

TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2003/42/EB

frá 13. júní 2003

um tilkynningu atvika í almenningsflugi

EVROÞUPINGID OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFA,
með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum
2. mgr. 80. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar ⁽¹⁾,

með hliðsjón af álit efnahags- og félagsmálanefndar
Evrópubandalaganna ⁽²⁾,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í
251. gr. sáttmálans ⁽³⁾, á grundvelli sameiginlegs texta sem
sáttanefndin samþykkti 9. apríl 2003,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Slysatiðni í almenningsflugi hefur haldist nokkuð jöfn á síðasta áratug. Engu að síður er það áhyggjuefni að áætlað, aukið umferðarálag gæti aukið á slysatiðni í nánustu framtíð.
- 2) Markmiðið með tilskipun ráðsins 94/56/EB frá 21. nóvember 1994 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningsflugi ⁽⁴⁾ er að koma í veg fyrir slys með því að greiða fyrir skjótri framkvæmd rannsókna.
- 3) Reynslan hefur leitt í ljós að áður en slys verður á sér oft stað fjöldi flugatvika og annarra ágalla sem sýnir að öryggi í flugi er ábótavant.
- 4) Til að hægt sé að auka öryggi í almenningsflugi er nauðsynlegt að afla frekari þekkingar á þessum atvikum til að auðvelda greiningu og til að fylgjast með þróun í því skyni að hefja úrbætur.
- 5) Þegar atvik tengist loftfari, sem er skráð í aðildarríki eða starfrækt á vegum fyrirtækis sem hefur staðfestu í aðildarríki, ber að tilkynna það jafnvel þótt atvikidi eigi sér stað utan yfirráðasvæðis Bandalagsins.
- 6) Hvert aðildarríki skal koma á fót kerfum fyrir skyldubundnar tilkynningar.
- 7) Starfsmenn á ýmsum sviðum í almenningsflugi verða vitni að atvikum sem hafa þýðingu fyrir slysavarnir og ber þeim því að tilkynna þau.
- 8) Skipti á upplýsingum um slík atvik myndi auðvelda til muna greiningu á hugsanlegri hættu.
- 9) Nauðsynlegt er að nota tiltekinn hugbúnað til að styðja við skipti á upplýsingum milli ólíkra kerfa.
- 10) Upplýsingar um öryggismál skulu vera aðgengilegar stofnunum, sem setja reglur um öryggismál í almenningsflugi eða rannsaka slys og flugatvik innan Bandalagsins, og, eftir því sem við á, fólki sem getur dregið lærdóm af þeim og gripið til eða hafið nauðsynlegar aðgerðir til að auka öryggi.
- 11) Þar eð upplýsingar um öryggi eru viðkvæmar í edli sínu er söfnun þeirra tryggð með því að ábyrgjast að farið verði með þær sem trúnaðarmál, að ekki verði gefið upp hvaðan þær koma og með því að vinna trúnaðartraust starfsfólks í almenningsflugi.
- 12) Almenningsur skal fá almennar upplýsingar um flugöryggi.
- 13) Gera skal viðeigandi ráðstafanir til að gera kleift að koma á fót kerfum fyrir tilkynningar sem eru trúnaðarmál.
- 14) Samþykkja skal nauðsynlegar ráðstafanir til framkvæmdar þessari tilskipun í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið ⁽⁵⁾.
- 15) Tryggja skal samræmi við tæknilegar tilkynninga-kröfur sem eru þróaðar af innlendum sérfræðingum í Evrópustofnun um flugumferðaröryggi og Flugöryggissamtökum Evrópu. Við gerð skrárinnar um tilkynningaskyld atvik skal taka tillit til vinnu þessara tveggja Evrópusamtaka. Einnig skal taka tillit til þróunar innan ramma Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 16) Þar eð aðildarríkin geta ekki náð til fulls markmiðinu með fyrirhuguðum aðgerðum, þ.e. að auka flugöryggi, þar sem tilkynningakerfi, sem aðildarríkin reka hvert fyrir sig, eru ekki eins skilvirk og samræmt net fyrir upplýsingaskipti sem gerir kleift að greina fyrr möguleg öryggisvandamál, er auðveldara að ná þessu markmiði á vettvangi Bandalagsins og er Bandalaginu því heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við dreifræðisregluna, sbr. 5. gr. sáttmálans. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, ganga ákvæði þessarar tilskipunar ekki lengra en nauðsynlegt er til að þessu markmiði verði náð.

⁽¹⁾ Stjtið. EB C 120 E, 24.4.2001, bls. 148 og Stjtið. EB C 332 E, 27.11.2001, bls. 320.

⁽²⁾ Stjtið. EB C 311, 7.11.2001, bls. 8.

⁽³⁾ Álit Evrópuþingsins frá 14. júní 2001 (Stjtið. EB C 53 E, 28.2.2002, bls. 324), sameiginleg afstaða ráðsins frá 17. júní 2002 (Stjtið. EB C 197 E, 20.8.2002, bls. 16) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 23. október 2002 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB). Ákvörðun Evrópuþingsins frá 13. maí 2003 og ákvörðun ráðsins frá 13. maí 2003.

⁽⁴⁾ Stjtið. EB L 319, 12.12.1994, bls. 14.

⁽⁵⁾ Stjtið. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

4. gr.

1. gr.

Markmið

Markmiðið með þessari tilskipun er að stuðla að auknu flugöryggi með því að tryggja tilkynningu, söfnun, geymslu, verndun og miðlun á viðeigandi upplýsingum um öryggi.

Meginmarkmiðið með því að tilkynna atvik er að koma í veg fyrir slys og flugatvik, ekki að ákveða hver beri ábyrgð eða sé skaðabótaskyldur.

2. gr.

Skilgreiningar

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. „atvik“: rekstrartruflun, galli, bilun eða aðrar óeðlilegar aðstæður sem hafa eða kunna að hafa áhrif á flugöryggi en hafa ekki haft í för með sér slys eða alvarlegt flugatvik, hér á eftir nefnt „slys eða alvarlegt flugatvik [o: óhapp]“ eins og skilgreint er í a- og k-lið 3. gr. tilskipunar 94/56/EB,

2. „órekjanleiki gagna“: þegar allar persónulegar upplýsingar, sem varða tilkynnandann, og tæknilegar upplýsingar, sem gætu varpað ljósi á hver tilkynnandinn eða þriðju aðilar eru, eru felldar brott úr skýrslum sem eru lagðar fram.

3. gr.

Gildissvið

1. Þessi tilskipun gildir um atvik sem stofna loftfari, þeim sem eru um borð eða öðrum einstaklingum í hættu eða kunna að gera það ef ekki eru gerðar ráðstafanir til úrbóta. Skrá yfir dæmi um þessi atvik er að finna í I. og II. viðauka.

2. Framkvæmdastjórninni er heimilt, í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 10. gr., að ákveða að breyta viðaukunum til að bæta við dæmin eða breyta þeim.

3. Beiting þessarar tilskipunar gagnvart flugvellinum á Gíbraltar telst hvorki hafa áhrif á lagalega stöðu Konungsríkisins Spánar né Breska konungsríkisins að því er varðar ágreining um yfirráðarétt yfir landsvæðinu þar sem flugvöllurinn er staðsettur.

4. Beitingu þessarar tilskipunar gagnvart flugvellinum á Gíbraltar er frestað þar til tilhögunin, sem kemur fram í sameiginlegri yfirlýsingu utanríkisráðherra Konungsríkisins Spánar og Breska konungsríkisins frá 2. desember 1987, er komin til framkvæmda. Ríkisstjórnir Spánar og Breska konungsríkisins munu tilkynna ráðinu um dagsetningu þeirrar framkvæmdar.

Tilkynningarskylda

1. Aðildarríkin skulu krefjast þess að það sé liður í starfi eftirtalinna einstaklinga að tilkynna atvik, sem falla undir 3. gr., til lögbæru yfirvaldanna sem um getur í 1. mgr. 5. gr.:

- a) flugrekanda eða flugstjóra loftfars með hverfihreyfli eða loftfars til almenningssamgangna, sem flugrekandi notar, enda tryggi aðildarríki að öryggisefirlit sé haft með rekstrinum,
- b) einstaklings sem undir eftirliti aðildarríkis hannar, framleiðir, viðheldur eða breytir loftfari með hverfihreyfli eða loftfari til almenningssamgangna eða búnaði eða hluta þess,
- c) einstaklings sem undir eftirliti aðildarríkis undirritar vottorð um lofthæfiskoðun eða viðhaldsvottorð fyrir loftfar með hverfihreyfli eða loftfar til almenningssamgangna eða búnað eða hluta þess,
- d) einstaklings sem sinnir starfi þar sem þess er krafist að viðkomandi sé viðurkenndur af aðildarríki sem flugumferðarstjóri eða flugfjarskiptamaður,
- e) yfirmanns flugvallar sem fellur undir reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2408/92 frá 23. júlí 1992 um aðgang Bandalagsflugfélaga að flugleiðum innan Bandalagsins ⁽¹⁾,
- f) einstaklings sem sinnir starfi sem tengist uppsetningu, breytingu, viðhaldi, viðgerð, grannskoðun, flugeftirliti eða eftirliti með flugleiðsöguvirkjum sem aðildarríki ábyrgist,
- g) einstaklings sem sinnir starfi sem tengist afgreiðslu loftfars, þ.m.t. eldsneytisafylling, þjónusta, undirbúningur hleðsluskrár, hleðsla, afísun og dráttur loftfars á flugvelli sem fellur undir reglugerð (EBE) nr. 2408/92.

2. Aðildarríkjum er heimilt að hvetja alla þá sem starfa í annars konar rekstri í almenningsslugi en við svipuð störf og þau sem eru talin upp í 1. gr. að tilkynna af eigin hvötum þau atvik sem eru tilgreind í 1. mgr. 3. gr.

5. gr.

Söfnun og geymsla upplýsinga

1. Aðildarríkin skulu tilnefna eitt eða fleiri lögbær yfirvöld til að koma á kerfi til að safna, meta, vinna og geyma upplýsingar um atvik sem eru tilkynnt í samræmi við 4. gr.

Heimilt er að fela eftirfarandi yfirvöldum, sem starfa af óhlutdrægni, þessa ábyrgð:

- a) flugmálastjórn viðkomandi lands og/eða
- b) rannsóknaraðila eða –stofnun, sem komið er á fót skv. 6. gr. tilskipunar 94/56/EB, og/eða
- c) öllum öðrum sjálfstæðum aðilum eða stofnunum sem er falið þetta verk.

⁽¹⁾ Stjtuð. EB L 240, 24.8.1992, bls. 8. Reglugerðinni var síðast breytt með aðildarlögunum frá 1994.

Ef aðildarríki tilnefnir einn eða fleiri aðila eða stofnanir skal það tilnefna eitt af þeim sem tengilið fyrir upplýsingaskiptin sem um getur í 1. mgr. 6. gr.

2. Lögbæru yfirvöldin skulu geyma tilkynningarnar, sem safnað er, í gagnagrunnum sínum.

3. Einnig skal skrá slys og alvarleg flugatvik í þessa gagnagrunna.

6. gr.

Upplýsingaskipti

1. Aðildarríkin skulu taka þátt í upplýsingaskiptum með því að veita lögbærum yfirvöldum annarra aðildarríkja og framkvæmdastjórninni aðgang að öllum viðeigandi öryggis-tengdum upplýsingum sem eru geymdar í gagnagrunnum sem um getur í 2. mgr. 5. gr.

Gagnagrunnarnir skulu vera samhæfðir við hugbúnaðinn sem er lýst í 3. mgr.

2. Þegar lögbæru yfirvaldi, sem er tilnefnt í samræmi við 1. mgr. 5. gr., berst tilkynning um atvik skal það færa hana inn í gagnagrunnana og tilgreina, ef nauðsyn ber til, lögbært yfirvald aðildarríkisins þar sem atvikið átti sér stað, hvar loftfarið er skráð, hvar loftfarið er framleitt og/eða hvar flugrekandinn er skráður.

3. Framkvæmdastjórnin skal þróa tiltekinn hugbúnað að því er varðar þessa tilskipun. Í tengslum við þá þróun skal framkvæmdastjórnin taka tillit til þess að nauðsynlegt er að hann sé samhæfður við fyrirbyggjandi hugbúnað í aðildarríkjunum. Lögbærum yfirvöldum er heimilt að nota þennan hugbúnað við rekstur sinna eigin gagnagrunna.

4. Framkvæmdastjórnin skal gera viðeigandi ráðstafanir til að auðvelda upplýsingaskiptin, sem um getur í 1. mgr., í samræmi við málsmeðferðina í 2. mgr. 10. gr.

7. gr.

Miðlun upplýsinga

1. Hver aðili, sem er falið að setja reglur um öryggi í almenningsflugi eða að rannsaka slys og flugatvik í almenningsflugi innan Bandalagsins, skal hafa aðgang að upplýsingum um atvik, sem er safnað saman og skipst á í samræmi við 5. og 6. gr., til að unnt sé að draga lærdóm af tilkynntum atvikum í því skyni að auka öryggi.

2. Með fyrirvara um rétt almennings til aðgangs að skjölum framkvæmdastjórnarinnar, eins og mælt er fyrir um í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1049/2001 frá 30. maí 2001 um almennan aðgang að skjölum Evrópuþingsins, ráðsins og framkvæmdastjórnarinnar⁽¹⁾, skal framkvæmdastjórnin samþykkja, að eigin frumkvæði og í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 10. gr., ráðstafanir um miðlun upplýsinga, sem um getur í 1. mgr., til hagsmunaaðila og um tilheyrandi skilyrði. Þessar ráðstafanir, sem geta verið almennar eða sértækar, skulu byggjast á nauðsyn þess:

— að veita aðilum og fyrirtækjum nauðsynlegar upplýsingar til að þau geti aukið öryggi í almenningsflugi,

— að takmarka miðlun upplýsinga við það sem er alveg nauðsynlegt fyrir notendur þeirra með það fyrir augum að tryggja viðeigandi leynd þessara upplýsinga.

Ekki skal miðla upplýsingum samkvæmt þessari málsgrein umfram það sem telst nauðsynlegt fyrir notendur þeirra, sbr. þó ákvæði 8. gr.

3. Aðildarríkjunum er heimilt að gefa a.m.k. árlega út öryggisskýrslu, sem inniheldur upplýsingar um tegundir atvika sem er safnað með innlendu kerfi fyrir skyldubundnar tilkynningar atvika, til að upplýsa almenning um öryggi í almenningsflugi. Aðildarríkjunum er einnig heimilt að gefa út órekjanlegar skýrslur.

8. gr.

Vernd upplýsinga

1. Aðildarríkin skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir í samræmi við innlenda löggjöf til að tryggja viðeigandi leynd upplýsinga sem þau fá skv. 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 7. gr. Þau skulu eingöngu nota þessar upplýsingar með hliðsjón af markmiði þessarar tilskipunar.

2. Burtséð frá tegund eða flokkun atviks og slyss eða alvarlegs flugatviks skal aldrei skrá nöfn eða heimilisföng einstaklinga í gagnagrunninn sem um getur í 2. mgr. 5. gr.

3. Án þess að það hafi áhrif á gildandi refsilöggjöf skulu aðildarríkin láta vera að höfða dómsmál vegna brota á lögum að óyfirlögðu ráði eða fyrir slysn, sem koma einungis til kasta aðildarríkjanna þar sem tilkynnt var um þau samkvæmt innlendu kerfi fyrir skyldubundnar tilkynningar atvika, nema þegar um er að ræða stórfellt gáleysi.

4. Í samræmi við málsmeðferðina, sem er skilgreind í innlendum lögum eða leiðir af venju, skulu aðildarríkin tryggja að vinnuveitandi láti starfsmenn, sem tilkynna flugatvik, sem þeir kunna að hafa vitneskju um, ekki gjalda fyrir það.

5. Þessi grein gildir með fyrirvara um innlendar reglur sem varða aðgang dómsmálafyrivalda að upplýsingum.

9. gr.

Tilkynning af eigin hvötum

1. Til viðbótar við tilkynningaskyldukerfið, sem komið var á fót skv. 4. og 5. gr., er aðildarríkjunum heimilt að tilnefna eina eða fleiri stofnanir eða aðila til að koma á kerfi fyrir tilkynningar af eigin hvötum til að safna og greina upplýsingar um annmarka á sviði flugmála sem ekki þarf að tilkynna samkvæmt tilkynningaskyldukerfinu en sem tilkynnandinn metur sem raunverulega eða hugsanlega hættu.

2. Ef aðildarríki kys að koma á kerfi fyrir tilkynningar af eigin hvötum skal það mæla fyrir um hvernig ein eða fleiri þeirra stofnana eða aðila, sem það hefur tilnefnt skv. 1. mgr., skuli gera upplýsingar í tilkynningum af eigin hvötum órekjanlegar í slíku kerfi.

⁽¹⁾ Stjóð. EB L 145, 31.5.2001, bls. 43.

3. Aðildarríki skulu sjá til þess að viðeigandi öryggisupplýsingar, sem hafa verið gerðar órekanlegar og eru fengnar með greiningu tilkynninga sem eru trúnaðarmál, séu geymdar og gerðar aðgengilegar öllum málsaðilum til að unnt sé að nota þær til að auka flugöryggi.

10. gr.

Nefnd

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar sem komið var á fót skv. 12. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3922/91 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tæknikröfum og stjórnáslumeðferð á sviði flugmála ⁽¹⁾.

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar.

Tímabilið, sem kveðið er á um í 6. mgr. 5. gr. ákvörðunar 1999/468/EB, skal vera þrjú mánuðir.

3. Nefndin setur sér starfsreglur.

11. gr.

Framkvæmd

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnáslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari fyrir 4. júlí 2005. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær eru birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem samþykkt verða um málefni sem tilskipun þessi nær til.

12. gr.

Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi á þeim degi sem hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

13. gr.

Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Lúxemborg 13. júní 2003.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

P. COX

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

V. PAPANDEOU

forseti.

⁽¹⁾ Stjtuð. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4. Reglugerðinni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2871/2000 (Stjtuð. EB L 333, 29.12.2000, bls. 47).

I. VIÐAUKI

Skrá yfir tilkynningaskyld atvik sem tengjast starfrækslu, viðhaldi, viðgerð og framleiðslu loftfara

1. *athugasemd:* Jafnvel þótt flest tilkynningaskyld atvik séu talin upp í þessum viðauka er sú upptalning þó ekki tæmandi. Einnig skal tilkynna öll önnur atvik sem þeir sem hlut eiga að máli telja samrýmast viðmiðunum.
2. *athugasemd:* Í þessum viðauka er ekki fjallað um slys. Slys ber einnig að skrá í gagnagrunninn, sem um getur í 2. mgr. 5. gr., auk þess sem uppfylla þarf aðrar kröfur um tilkynningu slysa.
3. *athugasemd:* Í þessum viðauka eru dæmi um kröfur um tilkynningar sem varða starfrækslu, viðhald, viðgerð og framleiðslu loftfara.
4. *athugasemd:* Tilkynningaskyld atvik eru atvik sem hafa eða hefðu getað teft öryggi í starfrækslu í tvísýnu eða skapað ótryggt ástand. Ef tilkynnandi telur að atvik hafi ekki teft öryggi í starfrækslu í tvísýnu en myndi gera það ef atvikið endurtæki sig við breyttar en sennilegar aðstæður ber honum að tilkynna atvikið. Það sem talið er tilkynningaskyld í einum flokki framleiðsluvara, hluta eða búnaðar gildir ekki endilega um aðra flokka og það hvort einhver tiltekinn mannlegur eða tæknilegur þáttur er til staðar eða ekki getur breytt atviki í slys eða alvarlegt flugatvik.
5. *athugasemd:* Sérstakt samþykki fyrir starfrækslu, t.d. að því er varðar minnkaðan hæðaraðskilnað (RVSM), fjarflug (ETOPS) og svæðisleiðsögu (RNAV), eða hönnunar- eða viðhaldsáætlun getur falið í sér sérstakar kröfur um tilkynningar vegna bilunar eða ólags sem tengist viðkomandi samþykki eða áætlun.

EFNISYFIRLIT

A. STARFRÆKSLA LOFTFARS

B: TÆKNILEGAR HLIÐAR LOFTFARS

C: VIÐHALD OG VIÐGERÐ LOFTFARS

D: FLUGLEIÐSÖGUBJÓNUSTA, AÐSTAÐA OG BJÓNUSTA Á JÖRÐU NIÐRI

i) **Starfræksla loftfars**

- a) Flugbragð til að forðast árekstur:
 - hætta á árekstri við annað loftfar, jörð eða annan hlut eða ótryggjar aðstæður þegar rétt hefði verið að sveigja frá til að forðast árekstur,
 - flugbragð sem er nauðsynlegt til að forðast árekstur við annað loftfar, jörð eða annan hlut,
 - flugbragð til að forðast aðrar ótryggjar aðstæður.
- b) Flugatvik í flugtaki eða landingu, þ.m.t. landingar í varúðarskyni eða nauðlandingar. Flugatvik eins og þegar loftfar skammlendir, rennur út af brautarenda eða rennur út af hlið flugbrautar. Einnig þegar um er að ræða flugtak eða flugtak, sem hætt er við, og landingu eða tilraun til landingar á lokaðri, upptekinni eða rangri flugbraut. Brautarátroðningur.
- c) Ekki reynist unnt að ná tilætlunum afköstum í flugtaki eða frumklifri.
- d) Hættulega lítið eldsneyti eða ekki reynist unnt að flytja eldsneyti milli tanka eða nota allt nýtanlegt eldsneyti.
- e) Loftfarið verður stjórnlaust (þ.m.t. að hluta til eða alveg í tiltekinn tíma), án tillits til ástæðu.
- f) Atvik sem verða nálægt eða yfir ákvörðunarhraða V_1 sem stafa af hættulegum eða mögulega hættulegum aðstæðum eða hefðu getað skapað þær (t.d. ef hætt er við flugtak, stél rekið niður, bilun verður í hreyfli o.s.frv.).
- g) Hætt við landingu og það skapar hættuástand eða kann að leiða til þess.
- h) Óviljandi, umtalsvert frávik frá flughraða, áætlaðri stefnu eða hæð (yfir 300 fetum), án tillits til ástæðu.
- i) Lækkun flugs niður fyrir ákvörðunarhæð/flughæð eða lágmarkslækkunarhæð/flughæð án þess að nauðsynleg kennileiti sjáist.
- j) Missir stöðuskyns miðað við raunverulega stöðu loftfars eða stöðu annars loftfars.
- k) Samband rofnar á milli flugliða (CRM) eða milli flugliða og annarra aðila sem hlut eiga að máli (þjónustuliða, flugumferðarstjórnar (ATC), flugvirkja).
- l) Harkaleg landing, landing sem krefst „skoðunar á loftfari eftir harkalega landingu“.
- m) Farið er yfir leyfileg mörk varðandi jafnvægi eldsneytis.

- n) Rangt stilltur kóði á kögunarsvarratsjá (SSR) eða röng hæðarmælistilling.
- o) Röng forritun á eða röng skráning inn í siglingabúnað eða búnað fyrir útreikning á afkastagetu, eða notkun rangra gagna.
- p) Röng móttaka eða túlkun skilaboða um talstöð.
- q) Ólag eða galli í eldsneytiskerfi sem hefur áhrif á upptöku og/eða dreifingu eldsneytis.
- r) Loftfari er óvart ekið út fyrir yfirborð með bundnu slitlagi.
- s) Árekstur tveggja loftfara eða árekstur loftfars við ökutæki eða annan hlut á jörðu niðri.
- t) Óviljandi og/eða röng starfræksla stjórnækja.
- u) Þegar ekki er hægt að setja loftfar í ákveðinn flugham fyrir viðeigandi stig flugs (t.d. varðandi lendingabúnað, hjólahurðir, flapa, stýriskamba, raufunga o.s.frv.).
- v) Hætta eða möguleg hætta sem stafar af því þegar viljandi er hermt eftir bilunaraðstæðum í kennslu-, eftirlits- eða þjálfunarskyni.
- w) Óeðlilegur titringur.
- x) Starfræksla aðalviðvörunkerfis sem tengist stjórn loftfarsins, t.d. viðvörðun um ham, ofris (stýrisstangarhristari), of mikinn flughraða o.s.frv., nema:
1. áhöfnin staðfesti ótvírætt að viðvörðunin sé röng og að því tilskildu að ranga viðvörðunin hafi ekki í för með sér neina erfiðleika eða hættu vegna viðbragða áhafnarinnar við viðvörðuninni eða
 2. aðalviðvörunkerfið hafi verið starfrækt í þjálfunar- eða prófunarskyni.
- y) Viðvörðun frá jarðvara- og landslagsgreiningarkerfi (GPWS/TAWS-kerfi) þegar:
1. loftfarið flýgur nær jörðu en áætlað var eða gert hafði verið ráð fyrir eða
 2. vart verður við viðvörðunina við blindflugsskilyrði eða að næurlagi og staðfest hefur verið að hún orsakast af miklum hnighraða (viðvörðun 1) eða
 3. viðvörðunin stafar af því að ekki var valinn lendingarbúnaður eða lendingarflapar á réttum tímamarki í aðflugi (viðvörðun 4) eða
 4. einhverjir erfiðleikar eða hætta kemur upp eða gæti hafa komið upp vegna þess hvernig áhöfnin brást við „viðvörðuninni“, t.d. vegna þess að aðskilnaður frá annarri umferð skertist hugsanlega. Þetta gæti falið í sér hvaða tegund af viðvörðun sem er, þ.e. raunverulega, óþarfa eða falska viðvörðun.
- z) GPWS/TAWS-tilkynning um aðgát þegar vandamál eða hætta skapast eða gæti hafa skapast vegna viðbragða áhafnarinnar við aðgátinni.
- aa) Árekstrarvarakerfi.
- bb) Flugatvik sem orsakast af þotustrók eða skrúfuröst sem veldur umtalsverðum skaða eða alvarlegum áverkum.
- ii) **Neyðarástand**
- a) Bruni, sprenging, reykur eða eitraðar eða skaðlegar lofttegundir jafnvel þótt tekist hafi að slökkva eldinn.
- b) Óstaðlaðar verklagsreglur sem flugliðar eða þjónustuliðar fylgja til að ráða við neyðarástand:
1. verklagsreglur eru til en þeim er ekki fylgt,
 2. verklagsreglur eru ekki til,
 3. verklagsreglur eru til en þær eru ófullnægjandi eða óviðeigandi,
 4. verklagsreglur eru rangar,
 5. rangar verklagsreglur eru notaðar.
- c) Ófullnægjandi verklagsreglur sem eru samdar til að nota þegar neyðarástand skapast, þ.m.t. þegar þær eru notaðar í viðhalds-, þjálfunar- eða prófunarskyni.
- d) Atburður sem hefur í för með sér neyðarrýmingu.
- e) Þrýstingsfall.
- f) Notkun neyðarbúnaðar eða neyðarráðstafanir sem mælt er fyrir um að skuli gripið til í því skyni að ráða við tiltekna aðstæður.
- g) Atburður sem veldur því að sent er út neyðarkall („Mayday“) eða áriðandi öryggiskall („Panne“).
- h) Bilun í neyðarkerfi eða –búnaði, þ.m.t. allir útgangar og ljós, einnig þegar kerfið eða búnaðurinn er notaður í viðhalds-, þjálfunar eða prófunarskyni.
- i) Atburðir sem krefjast þess að flugverjar noti súrefni í neyðartilvikum.

iii) **Áhöfn verður óstarfhæf**

- a) Óstarfhæfni flugliða, þ.m.t. fyrir brottför ef talið er að það hefði getað leitt til óstarfhæfni eftir flugtak.
- b) Óstarfhæfni einhvers þjónustuliða sem gerir hann ófæran um að sinna mikilvægum skyldustörfum í neyðartilvikum.

iv) **Áverk**

Atvik sem hafa eða gætu hafa valdið umtalsverðum áverkum á farþegum eða áhöfninni en sem ekki er talið þurfa að tilkynna sem slys.

v) **Veður**

- a) Elding sem veldur tjóni á loftfarinu eða því að mikilvæg þjónusta tapast eða raskast.
- b) Hagléf sem veldur tjóni á loftfarinu eða því að mikilvæg þjónusta tapast eða raskast.
- c) Flugatvik í mikilli ókyrrð, þegar þeir sem eru um borð í loftfarinu verða fyrir áverkum eða þegar talið er nauðsynlegt að skoða loftfar eftir slíkt flug.
- d) Skyndileg vindhvörf.
- e) Ísing sem veldur því að erfitt reynist að stjórna loftfarinu, það verður fyrir tjóni eða mikilvæg þjónusta tapast eða raskast.

vi) **Flugvernd**

- a) Ólögmat afskipti af loftfarinu, þ.m.t. sprengihótun eða flugrán.
- b) Erfiðleikar við að hafa stjórn á ölvuðum, ofsafengnum eða óviðráðanlegum farþegum.
- c) Laumufarþegi finnst.

vii) **Önnur atvik**

- a) Tiltekin tegund atviks sem endurtekur sig í sífellu en væri ekki tilkynningaskyld eftir eitt skipti en hefur, vegna tíðni, mögulega í för með sér hættu.
- b) Árekstur við fugla sem veldur tjóni á loftfarinu eða því að mikilvæg þjónusta tapast eða raskast.
- c) Flugröst.
- d) Allar aðrar tegundir atvika sem eru taldar hafa stofnað loftfarinu í hættu eða gætu hafa stofnað því í hættu eða þeim sem eru um borð í því eða fólki á jörðu niðri.

B. TÆKNILEGAR HLIÐAR LOFTFARS

i) **Burðarvirki**

Ekki eru allar bilanir á burðarvirki tilkynningaskyldar. Kraftist er verkfræðilegs álits til að ákvarða hvort bilunin sé nógu alvarleg til að vera tilkynningaskyld. Hafa má eftirfarandi dæmi til hliðsjónar:

- a) Tjón á mikilvægum burðarvirkisþætti (PSE) sem er ekki flokkaður sem tjónþolinn (þáttur með takmarkaðan endingartíma). Mikilvægir burðarvirkisþættir eru þeir sem bera að stærstum hluta álagið af völdum flugs, lendingar og þrýstingsjöfnunar enda gæti bilun í þeim haft í för með sér stórfellda bilun í loftfarinu.
- b) Bilun eða tjón sem er yfir leyfilegu tjóni á mikilvægum burðarvirkisþætti sem hefur verið flokkaður sem tjónþolinn.
- c) Tjón eða bilun umfram leyfð mörk fyrir burðarvirki sem gæti valdið því að stífleiki burðarvirkisins minnkar að því marki að nauðsynleg frávik í slætti náist ekki eða farið er yfir mörkin sem eiga að tryggja að ekki sé hætt á öfugri virkni stýra.
- d) Tjón eða bilun á burðarvirkisþætti sem gæti valdið því að þungir hlutir losnuðu sem kynnu að valda áverkum á þeim sem eru um borð í loftfarinu.
- e) Tjón eða bilun á burðarvirkisþætti sem gæti valdið því að kerfin störfuðu ekki rétt. Sjá ii-lið hér á eftir.
- f) Hlutar loftfars tapast í flugi.

ii) **Kerfi**

Lagt er til að eftirfarandi almenn viðmið gildi um öll kerfi:

- a) Bilun, umtalsvert ólag eða galli í kerfi, undirkerfi eða búnaðarsamstæðu þannig að ekki var hægt að nota staðlaðar verklagsreglur, leiðbeiningar o.s.frv. á fullnægjandi hátt.

- b) Áhöfnin getur ekki stjórnað kerfinu, t.d.:
1. óstýrð virkni,
 2. röng og/eda ófullnægjandi viðbrögð, þ.m.t. takmörkuð hreyfigeta eða stífleiki,
 3. stjórnlaus virkni,
 4. vélræn aftenging eða bilun.
- c) Bilun eða ólag í sérhæfðum aðgerðum kerfisins (eitt kerfi getur samþætt nokkrar aðgerðir).
- d) Truflun innan kerfis eða milli kerfa.
- e) Bilun eða ólag á varnarbúnaði eða neyðarkerfi sem tengist kerfinu.
- f) Aukageta kerfisins tapast.
- g) Öll atvik sem eiga sér stað vegna ófyrirséðrar virkni kerfisins.
- h) Að því er varðar tegundir loftfara með einu aðalkerfi, undirkerfi eða búnaði: bilun, umtalsvert ólag eða galli sem verður í aðalkerfi, undirkerfi eða búnaðarsamstæðu.
- i) Að því er varðar tegundir loftfara með mörg, ósamtengd aðalkerfi, undirkerfi eða búnaðarsamstæður: bilun, umtalsvert ólag eða galli í fleiri en einu aðalkerfi, undirkerfi eða búnaðarsamstæðu.
- j) Starfræksla aðalviðvörunarkerfis, sem tengist loftfarskerfum eða –búnaði, nema áhöfnin staðfesti ótvírætt að viðvörunin hafi verið fölsk, að því tilskildu að viðbrögð áhafnarinnar við fölsku viðvöruninni hafi ekki valdið vandræðum eða hættu.
- k) Glussa-, eldsneytis- og olíuleki eða leki annarra vökva sem hefur í för með sér eldhættu eða mögulega, hættulega mengun í burðarvirki, kerfum eða búnaði loftfarsins eða fyrir þá sem eru um borð í loftfarinu.
- l) Ólag eða galli í viðvörunarkerfi þegar það getur orðið til þess að áhöfninni berist villandi viðvaranir.
- m) Bilun, ólag eða galli sem vart verður við á viðkvæmu stigi flugsins og skiptir máli varðandi starfrækslu kerfisins.
- n) Umtalsverður skortur á raunafköstum í samanburði við samþykkt afköst sem skapar hættuástand (með hliðsjón af nákvæmni í útreikningum á afköstum), þ.m.t. hemlun, eldsneytiseyðsla o.s.frv.
- o) Ósamhverfa stýrakerfa, t.d. flapa, stýriskamba, lyftispilla o.s.frv.

Í viðbæti við þennan viðauka er skrá yfir atvik sem eru tilkynningaskyld þegar þessi almennu viðmið eru notuð fyrir sérstök kerfi.

iii) **Knúningsafl (þ.m.t. hreyflar, loftskrúfur og þyrilkerfi) og aukaafsstöðvar (APU)**

- a) Þegar slokknar á hreyfli, hreyfill er stöðvaður eða gangtruflanir verða í honum.
- b) Yfirhraði eða þegar ekki er hægt að stjórna hraða háhraðasúningsíhlutar (t.d. aukaafsstöðvar, loftræsitaekis, loftringrásartækis, lofthverfihreyfils, loftskrúfu eða þyrils).
- c) Bilun eða gangtruflanir í einhverjum hluta hreyfilsins eða fullbúnum hreyfli sem hefur í för með sér eitt eða fleiri eftirfarandi flugatvika:
1. íhlutir og brak losna,
 2. óviðráðanlegur eldur fyrir utan eða inni eða heitar lofttegundir sleppa út,
 3. knýr í aðra átt en samkvæmt stjórn flugmanns,
 4. knývendikerfi sem starfar ekki eða starfar óvart,
 5. ekki er hægt að hafa stjórn á hreyfildrafti, kný eða sn./mín,
 6. bilun í hreyfilfestingum,
 7. allsherjarbilun eða bilun að hluta til sem verður í stórum hluta fullbúins hreyfils,
 8. þéttur, sýnilegur reykur eða samsöfnun eiturefna í nægilega magni til að gera áhöfn og farþega óstarfhæfa,
 9. ekki er unnt að beita eðlilegum verklagsreglum við að stöðva hreyfil,
 10. ekki er hægt að endurræsa starfhæfan hreyfil.
- d) Óstýrð virkni sem orsakar kný-/aftap, breytingu eða flökt sem er skilgreint sem stjórnleysi á kný eða afli:
1. þegar um er að ræða eins hreyfils loftfar eða
 2. þegar svörun er of mikil miðað við stjórnbeitingu eða

3. Þegar þetta gæti haft áhrif á fleiri en einn hreyfil í fjölhreyflalöftfari, einkum þegar um er að ræða tveggja hreyfla löftfar eða
 4. þegar um er að ræða fjölhreyflalöftfar þar sem notuð er sama eða svipuð hreyfiltegund og þar sem atburðurinn er talinn hættulegur eða tvísýnn.
- e) Galli í hluta sem hefur takmarkaðan endingartíma og er skipt út áður en endingartími hans er liðinn.
- f) Gallar af sameiginlegum uppruna sem gætu haft í för með sér svo tíðar hreyfilstöðvanir í flugi að það gæti valdið stöðvun fleiri en eins hreyfils í sama fluginu.
- g) Hreyfildakmarkari eða stjórnbúnaður sem starfar ekki rétt þegar krafist er eða starfar óvart.
- h) Farið er yfir starfrækslumörk hreyfils.
- i) Aðskotahlutur veldur skemmdum.

Loftskráfur og aflskipting

- j) Bilun eða gangtruflanir í einhverjum hluta hreyfils eða fullbúnum hreyfli sem veldur einu eða fleiri eftirfarandi:
1. yfirhraða loftskráfu,
 2. myndun of mikils viðnáms,
 3. kný í aðra átt en samkvæmt stjórn flugmanns,
 4. því að loftskráfan eða einhver annar meginhluti loftskráfunnar losnar,
 5. bilun sem leiðir til of mikils ójafnvægis,
 6. óviljandi hreyfingu loftskráfublaða niður fyrir uppgengið lágmark fyrir fínan skurð í flugi,
 7. því að ekki reynist unnt að nauðbeita skráfunni,
 8. því að ekki reynist unnt að breyta skurði skráfunnar,
 9. óstýrðri breytingu á skurði í flugi,
 10. snúningsátaki eða hraðasveiflum sem ekki er unnt að stjórna,
 11. því að lágorkuhlutar losna.

Þyrlar og aflskipting

- k) Tjón eða galli á girkassa aðalþyrilsins og festingum hans sem kann að leiða til þess að þyrileiningin skiljist frá í flugi og/eða að ólag verði í þyrilstýringunni.
- l) Tjón á stélþyrli, aflskiptingu og sambærilegum kerfum.

Aukaafsstöðvar

- m) Aukaafsstöð (APU), sem þarf að vera tiltæk af ástæðum er varða starfrækslu, t.d. að því er varðar fjarflug og lista yfir lágmarksbúnað löftfars (MEL), er stöðvuð eða bilar.
- n) Ekki reynist unnt að stöðva aukaafsstöðina.
- o) Yfirhraði.
- p) Ekki reynist unnt að ræsa aukaafsstöðina þegar hennar er þörf af ástæðum er varða starfrækslu.
- iv) **Mannlegir þættir**
- Flugatvik þar sem eiginleiki eða ófullnægjandi eiginleiki í hönnun löftfars hefði getað leitt til rangrar notkunar sem hefði síðan getað haft hættuleg eða hörmuleg áhrif.
- v) **Önnur atvik**
- a) Flugatvik þar sem eiginleiki eða ófullnægjandi eiginleiki í hönnun löftfars hefði getað leitt til rangrar notkunar sem hefði síðan getað haft hættuleg eða hörmuleg áhrif.
 - b) Atvik sem er yfirleitt ekki talið vera tilkynningaskýlt (t.d. að því er varðar innréttingar og búnað í farþegarými og vatnskerfi) en þar sem aðstæður höfðu í för með sér hættu fyrir löftfarið eða þá sem voru um borð í því.
 - c) Eldur, sprenging, reykur eða eitruðar eða skaðlegar lofttegundir.
 - d) Aðrir atburðir sem gætu stofnað löftfarinu í hættu eða haft áhrif á öryggi þeirra sem eru um borð í því eða fólks eða eigna í nánd við löftfarið eða á jörðu niðri.
 - e) Bilun eða galli í hátalarakerfi sem leiðir til þess að það verður óstarfhæft eða ekkert heyrist í því.
 - f) Skortur á stjórn frá sæti flugmanns í flugi.

C. VIÐHALD OG VIÐGERÐ LOFTFARA

- i) Röng samsetning hluta eða íhluta loftfarsins sem kemur í ljós við skoðun eða prófun sem ekki er gert ráð fyrir í þessum tilgangi.
- ii) Leki af heitu aftöppunarlofti sem stafar af tjóni á burðarvirki.
- iii) Galli í hluta, sem hefur takmarkaðan endingartíma, sem verður til þess að honum er skipt út áður en endingartíminn er liðinn.
- iv) Tjón eða skemmd (t.d. brot, sprungur, tæring, laglosun, losnun o.s.frv.) af hvaða ástæðu sem er (t.d. sláttur, skortur á stífleika eða bilun á burðarvirki) á:
 - a) burðarvirki eða mikilvægum burðarvirkisþáttum (eins og skilgreint er í handbók framleiðanda fyrir viðgerðir) þar sem slíkt tjón eða skemmdir eru yfir leyfilegum mörkum sem eru tilgreind í handbók um viðgerðir og þar sem krafist er að gert sé við viðkomandi þætti eða þeim skipt út að hluta til eða alveg,
 - b) annars stigs burðarvirki sem hefur af þeim sökum stofnað eða gæti hafa stofnað loftfarinu í hættu,
 - c) hreyflinum, loftskráfunni eða þyrilknúna þyrilkerfinu.
- v) **Bilun, ólag eða galli í kerfi eða búnaði eða tjón eða skemmd á kerfinu eða búnaðinum, sem kom í ljós vegna þess að gætt var samræmis við lofthæfiskipun eða önnur lögboðin fyrirmæli sem gefin eru út af eftirlitsyfirvaldi, þegar:**
 - a) bilunin er greind í fyrsta sinn af tilkynningastofnun sem hefur eftirlit með því að samræmis sé gætt,
 - b) við síðara eftirlit kemur í ljós að farið er yfir tilskilin mörk sem eru tilgreind í fyrirmælunum og/eða ekki hafa verið birtar verklagsreglur um viðgerð og lagfæringar.
- vi) Bilun í neyðarkerfi eða –búnaði, þ.m.t. allir útgangar og ljós, einnig þegar kerfið eða búnaðurinn er notaður í viðhalds-, þjálfunar- eða prófunarskyni.
- vii) Ekki er farið að viðhaldsreglum eða veruleg mistök við að fylgja þeim.
- viii) Framleiðsluvörur, hlutar, búnaður og efni af óþekktum eða grunsamlegum uppruna.
- ix) Misvisandi, röng eða ófullnægjandi viðhaldsgögn eða -reglur sem gætu haft í för með sér viðhaldsmistök.
- x) **Bilun, ólag eða galli í búnaði á jörðu niðri sem er notaður til að prófa eða hafa eftirlit með loftfarskerfum og –búnaði þegar tilskilin, reglubundin skoðun og prófun sýnir ekki með óyggjandi hætti hvert vandamálið er og þetta skapar hættuástand.**

D. FLUGLEIÐSÖGUPJÓNUSTA, -AÐSTAÐA OG ÞJÓNUSTA Á JÖRÐU NIÐRI

- i) **Flugleiðsögupjónusta (ANS)**
Sjá II. viðauka, skrá yfir tilkynningaskyld atvik sem tengjast flugleiðsögupjónustu.
- ii) **Flugvöllur og flugvallarvirki**
 - a) Umtalsverður leki við áfyllingu eldsneytis.
 - b) Ekki er sett á rétt magn eldisneytis en líklegt er að það hafi umtalsverð áhrif á þol, afkastagetu og jafnvægi loftfars og styrkleika burðarvirkis.
- iii) **Meðhöndlun farþega, farangurs og farms**
 - a) Umtalsverð mengun á burðarvirki loftfars, kerfum og búnaði sem stafar af flutningi farangurs eða farms.
 - b) Röng niðurskipan farþega og hleðsla farangurs eða farms sem líklegt er að hafi umtalsverð áhrif á þyngd og/eða jafnvægi loftfars.
 - c) Rangur frágangur farangurs og farms (þ.m.t. handfarangurs) sem líklegt er að geti á einhvern hátt stofnað loftfarinu, búnaði þess eða þeim sem eru um borð í hættu eða torveldað neyðarrýmingu.
 - d) Ófullnægjandi frágangur farmgáma eða annarra stórra farmhluta.
 - e) Flutningur eða tilraun til flutnings á hættulegum farmi sem brýtur í bága við gildandi reglur, þ.m.t. rangar merkingar og þökkun hættulegs farms.
- iv) Afgreiðsla og þjónusta loftfars
 - a) Bilun, ólag eða galli í búnaði á jörðu niðri sem er notaður til að prófa eða hafa eftirlit með loftfarskerfum og -búnaði þegar tilskilin, reglubundin skoðun og prófun sýnir ekki með óyggjandi hætti hvert vandamálið er og þetta skapar hættuástand.
 - b) Skortur á samræmi eða veruleg mistök þegar fylgja á samræmi við verklagsreglur um viðhald/þjónustu.
 - c) Áfylling með eldsneyti eða öðrum mikilvægum vökvum (þ.m.t. súrefni og drykkjarhæfu vatni) sem eru mengaðir eða af rangri tegund.

Viðbætur við I. viðauka

Í eftirfarandi liðum eru dæmi um atvik sem eru tilkynningaskyld þegar almenn viðmið eru notuð fyrir sérstök kerfi sem eru talin upp í ii-lið B. liðar í I. viðauka.

1. Loftjöfnun (air conditioning)/loftræsting (ventilation)

- a) alvarleg bilun í rafeindakælibúnaði loftfars,
- b) þrýstingsfall.

2. Sjálfstýrikerfi

- a) bilun í sjálfstýrikerfinu þannig að það nær ekki tilætluðum árangri þegar það er tengt,
- b) verulegir erfiðleikar sem áhöfnin tilkynnir að því er varðar stjórn loftfarsins sem tengist starfsemi sjálfstýrikerfisins,
- c) bilun í búnaði sem aftengir sjálfstýrikerfið,
- d) óstýrð breyting á sjálfstýringarham.

3. Fjarskipti

- a) bilun eða galli í hátalarakerfi sem leiðir til þess að það verður ónothæft eða ekkert heyrist í því,
- b) algjört fjarskiptaröf í flugi.

4. Rafkerfi

- a) bilun í einu rafdreifikerfi (riðstraumur/jafnstraumur),
- b) algjört sambandsleysi við eða bilun í fleiri en einu raforkuvinnslukerfi,
- c) bilun í vararaforkuvinnslukerfi (neyðaraforkuvinnslukerfi).

5. Stjórnklefi/klefi/farmur

- a) skortur á stjórn loftfars frá sæti flugmanns í flugi,
- b) bilun í neyðarkerfi eða –búnaði, þ.m.t. merkjakerfi fyrir neyðarrýmingu, allir útgangar, neyðarlýsing o.s.frv.,
- c) bilun í festibúnaði fyrir vöruhleðslukerfi.

6. Brunavarnarkerfi

- a) brunaviðvaranir, að því tilskildu að ekki sé staðfest um leið að þær séu falskar,
- b) bilun eða galli í brunavarnar- og eld-/reykskynjunarkerfi sem gæti lamað eða minnkað virkni brunavarnar- og eldskynjunarkerfisins,
- c) engin viðvörðun um raunverulegan eld eða reyk.

7. Stýrikerfi

- a) ósamhverfa flapa, stýriskamba, lyftispilla o.s.frv.,
- b) takmörkuð hreyfigeta, stífleiki eða léleg eða sein viðbrögð að því er varðar starfrækslu aðalstýrikerfa eða tengdra stilliblakna og læsikerfa,
- c) stýrisfletir virka stjórnlaust,
- d) yfirborðstíringur í stýrikerfi sem áhöfnin verður vör við,
- e) aftenging vélræns stýrikerfis eða bilun í því,
- f) umtalsverð truflun á eðlilegri stjórn loftfars eða minnkuð flughæfni.

8. Eldsneytiskerfi

- a) ólag í kerfi sem tilgreinir eldsneytismagn þannig að kerfið verður óstarfhæft eða tilgreinir rangt eldsneytismagn um borð,
- b) eldsneytisleiki sem leiðir til mikils tjóns, brunahættu eða umtalsverðrar mengunar,
- c) ólag eða galli í kerfi sem snögglosar eldsneyti sem leiðir til losunar fyrir slysi á umtalsverðu magni eldsneytis, brunahættu, hættulegrar mengunar á búnaði loftfars eða að ekki reynist unnt að snögglosa eldsneyti,
- d) ólag eða galli í eldsneytiskerfi sem hefur mikilvæg áhrif á upptöku og/eða dreifingu eldsneytis,
- e) ekki reynist unnt að flytja eldsneyti milli tanka eða nota allt nýtanlegt eldsneyti.

9. **Vökváprýstikerfi**
- a) bilun í einu vökváprýstikerfi (einungis fjarflug),
 - b) bilun í frátengikerfi,
 - c) bilun í fleiri en einu vökváprýstikerfi,
 - d) bilun í aukavökváprýstikerfi,
 - e) ástreymishverfill fer óvart niður.
10. **Ísgreining/varnarbúnaður**
- a) bilun í ísvarnar-/afisunarkerfi, sem hefur ekki greinst, eða minnkuð afköst þess,
 - b) bilun í fleiri en einu hitakerfi nema,
 - c) ekki reynist unnt að fá fram samhverfa afisun vængjanna,
 - d) óeðlileg íssöfnun sem hefur umtalsverð áhrif á afköst eða stjórnunareiginleika loftfarsins,
 - e) umtalsverð skerðing á sjónsviði áhafnar.
11. **Vísi-/viðvörunar-/skráningarbúnaður**
- a) ólag eða galli í vísikerfi þegar hættan á mjög villandi vísunum kann að hafa í för með sér að áhöfnin framkvæmi óviðeigandi aðgerð að því er varðar mikilvægt kerfi,
 - b) bilun í rauðu viðvörunarljósi kerfis,
 - c) að því er varðar skjáklefa: sambandsleysi við eða ólag í fleiri en einni skjáeiningu eða tölvu sem er notuð fyrir vísi- og viðvörunaraðgerð.
12. **Lendingarbúnaður/hemlar/hjólbarðar**
- a) eldur í hemlum,
 - b) verulega minnkuð hemlaafköst,
 - c) ósamhverf hemlun sem leiðir til verulegs frávíks frá slóð,
 - d) bilun í búnaði sem stjórnar frjálssu falli landingarbúnaðar (þ.m.t. í áætluðum prófunum),
 - e) óæskileg framlenging/samdráttur landingarbúnaðar eða hjólahurða,
 - f) margir hjólbarðar springa.
13. **Leiðsögukerfi (þ.m.t. kerfi fyrir nákvæmnisaðflug) og loftgagnakerfi**
- a) allsherjarbilun eða margþættar bilanir í flugleiðsögubúnaði,
 - b) allsherjarbilun eða margþættar bilanir í loftgagnabúnaði,
 - c) verulega villandi vísanir,
 - d) verulegar flugleiðsöguskekkjur vegna rangra gagna eða villukóða í gagnagrunni,
 - e) óvænt frávik frá lóðrétri eða lárétri flugslóð sem orsakast ekki af inngrípi flugmanns,
 - f) vandamál vegna flugleiðsöguvirkja sem orsaka verulegar skekkjur í flugleiðsögu sem tengjast ekki því þegar skipt er úr tregðuleiðsögu yfir í flugvitaleiðsögu.
14. **Súrefni fyrir loftfar undir þrýstingi**
- a) súrefnisleki í stjórnklefanum,
 - b) súrefnisleki hjá fjölmörgum farþegum (meira en 10%), þ.m.t. þegar það kemur í ljós í tengslum við viðhald, þjálfun eða prófun.
15. **Kerfi fyrir afhleypiloft**
- a) leki af heitu afhleypilofti sem stafar af brunaviðvörðun eða tjóni á burðarvirki,
 - b) allt afhleypiloftið lekur út,
 - c) bilun í lekaskynjunarkerfi fyrir afhleypiloft.

II. VIÐAUKI

Skrá yfir tilkynningaskyld atvik sem tengjast flugleiðsöguþjónustu

1. *athugasemd:* Jafnvel þótt flest tilkynningaskyld atvik séu talin upp í þessum viðauka er sú upptalning þó ekki tæmandi. Einnig skal tilkynna öll önnur atvik sem þeir sem hlut eiga að máli telja samrýmast viðmiðunum.
 2. *athugasemd:* Í þessum viðauka er ekki fjallað um slys og alvarleg flugatvik. Slys ber einnig að skrá í gagnagrunninn, sem um getur í 2. mgr. 5. gr., auk þess sem uppfylla þarf aðrar kröfur um tilkynningu slysa.
 3. *athugasemd:* Í þessum viðauka er fjallað um atvik sem tengjast flugleiðsöguþjónustu (ANS) sem valda raunverulegri eða mögulegri hættu fyrir flugöryggi eða geta stofnað öryggi flugleiðsöguþjónustu í hættu.
 4. *athugasemd:* Efni þessa viðauka kemur ekki í veg fyrir tilkynningu atvika, aðstæðna eða skilyrða sem gætu teft öryggi loftfarsins í tvísýnu ef þau endurtaka sig við mismunandi en sennilegar aðstæður eða ef þau eru látin viðgangast án þess að nokkuð sé aðhafst.
- i) **Flugatvik þar sem hættu er á árekstri (tekur til sérstakra aðstæðna þar sem loftfar er talið fljúga of nálægt öðru loftfari/jörðu/ökutæki/einstaklingi eða hlut):**
- a) brot á reglum um lágmarksaðskilnað,
 - b) ófullnægjandi aðskilnaður,
 - c) þegar næstum er flogið í jörð undir fullri stjórn (næstum CFIT),
 - d) brautarátröðningur þar sem grípa þurfti til aðgerða til að forðast árekstur.
- ii) **Hugsanlegur árekstur eða hættu á árekstri (tekur til sérstakra aðstæðna þar sem möguleiki er á slysi eða hættu á árekstri ef annað loftfar er í grenndinni):**
- a) brautarátröðningur þar sem ekki þurfti að grípa til aðgerða til að forðast árekstur,
 - b) farið er út fyrir flugbraut,
 - c) frávik loftfars frá flugheimild,
 - d) frávik loftfars frá gildandi reglum yfirstjórnar flugumferðar (ATM),
 1. frávik loftfars frá gildandi, birtum verklagsreglum yfirstjórnar flugumferðarþjónustu,
 2. flogið inn í loftrými án heimildar,
 3. frávik frá gildandi ákvæðum um að flytja og meðhöndla loftfarsbúnað sem tengist yfirstjórn flugumferðarþjónustu.
- iii) **Sérstök atvik sem tengjast yfirstjórn flugumferðarþjónustu (ATM) (taka til þeirra aðstæðna þar sem möguleikinn á að veita örugga flugumferðarþjónustu skerðist, þ.m.t. aðstæður þar sem öruggri starfrækslu loftfars hefur, af tilviljun, ekki verið teft í tvísýnu). Um er að ræða eftirfarandi atvik:**
- a) ekki reynist unnt að veita þjónustu sem tengist yfirstjórn flugumferðarþjónustu:
 1. ekki reynist unnt að veita flugumferðarþjónustu,
 2. ekki reynist unnt að veita þjónustu sem tengist stjórnun loftrýma,
 3. ekki reynist unnt að veita þjónustu sem tengist flæðisstýringu flugumferðar,
 - b) bilun í fjarskiptabúnaði,
 - c) bilun í eftirlitsbúnaði,
 - d) bilun í gagnavinnslu- og dreifibúnaði,
 - e) bilun í flugleiðsögubúnaði,
 - f) kerfisöryggi yfirstjórnar flugumferðarþjónustu.

Viðbætur við II. VIÐAUKA

Í eftirfarandi liðum eru dæmi um tilkynningaskyld atvik sem tengjast yfirstjórn flugumferðar og leiða af beitingu almennra viðmiða í iii-lið II. viðauka, um starfrækslu loftfars.

1. Miðlun upplýsinga, sem eru að miklu leyti rangar, ófullnægjandi eða misvísandi, frá stjórnstöðvum eða úr gögnum á jörðu niðri, t.d. frá flugumferðarstjórn (ATC), þjónustu á vegum sjálfvirka sendakennslakerfisins (ATIS), veðurþjónustu, flugleiðsögugagnabanka, landabréfum, kortum, handbókum o.s.frv.
 2. Gefið er minna hindranabil en mælt er fyrir um.
 3. Röngum viðmiðunargögnum fyrir þrýsting (þ.e. stilling hæðarmæla) er miðlað.
 4. Röng sending, móttaka eða túlkun mikilvægra skilaboða þegar það skapar hættuástand.
 5. Brot á reglum um lágmarksaðskilnað.
 6. Flogið inn í loftrými án heimildar.
 7. Ólögleg fjarskiptasending.
 8. Bilun í búnaði fyrir flugleiðsögupjónustu á jörðu niðri eða í gervihnattarbúnaði.
 9. Alvarleg röskun á flugumferðarstjórn/yfirstjórn flugumferðar eða mikið tjón á flugvallargrunnvirki.
 10. Athafnasvæði flugvallar er teppt af loftfari, ökutækjum, dýrum eða aðskotahlutum sem skapar hættuástand eða kann að leiða til þess.
 11. Rangar eða ónákvæmar merkingar á hindrunum eða hættum á athafnasvæði flugvallar sem skapar hættuástand.
 12. Bilun í, verulegt ólag á eða skortur á flugvallarlýsingu.
-