība.
- b) Krusa, kuras dēļ bojāts gaisa kuģis vai vairs nav bijis iespējams izmantot būtiskas funkcijas vai bijusi traucēta to darbība.
- c) Stipra turbulence, kas izraisījusi gaisa kuģī esošo personu traumas vai kuru uzskata par tādu, pēc kuras jāveic gaisa kuģa "turbulences pārbaude".
- d) Vēja nobīde.
- e) Apledējums, kura dēļ radušās grūtības vadīt gaisa kuģi, tas bojāts vai vairs nav bijis iespējams izmantot būtiskas funkcijas vai bijusi traucēta to darbība.

vi) Drošība

- a) Nelikumīga iejaukšanās lidojuma gaitā, tostarp sprādziena vai gaisa kuģa nolaupīšanas draudi.
- b) Grūtības kontrolēt pasažierus, kas atrodas apreibinošu vielu ietekmē, vardarbīgus vai nepaklausīgus pasažierus.
- c) Bezbiļetnieka atklāšana.

vii) Citi notikumi

- a) Konkrēta veida notikuma atkārtošanās, kuru, ja tas notiktu tikai vienu reizi, neuzskatītu par tādu, par kuru jāziņo, bet kura atkārtošanās biežums rada potenciālus draudus.
- b) Sadursme ar putniem, kuras dēļ bojāts gaisa kuģis vai vairs nav bijis iespējams izmantot būtiskas funkcijas vai bijusi traucēta to darbība.
- c) Pēcstrūklas turbulence.
- d) Jebkurš cits notikums, kurš apdraudējis vai varējis apdraudēt gaisa kuģi vai cilvēkus, kas atrodas tajā vai uz zemes.

B. GAISA KUĢA TEHNIKA**i) Strukturālā**

Ne par visiem strukturāliem defektiem ir jāziņo. Vajadzīgs mehāniķa novērtējums, lai izlemtu, vai defekts ir pietiekami nopietns, lai par to būtu jāziņo. Var ņemt vērā šādus piemērus:

- a) tāda galvenā strukturālā elementa (GSE) bojājums, kuru uzskata par bojājumizturīgo (kuram jākalpo visu gaisa kuģa ekspluatācijas laiku). GSE ir elementi, kas ievērojami atvieglo lidojuma, zemes un spiediena radīto slodzi un kuru atteice var izraisīt katastrofālu gaisa kuģa atteici;
- b) defekts vai bojājums, kas ir lielāks par pieļaujamajiem bojājumizturīgo GSE bojājumiem;
- c) bojājums vai defekts, kas ir lielāks par pieļaujamajiem strukturālo elementu bojājumiem un kas var samazināt konstrukciju stingrumu līdz tādai pakāpei, ka vairs nav iespējams panākt vajadzīgā līmeņa vibrāciju, novirzi vai vadības maiņu;
- d) strukturālā elementa bojājums vai defekts, kura rezultātā smagi, krītoši priekšmeti būtu varējuši radīt traumas gaisa kuģī esošajiem cilvēkiem;
- e) strukturālā elementa bojājums vai defekts, kas būtu varējis apdraudēt sistēmu pienācīgu darbību. Skat. ii) punktu zemāk;
- f) jebkuras gaisa kuģa daļas atteice lidojuma laikā.

ii) Sistēmas

Ierosināti šādi vispārīgi, visām sistēmām piemērojami kritēriji:

- a) jebkuras sistēmas, apakšsistēmas vai iekārtu komplekta atteice, nopietni darbības traucējumi vai defekts, kad nav iespējams pienācīgi veikt standarta darbības procedūras, mācības utt.;

- b) lidojuma apkalpes nespēja kontrolēt sistēmu, piemēram:
 1. patvaļīgas darbības;
 2. nepareiza un/vai nepilnīga reakcija, tostarp ierobežota vai lēna darbība;
 3. kontroles zaudēšana;
 4. mehāniska atvienošanās vai atteice;
- c) ekskluzīvas sistēmas funkcijas(-u) (viena sistēma var apvienot vairākas funkcijas) atteice vai darbības traucējumi;
- d) traucējumi vienā vai vairākās sistēmās;
- e) ar sistēmu saistītās aizsardzības ierīces vai ārkārtas sistēmas defekts vai darbības traucējumi;
- f) sistēmas dublēšanās zudums;
- g) jebkurš notikums, kas saistīts ar neparedzētu sistēmas darbību;
- h) gaisa kuģiem ar vienu galveno sistēmu, apakšsistēmu vai aprīkojuma komplektiem: galvenās sistēmas, apakšsistēmas vai aprīkojuma komplekta atteice, nopietni darbības traucējumi vai defekts;
- i) gaisa kuģiem ar vairākām neatkarīgām galvenajām sistēmām, apakšsistēmām vai aprīkojuma komplektiem: vairāk nekā vienas galvenās sistēmas, apakšsistēmas vai aprīkojuma komplekta atteice, nopietni darbības traucējumi vai defekts;
- j) jebkuras ar gaisa kuģa sistēmām vai aprīkojumu saistītas galvenās brīdināšanas sistēmas darbība, ja vien lidojuma apkalpe nav konstatējusi, ka brīdinājums bijis nepatīss un ja nepatīss brīdinājuma rezultātā neradās ar apkalpes reakciju uz brīdinājumu saistītas grūtības vai bīstama situācija;
- k) hidrauliskā šķidrums, degviela, eļļa vai citu šķidrumu noplūde, kuras dēļ izcēlies ugunsgrēks vai iespējams gaisa kuģa korpusa, sistēmu vai aprīkojuma piesārņojums vai kas apdraudējusi gaisa kuģi esošos cilvēkus;
- l) indikatoru sistēmas darbības traucējumi, kuras dēļ radusies iespējamība, ka apkalpe saņēmusi maldinošas norādes;
- m) jebkura atteice, darbības traucējums vai defekts, ja tas notiek svarīgā lidojuma fāzē un ietekmē sistēmas darbību;
- n) nopietna faktiskās darbības neatbilstība apstiprinātajiem darbības rādītājiem (ņemot vērā darbības aprēķinu metodes precizitāti), kas radusies bīstamas situācijas, tostarp bremzēšanas darbības, degvielas patēriņa utt., dēļ;
- o) lidojuma vadības sistēmas asimetrija; piemēram, slēgi, priekšplāksnis, plūsmas bremze u.c.

Šā pielikuma papildinājumā iekļauts saraksts ar tādu notikumu piemēram, par kuriem jāziņo un kas radusies, piemērojot šos vispārīgos kritērijus noteiktām sistēmām.

iii) **Dzinējiekārtas (tostarp dzinēji, propelleri un rotora sistēmas) un palīgdzinēji (APU)**

- a) Liesmas noraušana, kāda dzinēja apstāšanās vai darbības traucējumi.
- b) Jebkura ātri rotējoša komponenta ātruma pārsniegšana vai nespēja kontrolēt tā ātrumu (piemēram, APU, gaisa palaišanas iekārta, gaisa ciklus regulējoša iekārta, gaisa turbīnas motors, propellers vai rotors).
- c) Jebkuras dzinēja vai spēka iekārtas daļas atteice vai darbības traucējumi, kuras dēļ rodas viena vai vairākas šādas problēmas:
 1. komponentu/atlūzu atdalīšanās;
 2. nekontrolējams iekšējs vai ārējs ugunsgrēks vai karstu gāzu noplūde;
 3. vilce pilota nepieprasītā virzienā;
 4. vilces reversa atteice vai patvaļīga darbība;
 5. nespēja kontrolēt jaudu, vilci vai apgriezīgu skaitu minūtē;
 6. dzinēja stiprinājuma struktūras atteice;
 7. daļēja vai pilnīga lielākās spēka iekārtas darbības daļas atteice;
 8. bieži, redzami dūmi vai tāda toksisku vielu koncentrācija, kas lidojuma apkalpi vai pasažierus padara rīkoties nespējīgus;
 9. nespēja, izmantojot parastās procedūras, apturēt dzinēju;
 10. nespēja atkārtoti iedarbināt darbībai svarīgu dzinēju.
- d) patvaļīgs vilces/jaudas zudums vai izmaiņas vai svārstības tajā, ko var uzskatīt par kontroles pār vilci vai jaudu zaudēšanu (LOTC):
 1. viendzinēja gaisa kuģiem; vai
 2. ja to uzskata par pārāk spēcīgu konkrētajai darbībai; vai

3. ja tas varētu ietekmēt vienu vai vairākus vairākdzinēju gaisa kuģa dzinējus, sevišķi divdzinēju gaisa kuģa gadījumā; vai
 4. vairākdzinēju gaisa kuģa gadījumā — ja izmanto to pašu vai līdzīgu dzinēja veidu un ja notikumu uzskata par bīstamu vai nopietnu.
- e) Jebkurš defekts daļā, kurai būtu jākalpo visu gaisa kuģa ekspluatācijas laiku, kura dēļ tas nomainīts gaisa kuģa ekspluatācijas laikā.
 - f) Bieži sastopami defekti, kuru dēļ dzinēju izslēgšanās lidojuma laikā notiek tik bieži, ka pastāv iespēja, ka lidojuma laikā varētu apstāties vairāki dzinēji.
 - g) Dzinēja darbības ierobežošanas vai kontroles ierīces atteice vai patvaļīga darbība.
 - h) Dzinēja parametru pārsniegšana.
 - i) FOD, kuras dēļ rodas bojājumi.

Propelleri un transmisija

- j) Jebkuras propellera vai spēka iekārtas daļas atteice vai darbības traucējumi, kuras dēļ rodas viena vai vairākas šādas problēmas:
 1. pārāk liels propellera ātrums;
 2. pārāk liela frontālā pretestība;
 3. vilce pilota nepieprasītā virzienā;
 4. propellera vai ievērojamas tā daļas atteice;
 5. atteice, kuras rezultātā ievērojami samazinās līdzsvars;
 6. neparedzēta propellera lāpstiņu kustība, kas ir mazāka par noteikto minimālo propellera soli lidojuma laikā;
 7. nespēja plūdiestatīt propelleru;
 8. nespēja mainīt propellera soli;
 9. patvaļīgas soļa izmaiņas;
 10. nekontrolējamās griezes vai ātruma svārstības;
 11. zemas enerģijas daļu atteice.

Rotori un transmisija

- k) Rotorā pārnesumkārbas/savienojuma bojājums vai defekts, kas var izraisīt rotora komplekta atdalīšanos lidojuma laikā un/vai rotora darbības kontroles traucējumus.
- l) Astes rotora, transmisijas un tamlīdzīgu sistēmu bojājumi.

Palīgdzinēji

- m) Izslēgšanās vai atteice, kad saskaņā ar ekspluatācijas prasībām, piemēram, ETOPS, MEL palīgdzinējiem būtu jābūt pieejamiem.
- n) Nespēja izslēgt palīgdzinēju.
- o) Ātruma pārsniegšana.
- p) Nespēja iedarbināt palīgdzinēju, kad tas ir vajadzīgs.

iv) Cilvēka faktori

Jebkurš starpgadījums, kurā kāda no gaisa kuģa konstrukcijas īpašībām vai nepilnībām būtu varējusi radīt tādu kļūmi izmantojumā, kas varētu radīt bīstamas vai katastrofālas sekas.

v) Citi notikumi

- a) Jebkurš starpgadījums, kurā kāda no gaisa kuģa konstrukcijas īpašībām vai nepilnībām būtu varējusi radīt tādu kļūmi izmantojumā, kas varētu radīt bīstamas vai katastrofālas sekas.
- b) Jebkurš notikums, kuru parasti neuzskata par tādu, par kuru būtu jāziņo (piemēram, saistībā ar salona mēbeļējumu un aprīkojumu, ūdens sistēmām), bet kurš kopā ar apstākļiem apdraudējis gaisa kuģi vai tajā esošos cilvēkus.
- c) Ugunsgrēks, eksplozija, dūmi vai toksiski vai kaitīgi izgarojumi.
- d) Jebkurš cits notikums, kas būtu varējis apdraudēt gaisa kuģi vai tajā esošo cilvēku drošību, vai cilvēkus vai īpašumu, kas atradies gaisa kuģa tuvumā vai uz zemes.
- e) Pasažieru uzrunāšanas sistēmas atteice vai defekts, kuras dēļ pasažieru uzrunāšanas sistēma nav darbojusies vai pasažieriem paziņotā informācija nav bijusi dzirdama.
- f) Pilota sēdekļa kontroles ierīces atteice lidojuma laikā.

C. GAISA KUĢA APKOPE UN REMONTS

- i) Šim nolūkam neparedzētas inspekcijas vai pārbaudes procedūras laikā atklāts nepareizs mezglu un detaļu savienojums.
- ii) Karsta gaisa noplūde, kuras pamatā ir bojājums konstrukcijā.
- iii) Jebkurš defekts daļā, kurai būtu jākalpo visu gaisa kuģa ekspluatācijas laiku, kura dēļ tas nomainīts pirms gaisa kuģa ekspluatācijas laika beigām.
- iv) Jebkurš bojājums vai nolietojums (piemēram, lūzumi, plaisas, korozija, noslāņošanās, atvienošana utt.), kas var radīt visdažādākās problēmas (piemēram, vibrācija, stingrības mazināšanās vai strukturāls defekts) šādās daļās:
 - a) galvenajā struktūrā vai GSE (kā definēts ražotāja remonta rokasgrāmatā), ja šāds bojājums vai nolietojums pārsniedz remonta rokasgrāmatās noteiktās pieļaujamās robežas un tā dēļ vajadzīgs remonts vai pilnīga vai daļēja aizstāšana ar citu detaļu;
 - b) sekundārajā sistēmā, kuras dēļ gaisa kuģis bijis apdraudēts vai varētu būt bijis apdraudēts;
 - c) dzinējā, propellerā vai rotorplāna rotorajā sistēmā.
- v) **Jebkura kādas sistēmas vai aprīkojuma atteice, darbības traucējumi, defekts, bojājums vai nolietojums, kas atklāts, ievērojot norādījumu attiecībā uz lidojumderīgumu vai citu obligātu regulatīvas iestādes izdoto instrukciju, ja:**
 - a) ziņojumu iesniegusi organizācija, kas nodrošina atbildi, to atklāj pirmoreiz;
 - b) jebkurā no nākamajām atbildes pārbaudēm tie pārsniedz instrukcijās minētās pieļaujamās robežas un/vai rakstiskas remonta/defektu novēršanas procedūras nav pieejamas.
- vi) Jebkuras ārkārtas sistēmas vai iekārtas, tostarp izejas durvju un apgaismojuma, darbības traucējumi, tai skaitā apkopes vai pārbaudes laikā.
- vii) Pilnīga vai daļēja neatbilde noteiktajām apkopes prasībām.
- viii) Nezināmas vai apšaubāmas izcelsmes izstrādājumi, daļas, iekārtas un materiāli.
- ix) Maldinoša, nepareiza vai nepietiekama informācija par apkopi vai ar to saistītām procedūrām, kuras dēļ var rasties apkopes kļūdas.
- x) **Jebkura uz zemes novietota aprīkojuma, ko izmanto gaisa kuģa sistēmu un aprīkojuma testēšanai vai pārbaudei, atteice, darbības traucējumi, defekts, bojājums vai nolietojums, ja regulārajās inspekcijas un pārbaudes procedūrās šī problēma nav atklāta un tās dēļ radusies bīstama situācija.**

D. AERONAVIGĀCIJAS DIENESTI, IEKĀRTAS UN APKOPE UZ ZEMES

- i) **Aeronavigācijas dienesti**

Ar aeronavigācijas dienestiem saistītus notikumus, par kuriem jāziņo, skatīt II pielikumā.
- ii) **Lidlauks un lidlauka dienesti**
 - a) Nejauša degvielas noplūde uzpildīšanās laikā.
 - b) Nepareiza degvielas daudzuma iepildīšana, kas var nopietni ietekmēt gaisa kuģa lidojuma ilgumu, sniegumu, līdzsvaru vai strukturālo izturību.
- iii) **Darbības ar pasažieriem, bagāžu un kravu**
 - a) Ievērojams gaisa kuģa korpusa, sistēmu un aprīkojuma piesārņojums, kura avots ir pārvadamā bagāža vai krava.
 - b) Nepareiza pasažieru, bagāžas vai kravas izvietošana, kas var ievērojami ietekmēt gaisa kuģa svaru un/vai līdzsvaru.
 - c) Nepareizs bagāžas vai kravas (tostarp rokas bagāžas) sadalījums, kura dēļ kādā veidā var tikt apdraudēts gaisa kuģis, tā aprīkojums vai tajā esošie cilvēki vai kas var traucēt evakuāciju ārkārtas gadījumos.
 - d) Nepareizs kravas konteineru vai citu lielu kravas vienību sadalījums.
 - e) Bīstamu izstrādājumu ienešana vai ienešanas mēģinājums, pārkāpjot spēkā esošos noteikumus, tostarp nepareizs bīstamo izstrādājumu marķējums vai iesaiņojums.
- iv) **Lidlauka pakalpojumi un gaisa kuģa apkalpošana uz zemes**
 - a) Uz zemes izvietotā gaisa kuģa sistēmu un aprīkojuma testēšanai un pārbaudīšanai paredzētā aprīkojuma atteice, darbības traucējumi vai defekts, ja regulāro inspekcijas un pārbaudžu laikā problēma nav atklāta un tās dēļ radusies bīstama situācija.
 - b) Pilnīga vai daļēja neatbilde noteiktajām apkalpošanas prasībām.
 - c) Piesārņotas vai nepareizas degvielas vai citu svarīgu šķidrumu (tostarp skābekļa un dzeramā ūdens) iepildīšana.

I PIELIKUMA papildinājums

Šajos apakšpunktos iekļauti tādu notikumu, par kuriem jāziņo, piemēri, kas radušies, piemērojot vispārīgus kritērijus konkrētajām I pielikuma B punkta ii) apakšpunktā uzskaitītajām sistēmām.

1. Gaisa kondicionēšana/ventilācija

- a) pilnīga avioelektroniskās dzesēšanas sistēmas atteice;
- b) dehermetizācija.

2. Autopilota sistēma

- a) autopilota sistēmas nespēja tās izmantošanas laikā sasniegt paredzēto sniegumu;
- b) nopietnas apkalpes grūtības kontrolēt gaisa kuģi autopilota sistēmas darbības dēļ, par kurām ziņots;
- c) jebkuras autopilota sistēmas atvienošanas ierīces atteice;
- d) patvaļīga autopilota režīma nomainīšanās.

3. Sakari

- a) pasažieru uzrunāšanas sistēmas atteice vai defekts, kuras dēļ pasažieru uzrunāšanas sistēma nav darbojusies vai pasažieriem paziņotā informācija nav bijusi dzirdama;
- b) pilnīgs sakaru zudums lidojuma laikā.

4. Elektroiekārta

- a) vienas no elektrosadales sistēmām (AC/DC) atteice;
- b) pilnīga elektroģenerācijas sistēmu vai vairāku sistēmu atteice;
- c) rezerves (ārkārtas) elektroģenerācijas sistēmas atteice.

5. Pilota kabīne/salons/kravas nodalījums

- a) pilota sēdekļa vadības sistēmas atteice lidojuma laikā;
- b) jebkuras avārijas sistēmas vai aprīkojuma, tostarp avārijas evakuācijas signālu sistēmas, visu izejas durvju, avārijas apgaismojuma utt. atteice;
- c) kravas iekraušanas sistēmas airturspējas zudums.

6. Ugunsdrošības sistēma

- a) ugunsgrēka trauksme, izņemot tos gadījumus, kad tā tūlīt atzīti par nepamatotu;
- b) neatklāta uguns/dūmu detektor/aizsargsistēmas atteice vai defekts, kuras dēļ varēja zust vai samazināties uguns detektor/aizsargsistēmas efektivitāte;
- c) nebrīdināšana faktiska ugunsgrēka vai dūmu gadījumā.

7. Lidojuma vadības ierīces

- a) slēgu, priekšplāksņu, plūsmas bremžu utt. asimetrija;
- b) galveno lidojuma vadības sistēmu vai ar tām saistīto sasaites vai slēgu sistēmas darbības ierobežojumi, lēnums vai slikta vai lēna reakcija;
- c) lidojuma vadības virsmas atslēgums;
- d) lidojuma vadības virsmas vibrācija, ko jūt apkalpe;
- e) mehāniskās lidojuma vadības ierīces neatvienošanās;
- f) nopietni parastās gaisa kuģa vadības traucējumi vai lidojuma kvalitātes pasliktināšanās.

8. Degvielas sistēma

- a) degvielas daudzuma norādes sistēmas darbības traucējumi, kuru dēļ gaisa kuģim beidzas degviela vai uz pults parādās nepareizs degvielas daudzums;
- b) degvielas noplūde, kuras dēļ zudis ievērojams degvielas daudzums vai pastāvējuši nopietni ugunsgrēka vai piesārņojuma draudi;
- c) degvielas padeves sistēmas darbības traucējumi vai defekti, kuru dēļ zaudēts neliels daudzums degvielas vai radušies ugunsgrēka vai gaisa kuģa aprīkojuma piesārņojuma draudi vai nespēja padot degvielu;
- d) degvielas sistēmas darbības traucējumi vai defekti, kam bijusi nopietna ietekme uz degvielas padevi un/vai sadali;
- e) nespēja padot vai izmantot visu izmantojamo degvielas daudzumu.

9. Hidraulika

- a) vienas hidraulikas sistēmas atteice (tikai *ETOPS*);
- b) izolācijas sistēmas atteice;
- c) vairāk nekā vienas hidraulikas sistēmas atteice;
- d) rezerves hidraulikas sistēmas atteice;
- e) nepietiekama dinamiskās plūsmas gaisa spiediena turbīnas darbība.

10. Aplidojuma detektor/aizsargsistēma

- a) neatklāta pretapledošanas/atledošanas sistēmas atteice vai darbības traucējumi;
- b) vairāk nekā vienas apsildīšanas sistēmas atteice;
- c) nespēja panākt simetrisku spārnu atledošanu;
- d) pārlietu liela ledus uzkrāšanās, kuras dēļ nopietni cietusi lidojuma vai gaisa kuģa vadības kvalitāte;
- e) apkalpei ievērojumi pazeminājusies redzamība.

11. Indikācijas/brīdinājuma/reģistrēšanas sistēmas

- a) jebkuras indikācijas sistēmas darbības traucējumi vai defekts, kad iespējamo maldinošo norāžu apkalpei dēļ apkalpe varētu nepareizi izmantot kādu no būtiski svarīgajām sistēmām;
- b) sistēmas sarkanā brīdinājuma funkcijas atteice;
- c) stikla pilota kabīnes gadījumā — vairāk nekā vienas ekrānpults vienības vai ar rādījumu/brīdināšanas funkciju saistīta datora atteice vai darbības traucējumi.

12. Nosēšanās mehānisms/bremzes/riteņi

- a) bremžu aizdegšanās;
- b) nozīmīga bremzēšanas darbības samazināšanās;
- c) asimetriska bremzēšanas darbība, kuras dēļ ievērojami mainās trajektorijad) nosēšanās;
- d) mehānisma brīvā kritiena paildzināšanas sistēmas atteice (tostarp regulāro pārbaužu laikā);
- e) patvaļīga nosēšanās mehānisma vai šasijas durvju izvirzīšanās/ievilkšanās;
- f) vairāku riteņu pārplīšana.

13. Navigācijas sistēmas (tostarp precīzas pieejas sistēmas) un lidojuma informācijas sistēmas

- a) pilnīga navigācijas aprīkojuma atteice vai vairāki tā darbības traucējumi;
- b) pilnīga lidojuma informācijas sistēmas atteice vai vairāki tā darbības traucējumi;
- c) ievērojamas maldinošas norādes;
- d) nozīmīgas navigācijas kļūdas, kas radušās nepareizu datu vai datu šifrēšanas kļūdas dēļ;
- e) neparedzēta, pilota neveikta novirzīšanās no horizontālās vai vertikālās trajektorijas;
- f) kļūmes uz zemes izvietotajās navigācijas iekārtās, kuru rezultātā radušās ievērojamas navigācijas kļūdas, kas nav saistītas ar pāreju no inerciālās navigācijas režīma uz radionavigācijas režīmu.

14. Skābeklis hermētiskajam gaisa kuģim

- a) skābekļa padeves zudums pilota kabīnē;
- b) skābekļa padeves zudums ievērojama skaitam pasažieru (vairāk nekā 10 %), arī tad, ja atklāts apkopes, mācību vai pārbaudes laikā.

15. Gaisa noplūdes sistēma

- a) kļūmes karstā gaisa noplūdē, kuru dēļ iedarbojusies ugunsgrēka brīdināšanas sistēma vai radušies korpusa bojājumi;
- b) visu gaisa noplūdes sistēmu atteice;
- c) gaisa noplūdes sistēmas kļūmju detektorsistēmas darbības traucējumi.

II PIELIKUMS

To ar aeronavigācijas pakalpojumiem saistīto notikumu saraksts, par kuriem jāziņo

1. *piezīme:* Kaut arī šajā pielikumā uzskaitīta lielākā daļa notikumu, par kuriem jāziņo, tas nav pilnīgi visaptverošs. Jāziņo arī par visiem tiem notikumiem, kurus tajā iesaistītās personas uzskata par tādiem, kas atbilst kritērijiem.
 2. *piezīme:* Šajā pielikumā nav iekļauti nelaimes gadījumi un nopietni starpgadījumi. Papildus prasībām, kas skar ziņošanu par nelaimes gadījumiem, tie arī jāreģistrē 5. panta 2. punktā minētajā datubāzē.
 3. *piezīme:* Šajā pielikumā ietverti tādi ar aeronavigācijas pakalpojumiem saistīti notikumi, kas apdraudējuši vai varējuši apdraudēt lidojuma drošību, vai neatbilst noteikumiem par drošiem aeronavigācijas dienestu pakalpojumiem.
 4. *piezīme:* Šajā pielikumā izklāstītais neliedz ziņot par tādiem notikumiem, situācijām vai apstākļiem, kuriem atkārtojoties citos iespējamajos apstākļos vai atkārtojoties, varētu tikt apdraudēta gaisa drošība.
- i) **Bīstamas savstarpējas tuvošanās nopietni starpgadījumi (tostarp situācijas, kad gaisa kuģis atradies pārāk tuvu citam gaisa kuģim/zemei/transportlīdzeklim, cilvēkam vai objektam):**
- a) minimālās distancēs neievērošana;
 - b) nepareiza distance;
 - c) zemei bīstami tuvs kontrolējams lidojums (tuvs *CFIT*);
 - d) nosēšanās uz skrejceļa situācijā, kad bija vajadzīga izvairīšanās rīcība.
- ii) **Sadursmes draudi vai bīstama savstarpēja tuvošanās (tostarp situācijas, kad pastāvējuši nelaimes gadījuma vai bīstamas savstarpējas tuvošanās draudi, ja tuvumā atradies otrs gaisa kuģis):**
- a) nosēšanās uz skrejceļa situācijā, kad nebija vajadzīga izvairīšanās rīcība;
 - b) novirzīšanās no skrejceļa;
 - c) gaisa kuģa novirzīšanās no gaisa satiksmes vadības atļautā kursa;
 - d) atkāpšanās no piemērojamo gaisa satiksmes vadības (*GSV*) noteikumu ievērošanas:
 1. gaisa kuģa atkāpšanās no piemērojamajām, publicētajām *GSV* procedūrām;
 2. nesankcionēta iekļūšana gaisa telpā;
 3. atkāpšanās no piemērojamo noteikumu paredzētās gaisa kuģa *GSV* aprīkojuma izvietojuma un izmantošanas.
- iii) **Ar *GSV* saistīti notikumi (tostarp situācijas, kad samazinājušās iespējas sniegt *GSV* pakalpojumus, ieskaitot situācijas, kad tikai nejaušības dēļ nav tikusi apdraudēta gaisa kuģa ekspluatācijas drošība). Tostarp šādi notikumi:**
- a) nespēja sniegt *GSV* pakalpojumus:
 1. nespēja sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus;
 2. nespēja sniegt gaisa telpas vadības pakalpojumus;
 3. nespēja sniegt gaisa satiksmes plūsmas vadības pakalpojumus;
 - b) nespēja izmantot sakaru funkciju;
 - c) nespēja izmantot uzraudzības funkciju;
 - d) nespēja izmantot datu apstrādes un paziņošanas funkciju;
 - e) nespēja izmantot navigācijas funkciju;
 - f) *GSV* sistēmas drošība.

II PIELIKUMA papildinājums

Šajos apakšpunktos iekļauti tādu ar GSV saistītu notikumu, par kuriem jāziņo, piemēri, kas radušies, piemērojot II pielikuma iii) punktā minētos vispārīgus kritērijus gaisa kuģa operācijām.

1. Nepareizas, nepietiekamas vai maldinošas informācijas saņemšana no uz zemes izvietotiem avotiem, piemēram, gaisa satiksmes vadības (GSV), lidostas automātiskā izziņu dienesta (LAID), meteoroloģiskajiem dienestiem, navigācijas datubāzēm, kartēm, navigācijas kartēm, rokasgrāmatām utt.
 2. Par paredzēto mazāka patiesā augstuma virs zemes atļaušana.
 3. Nepareizu spiediena atskaites datu saņemšana (t.i., nepareizi iestatīts altimētrs).
 4. Nepareiza svarīgu paziņojumu pārraidīšana, saņemšana vai interpretācija, kuras dēļ radusies bīstama situācija.
 5. Minimālās distancēs neievērošana.
 6. Nesankcionēta iekļūšana gaisa telpā.
 7. Nesankcionēta radiosakaru pārraidīšana.
 8. Uz zemes izvietoto aeronavigācijas sistēmu vai satelītkārtu atteice.
 9. Ievērojami GSV/GSP darbības traucējumi vai vērā ņemama lidlauka infrastruktūras pasliktināšanās.
 10. Lidlauka darba laukumu ir aizņēmuši gaisa kuģi, transporta līdzekļi, dzīvnieki vai nepiederoši priekšmeti, kā rezultātā radusies bīstama vai potenciāli bīstama situācija.
 11. Kļūdaina vai nepietiekama šķēršļu vai bīstamu vietu marķēšana lidlauka darba laukumos, kā rezultātā radusies bīstama situācija.
 12. Lidlauka apgaismojuma defekti vai nopietni darbības traucējumi, vai apgaismojuma nav vispār.
-