

**EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2003/42/EF  
av 13. juni 2003  
om rapportering av hendelser innen sivil luftfart(\*)**

2006/EØS/58/14

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(2)</sup>,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(3)</sup>, på grunnlag av forlikskomiteens felles forslag av 9. april 2003, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ulykkesfrekvensen innen sivil luftfart har vært temmelig konstant i den siste tiårsperioden. Det er likevel grunn til å frykte at den forventede trafikkøkningen kan føre til en økning i antallet ulykker i den nærmeste framtid.
- 2) Formålet med rådsdirektiv 94/56/EF av 21. november 1994 om fastsettelse av de grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker og hendelser innen sivil luftfart<sup>(4)</sup> er å forebygge ulykker ved å fremme rask gjennomføring av undersøkelser.
- 3) Erfaringer viser at det ofte før en ulykke inntreffer har vært en rekke hendelser og mangler som har vist at det forelå en sikkerhetsrisiko.
- 4) For at det skal være mulig å bedre sikkerheten innen sivil luftfart, kreves det bedre kunnskaper om disse hendelsene for å lette analyse og overvåking av utviklingen slik at det kan iverksettes utbedringstiltak.
- 5) En hendelse som omfatter et luftfartøy som er registrert i en medlemsstat, eller flys av et foretak som er etablert i en medlemsstat, bør rapporteres selv om den inntreffer utenfor Fellesskapets territorium.
- 6) Hver medlemsstat bør innføre ordninger for obligatorisk rapportering.
- 7) Ulike personalkategorier innen sivil luftfart observerer hendelser som kan være interessante med tanke på forebygging av ulykker, og bør derfor rapportere dem.
- 8) Mulige farer vil kunne oppdages langt mer effektivt dersom det utveksles opplysninger om slike hendelser.

- 9) Det er nødvendig med programvare til støtte for utveksling av opplysninger mellom ulike systemer.
- 10) Sikkerhetsopplysninger bør være tilgjengelige for de organer som skal fastsette regler for sikkerheten innen den sivile luftfart eller undersøke ulykker og hendelser innenfor Fellesskapet, og eventuelt også for personer som kan lære av dem, og treffe eller iverksette de nødvendige tiltak for å bedre sikkerheten.
- 11) Ettersom sikkerhetsopplysningene er følsomme, må innsamlingen av dem sikres ved at fortroligheten garanteres, kildene vernes og tilliten hos personalet som arbeider innen sivil luftfart opprettholdes.
- 12) Offentligheten bør ha tilgang til alminnelige opplysninger om sikkerhetsnivået innen luftfart.
- 13) Det bør treffes hensiktsmessige tiltak for å opprette ordninger for fortrolig rapportering.
- 14) Tiltakene som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen<sup>(5)</sup>.
- 15) Det bør sikres samsvar med de tekniske rapporteringskrav som er utarbeidet av nasjonale sakkyndige i Eurocontrol og de felles luftfartsmyndigheter (JAA). Det bør tas hensyn til disse to europeiske organisasjonenes arbeid når det opprettes en liste over hendelser som skal rapporteres. Det bør også tas hensyn til utviklingen innenfor rammen av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart.
- 16) Ettersom målet for det foreslåtte tiltak, å bedre flysikkerheten, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene ettersom egne rapporteringsordninger i medlemsstatene er mindre effektive enn et samordnet nettverk der utveksling av opplysninger gjør at eventuelle sikkerhetsproblemer kan oppdages tidligere, og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette mål —

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 167 av 4.7.2003, s. 23, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 41/2004 av 23. april 2004 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 43 av 26.8.2004, s. 9.

<sup>(1)</sup> EFT C 120 E av 24.4.2001, s. 148 og EFT C 332 E av 27.11.2001, s. 320.

<sup>(2)</sup> EFT C 311 av 7.11.2001, s. 8.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 14. juni 2001 (EFT C 53 E av 28.2.2002, s. 324), Rådets felles holdning av 17. juni 2002 (EFT C 197 E av 20.8.2002, s. 16) og europaparlamentsbeslutning av 23. oktober 2002 (ennå ikke offentliggjort i EFT). Europaparlamentsbeslutning av 13. mai 2003 og rådsbeslutning av 13. mai 2003.

<sup>(4)</sup> EFT L 319 av 12.12.1994, s. 14.

<sup>(5)</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

### Artikkel 1

#### Formål

Formålet med dette direktiv er å bidra til å bedre flysikkerheten ved å sikre at relevante sikkerhetsopplysninger rapporteres, samles inn, lagres, vernes og videreformidles.

Det eneste formål med rapportering av hendelser er å forebygge ulykker og hendelser, ikke å fordele skyld eller ansvar.

### Artikkel 2

#### Definisjoner

I dette direktiv menes med:

1. «hendelse»: alle driftsavbrudd, mangler, feil eller andre unormale omstendigheter som har eller kan ha påvirket flysikkerheten, og som ikke har ført til en ulykke eller alvorlig hendelse som definert i artikkel 3 bokstav a) og k) i direktiv 94/56/EF, heretter kalt «ulykke eller alvorlig hendelse»,
2. «anonymisering»: fjerning av alle personlige opplysninger om den som rapporterte og tekniske detaljer som kan føre til at identiteten til melder, eller en tredjemann, kan utledes av opplysningene.

### Artikkel 3

#### Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på hendelser som setter et luftfartøy, dets passasjerer eller andre personer i fare, eller som kan gjøre det dersom det ikke treffes motiltak. En liste over eksempler på slike hendelser finnes i vedlegg I og II.
2. Kommisjonen kan beslutte å endre vedleggene etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 10 nr. 2 for å utvide eller endre eksemplene.
3. Anvendelsen av dette direktiv på Gibraltar lufthavn skal ikke berøre henholdsvis Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes rettslige stilling med hensyn til tvisten om suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger.
4. Anvendelsen av dette direktiv på Gibraltar lufthavn skal utsettes til ordningene fastsatt i felleserklæringen til utenriksministrene for Kongeriket Spania og Det forente kongerike av 2. desember 1987 er iverksatt. Spanias og Det forente kongerikes regjeringer skal underrette Rådet om iverksettingsdatoen.

### Artikkel 4

#### Obligatorisk rapportering

1. Medlemsstatene skal kreve at alle personer nevnt nedenfor ved utøvelsen av sine funksjoner skal rapportere hendelser som omfattes av artikkel 3, til vedkommende myndigheter nevnt i artikkel 5 nr. 1:
  - a) operatøren eller fartøysjefen på et turbindrevet luftfartøy eller et luftfartøy til offentlig transport som benyttes av en operatør som en medlemsstat fører tilsyn med virksomheten til,
  - b) en person som under tilsyn av en medlemsstat konstruerer, produserer, vedlikeholder eller endrer et turbindrevet luftfartøy eller et luftfartøy til offentlig transport, eller utstyr eller deler av disse,
  - c) en person som under tilsyn av en medlemsstat underskriver en vedlikeholdsattest eller en tillatelse til å ta i bruk et turbindrevet luftfartøy eller et luftfartøy til offentlig transport, eller utstyr eller deler av disse,
  - d) en person som utøver en funksjon som krever at vedkommende er godkjent av en medlemsstat som flygeleder, eller til å utøve flygeinformasjonstjeneste,
  - e) en sjef for en lufthavn som omfattes av rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfarts-selskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet<sup>(1)</sup>,
  - f) en person som utøver en funksjon i forbindelse med installering, endring, vedlikehold, reparasjon, ettersyn, kontrollflyging eller inspeksjon av luftfartsanlegg som en medlemsstat er ansvarlig for,
  - g) en person som utøver en funksjon i forbindelse med håndtering av et luftfartøy på bakken, herunder drivstoffpå-fylling, service, utarbeiding av lastedokumentasjon, lasting, avising og tauing, ved en lufthavn som omfattes av forordning (EØF) nr. 2408/92.
2. Medlemsstatene kan oppmuntre til frivillig rapportering av hendelser nevnt i artikkel 3 nr. 1 fra alle personer som i forbindelse med annen sivil luftfartsvirksomhet utøver tilsvarende funksjoner som dem som er oppført i nr. 1.

### Artikkel 5

#### Innsamling og lagring av opplysninger

1. Medlemsstatene skal utpeke en eller flere vedkommende myndigheter som skal opprette en ordning for innsamling, vurdering, behandling og lagring av opplysninger om hendelser som rapporteres i samsvar med artikkel 4.

Følgende myndigheter som arbeider upartisk, kan bli betrodd dette ansvaret:

- a) den nasjonale luftfartsmyndigheten, og/eller
- b) undersøkelsesorganet eller -enheten opprettet i samsvar med artikkel 6 i direktiv 94/56/EF, og/eller
- c) andre uavhengige organer/enheter som er betrodd dette ansvaret.

<sup>(1)</sup> EFT L 240 av 24.8.1992, s. 8. Forordningen sist endret ved tiltredsakten av 1994.

Dersom en medlemsstat utpeker mer enn ett organ eller én enhet, skal den utpeke et/en av disse som kontaktpunkt for utveksling av opplysninger som nevnt i artikkel 6 nr. 1.

2. Vedkommende myndigheter skal lagre rapportene som samles inn i sine databaser.

3. Ulykker og alvorlige hendelser skal også registreres i disse databasene.

#### *Artikkel 6*

##### **Utteksling av opplysninger**

1. Medlemsstatene skal delta i en utveksling av opplysninger ved å gjøre alle relevante sikkerhetsopplysninger som er lagret i databasene nevnt i artikkel 5 nr. 2, tilgjengelige for andre medlemsstaters vedkommende myndigheter og Kommisjonen.

Databasene skal være kompatible med programvaren som beskrives i nr. 3.

2. Den vedkommende myndighet som er utpekt i samsvar med artikkel 5 nr. 1, og som mottar en hendelsesrapport, skal legge den inn i databasene og om nødvendig underrette vedkommende myndighet i den medlemsstat der hendelsen fant sted, der luftfartøyet er registrert, der luftfartøyet er produsert og/eller der operatøren er sertifisert.

3. Kommisjonen skal utvikle særskilt programvare for dette direktiv. I denne forbindelse skal den ta hensyn til behovet for kompatibilitet med eksisterende programvare i medlemsstatene. Vedkommende myndigheter kan bruke denne programvaren til å drive sine egne databaser.

4. Kommisjonen skal etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 10 nr. 2 treffe de nødvendige tiltak for å fremme utvekslingen av opplysninger nevnt i nr. 1.

#### *Artikkel 7*

##### **Videreformidling av opplysninger**

1. Alle enheter som har som oppgave å fastsette regler for sikkerheten og undersøke ulykker og hendelser innen sivil luftfart i Fellesskapet, skal ha tilgang til opplysninger om hendelser som samles inn og utveksles i samsvar med artikkel 5 og 6, slik at de kan ta lærdom av de hendelser som rapporteres, for å bedre sikkerheten.

2. Uten at offentlighetens rett til tilgang til Kommisjonens dokumenter i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter<sup>(1)</sup> berøres, skal Kommisjonen på eget initiativ treffe tiltak etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 10 nr. 2, for videreformidling av opplysningene nevnt i nr. 1 samt tilknyttede vilkår til de berørte parter. Tiltakene, som kan være generelle eller individuelle, skal være basert på behovet for å

– gi personer og organisasjoner de opplysninger de har behov for med henblikk på å bedre sikkerheten i sivil luftfart,

– begrense videreformidlingen av opplysninger til det som er strengt nødvendig for brukernes formål, for å sikre at opplysningene har den hensiktsmessige grad av fortrolighet.

Uten at bestemmelsene i artikkel 8 berøres, skal vedtaket om å videreformidle opplysninger i henhold til dette nummer begrenses til det som er strengt nødvendig for brukerens formål.

3. For å informere offentligheten om sikkerhetsnivået innen sivil luftfart, kan medlemsstatene minst en gang i året offentliggjøre en sikkerhetsoversikt med opplysninger om de typer hendelser som er samlet inn gjennom deres nasjonale ordninger for obligatorisk hendelsesrapportering. Medlemsstatene kan også offentliggjøre anonymiserte rapporter.

#### *Artikkel 8*

##### **Vern av opplysninger**

1. Medlemsstatene skal i henhold til nasjonal lovgivning treffe de nødvendige tiltak for å sikre en hensiktsmessig grad av fortrolighet for de opplysninger de mottar i samsvar med artikkel 6 nr. 1 og artikkel 7 nr. 1. De skal benytte disse opplysningene bare for dette direktivs formål.

2. Uansett hvilken type hendelse, ulykke eller alvorlig hendelse det dreier seg om, og hvordan den klassifiseres, skal enkeltpersoners navn eller adresse aldri registreres i databasen nevnt i artikkel 5 nr. 2.

3. Uten at det berører gjeldende strafferettslige bestemmelser, skal medlemsstatene avstå fra å ta rettslige skritt ved uoverlagte eller uaktsomme overtredelser av loven som de får kjennskap til bare fordi de er blitt rapportert innenfor rammen av den nasjonale ordningen for obligatorisk hendelsesrapportering, med mindre det dreier seg om grov uaktsomhet.

4. Medlemsstatene skal etter framgangsmåtene fastsatt i sin nasjonale lovgivning og praksis sikre at arbeidstakere som rapporterer hendelser som de kan ha kjennskap til, ikke utsettes for noen form for sanksjoner fra arbeidsgiverens side.

5. Denne artikkel får anvendelse uten at det berører nasjonale regler for rettsmyndigheters tilgang til opplysninger.

#### *Artikkel 9*

##### **Frivillig rapportering**

1. I tillegg til den obligatoriske rapporteringsordningen fastsatt i artikkel 4 og 5, kan medlemsstatene utpeke ett eller flere organer som skal innføre en ordning for frivillig rapportering for å samle inn og analysere opplysninger om mangler som oppdages innen luftfarten, som ikke skal rapporteres etter den obligatoriske rapporteringsordningen, men som melderens anser for å utgjøre en faktisk eller mulig fare.

2. Dersom medlemsstaten velger å innføre en frivillig rapporteringsordning, skal den fastsette vilkårene for hvordan organet/organene utpekt i henhold til nr 1 skal anonymisere frivillige rapporter som framlegges i henhold til denne ordning.

<sup>(1)</sup> EFT L 145 av 31.5.2001, s. 43.

3. Medlemsstatene skal sikre at relevante anonymiserte sikkerhetsopplysninger som stammer fra analyse av fortrolige rapporter, lagres og gjøres tilgjengelige for alle parter slik at de kan brukes til å bedre flysikkerheten.

#### *Artikkel 10*

##### **Komité**

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 12 i rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart<sup>(1)</sup>.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

#### *Artikkel 11*

##### **Gjennomføring**

1. Medlemsstatene skal innen 4. juli 2005 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

#### *Artikkel 12*

##### **Ikrafttredelse**

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*.

#### *Artikkel 13*

##### **Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Luxembourg, 13. juni 2003.

*For Europaparlamentet*

P. COX

*President*

*For Rådet*

V. PAPANDREOU

*Formann*

<sup>(1)</sup> EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4. Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 2871/2000 (EFT L 333 av 29.12.2000, s. 47).

## VEDLEGG I

**Liste over hendelser som inntreffer i forbindelse med drift, vedlikehold, reparasjon og produksjon av luftfartøyer, og som skal rapporteres**

- Merknad 1:* Selv om dette vedlegg omfatter de fleste av de hendelser som skal rapporteres, kan det ikke være helt uttømmende. Enhver annen hendelse som de berørte anser for å oppfylle kriteriene, skal også rapporteres.
- Merknad 2:* Dette vedlegg omfatter ikke ulykker. I tillegg til andre krav om melding av ulykker, skal ulykker også registreres i databasen nevnt i artikkel 5 nr. 2.
- Merknad 3:* Dette vedlegg inneholder eksempler på rapporteringskrav som omfatter drift, vedlikehold, reparasjon og produksjon av luftfartøyer.
- Merknad 4:* Hendelser som skal rapporteres, er hendelser der driftssikkerheten ble eller kunne ha blitt satt i fare, eller som kunne ha ført til en farlig situasjon. Dersom en hendelse etter rapportørens mening ikke utgjorde en fare for driftssikkerheten, men ville ha utgjort en fare dersom den ble gjentatt under andre, men sannsynlige, omstendigheter, skal den rapporteres. Noe som blir vurdert som verdt å rapportere for en type produkt, del eller utstyr, trenger ikke å være det for en annen type, og fravær eller forekomst av en enkelt menneskelig eller teknisk faktor kan endre en hendelse til en ulykke eller alvorlig hendelse.
- Merknad 5:* Særskilte driftsgodkjenninger, f.eks. RVSM, ETOPS, RNAV, eller et konstruksjons- eller vedlikeholdsprogram, kan ha særskilte rapporteringskrav i forbindelse med feil eller funksjonssvikt som omfattes av disse godkjenningene eller programmene.

## INNHOLD

- A: FLYGING
- B: TEKNISKE SIDER VED LUFTFARTØYET
- C: VEDLIKEHOLD OG REPARASJON AV LUFTFARTØYET
- D: FLYSIKRINGSTJENESTER, ANLEGG OG BAKKETJENESTER

## A. FLYGING

i) **Drift av luftfartøyet**

- a) Unnvikelsesmanøvrer:
  - Fare for kollisjon med et annet luftfartøy, terrenget eller andre gjenstander eller en farlig situasjon der en unnvikelsesmanøver ville ha vært hensiktsmessig,
  - En unnvikelsesmanøver som er nødvendig for å unngå kollisjon med et annet luftfartøy, terrenget eller andre gjenstander,
  - En unnvikelsesmanøver for å unngå andre farlige situasjoner.
- b) Hendelser ved avgang eller landing, herunder sikkerhets- eller nødlandinger. Hendelser som f.eks. landing før rullebanen eller utforkjøring over enden eller siden av rullebanen. Avganger, avbrutte avganger, landinger eller landingsforsøk på en stengt eller opptatt rullebane, eller på feil rullebane. Inntrenging på rullebanen.
- c) Manglende evne til å oppnå forventet ytelse ved avgang eller innledende stigning.
- d) Kritisk lavt drivstoffnivå eller manglende evne til å overføre drivstoff eller utnytte alt tilgjengelig drivstoff.
- e) Tap av kontrollen (også delvis eller midlertidig), uansett årsak.
- f) Hendelser i nærheten av eller over  $V_1$  som er forårsaket av, eller som fører til, en farlig eller potensielt farlig situasjon (f.eks. avbrutt avgang, halepartiet treffer bakken ved avgang eller landing, tap av motoreffekt osv.)
- g) Avbrutt innflyging som skaper en farlig eller potensielt farlig situasjon.
- h) Utilstekt betydelig avvik fra flygehastighet, påtenkt bane eller høyde (mer enn 300 fot), uansett årsak.
- i) Nedstigning under beslutningshøyde eller under den laveste nedstigningshøyde uten den nødvendige visuelle referanse.
- j) Tap av kontroll med egen posisjon i forhold til faktisk posisjon eller andre luftfartøyer.
- k) Brudd i kommunikasjonen mellom flygebesetningen (CRM) eller mellom flygebesetningen og andre parter (kabinpersonale, flygekontroll, flymekanikere).
- l) Hard landing — en landing som gjør at det kreves en inspeksjon.
- m) Overskridelse av grensene for ubalanse i fordelingen av drivstoff.

- n) Feilaktig innstilling av en SSR-kode eller av en høydemåler.
- o) Feilaktig programmering av, eller innkodning i, utstyr som brukes til navigasjon eller ytelsesberegning, eller bruk av feilaktige data.
- p) Feilaktig mottak eller tolking av meldinger over radiotelefon.
- q) Funksjonssvikt eller mangler i drivstoffsystemet, som påvirker drivstofftilførselen og/eller -fordelingen.
- r) Luftfartøyet forlater utilsiktet området med fast overflatedekke.
- s) Kollisjon mellom et luftfartøy og et annet luftfartøy, kjøretøy eller andre objekter på bakken.
- t) Utilsiktet og/eller feilaktig bruk av en betjeningsinnretning.
- u) Manglende evne til å oppnå luftfartøyet tilsiktede konfigurasjon i en flygefase (f.eks. understell og tilhørende luker, klaffer, stabilisatorer, forkantklaffer osv.)
- v) En farlig eller potensielt farlig situasjon som oppstår som følge av bevisst simulering av en nødssituasjon i forbindelse med trening, systemkontroll eller opplæring.
- w) Unormale vibrasjoner.
- x) Utløsing av et primært varslingsystem som har sammenheng med manøvrering av luftfartøyet, f.eks. konfigurasjonsvarsel, steilevarsel, varsel om for høy hastighet osv., med mindre
  1. besetningen med sikkerhet har fastslått at advarselen var falsk, og forutsatt at besetningens reaksjon på den falske advarselen ikke førte til vanskeligheter eller farer, eller
  2. det skjer i forbindelse med opplæring eller kontroll.
- y) GPWS/TAWS-varsling når
  1. luftfartøyet kommer nærmere bakken enn planlagt eller forventet, eller
  2. varslingen utløses under instrumentværforhold (IMC) eller om natten, og det fastslås at den ble utløst av for høy nedstigningshastighet (modus 1), eller
  3. varslingen utløses på grunn av manglende valg av landingsstell eller landingsklaffer på riktig tidspunkt under innflyging (modus 4), eller
  4. en vanskelighet eller fare oppstår eller kunne ha oppstått som følge av besetningens reaksjon på varslingen, f.eks. mulig redusert avstand fra annen trafikk. Dette kan omfatte alarmer av enhver art eller type, dvs. virkelig, feil eller falsk alarm.
- z) GPWS/TAWS-alarm når en vanskelighet eller fare oppstår eller kunne ha oppstått som følge av besetningens reaksjon på alarmen.
  - aa) ACAS RA.
  - bb) Hendelser som skyldes luftstrømmen fra jetmotorer eller propeller, og som medfører betydelig materiell skade eller alvorlig personskaide.

## ii) Nødssituasjoner

- a) Brann, eksplosjon, røyk eller giftig eller skadelig gass, selv når brannen er slokket.
- b) Fly- eller kabinbesetningens bruk av en ikke-fastlagt prosedyre for å håndtere en nødssituasjon når
  1. prosedyren finnes, men ikke benyttes,
  2. prosedyren ikke finnes,
  3. prosedyren finnes, men er ufullstendig eller utilstrekkelig,
  4. prosedyren er feil,
  5. feil prosedyre benyttes.
- c) Mangler ved prosedyrer som skal benyttes i nødssituasjoner, også når de benyttes i forbindelse med vedlikehold, opplæring eller kontroll.
- d) En hendelse som fører til en nødevakuering.
- e) Trykkfall.
- f) Bruk av nødutstyr eller foreskrevne nødprosedyrer for å håndtere en situasjon.
- g) En hendelse som fører til en nødmelding («Mayday» eller «Pan»).
- h) Et nødsystem eller nødutstyr som ikke virker tilfredsstillende, herunder alle utganger og belysning, også når det brukes til vedlikehold, opplæring eller kontroll.
- i) Hendelser der det blir nødvendig for et besetningsmedlem å benytte nødoksygen.

**iii) Arbeidsdyktig besetning**

- a) Arbeidsdyktighet hos et flygebesetningsmedlem, også før avgang dersom det anses at den kunne ha ført til arbeidsdyktighet etter avgang.
- b) Arbeidsdyktighet hos et kabinbesetningsmedlem som gjør vedkommende ute av stand til å utføre viktige oppgaver i nødssituasjoner.

**iv) Skader**

Hendelser som forårsaker eller kunne ha forårsaket alvorlige skader på passasjerer eller besetning, men som ikke anses for å utgjøre en ulykke som skal rapporteres.

**v) Værforhold**

- a) Et lynnedslag som fører til skade på luftfartøyet, eller tap av eller feil ved en vesentlig funksjon.
- b) En haglbyge som fører til skade på luftfartøyet, eller tap av eller feil på en vesentlig funksjon.
- c) Kraftig turbulens som fører til skade på dem som er om bord, eller som anses for å kreve en «turbulenskontroll» av luftfartøyet.
- d) Vindskjær.
- e) Ising som fører til vanskeligheter med å håndtere luftfartøyet, skade på luftfartøyet, eller tap av eller feil på en vesentlig funksjon.

**vi) Sikkerhet**

- a) Ulovlig anslag mot luftfartøyet, herunder bombetrussel eller kapring.
- b) Vanskeligheter med å kontrollere berusede, voldelige eller uregjerlige passasjerer.
- c) Oppdagelse av en blindpassasjer.

**vii) Andre hendelser**

- a) Gjentatte forekomster av en særskilt type hendelser som isolert sett ikke ville ha blitt ansett som verdt å rapportere, men som på grunn av sin hyppighet utgjør en mulig fare.
- b) En kollisjon med en fugl som fører til skade på luftfartøyet, eller tap av eller feil på en vesentlig funksjon.
- c) Vingevirvler.
- d) Enhver annen hendelse, uansett art, som anses å ha utgjort eller kunne ha utgjort en fare for luftfartøyet eller dem som er om bord, i luftfartøyet eller på bakken.

**B. TEKNISKE SIDER VED LUFTFARTØYET****i) Struktur**

Det er ikke nødvendig å rapportere alle strukturelle feil. Det kreves en teknisk vurdering for å avgjøre om en feil er så alvorlig at den bør rapporteres. Følgende eksempler kan tas i betraktning:

- a) skade på et vesentlig strukturelement som ikke er klassifisert som et element som har evne til å tåle skade (element med begrenset levetid). Vesentlige strukturelementer er de som bidrar vesentlig til at belastninger i forbindelse med flyging, landing og trykkforhold kan tåles, og som kan føre til katastrofale feil ved luftfartøyet dersom de svikter,
- b) feil eller skader som overskrider tillatte avvik for et vesentlig strukturelement som er klassifisert som et element som har evne til å tåle skade,
- c) skader eller feil som overstiger tillatte avvik for et strukturelement, og kan redusere strukturens stivhet i en slik grad at de fastsatte marginer for vibrasjon, avvik eller reversering ikke lenger overholdes,
- d) skade eller feil på et strukturelement som kan føre til frigjøring av gjenstander som kan skade personer om bord i luftfartøyet,
- e) skade eller feil på et strukturelement som kan føre til at systemene ikke virker riktig. Se punkt ii) nedenfor,
- f) tap av deler av luftfartøyet under flygingen.

**ii) Systemer**

Følgende alminnelige kriterier foreslås for alle systemer:

- a) tap av eller vesentlig funksjonssvikt eller mangel ved et system, undersystem eller utstyrsett når standardrutiner, øvelser osv. ikke kan gjennomføres på en tilfredsstillende måte,

- b) besetningen har problemer med å kontrollere systemet, f.eks.
  - 1. ikke-beordrede handlinger,
  - 2. feilaktig og/eller ufullstendig reaksjon, herunder manøvreringsbegrensning eller stivhet,
  - 3. ukontrollert utslag,
  - 4. mekanisk frakopling eller feil,
- c) feil eller svikt i systemets særskilte funksjon(er) (ett system kan ha flere funksjoner),
- d) forstyrrelse i eller mellom systemer,
- e) feil eller funksjonssvikt i verneinnretningen eller nødsystemet tilknyttet systemet,
- f) redundanstap i systemet,
- g) hendelser som følge av at systemet opptrer på en uforutsett måte,
- h) for luftfartøytyper med ett enkelt hovedsystem, undersystem eller utstyrsett:
  - tap av eller vesentlig funksjonssvikt eller mangel ved et hovedsystem, undersystem eller utstyrsett,
- i) for luftfartøytyper med flere uavhengige hovedsystemer, undersystemer eller utstyrsett:
  - tap av eller vesentlig funksjonssvikt eller mangel ved flere enn ett hovedsystem, undersystem eller utstyrsett,
- j) utløsning av et primært varslingsystem knyttet til luftfartøysystemer eller -utstyr med mindre besetningen med sikkerhet har fastslått at advarselen var falsk, og forutsatt at besetningens reaksjon på den falske advarselen ikke førte til vanskeligheter eller farer,
- k) lekkasje av hydrauliske væsker, drivstoff, olje eller andre væsker som medfører brannfare eller mulighet for farlig forurensning av luftfartøyet, dets systemer eller utstyr, eller fare for personer om bord,
- l) funksjonssvikt eller mangel i et indikatorsystem når dette fører til en mulighet for at det gis misvisende angivelser til besetningen,
- m) enhver feil, funksjonssvikt eller mangel dersom den oppstår i en kritisk fase av flygingen og er relevant for systemets drift,
- n) betydelig nedgang i den faktiske ytelse sammenlignet med den godkjente ytelse dersom dette fører til en farlig situasjon (der det tas hensyn til nøyaktigheten til metoden for ytelsesberegning), herunder bremseeffekt, drivstofforbruk osv.,
- o) asymmetri i styresystem, f.eks. klaffer, forkantklaffer, bremseklaffer osv.

I tillegget til dette vedlegg finnes en liste med eksempler på hendelser som skal rapporteres når disse alminnelige kriterier anvendes på særskilte systemer.

### iii) Drivkraft (herunder motorer, propeller og rotorsystemer) og hjelpemotorer (APU)

- a) Motorstopp, stans av eller funksjonssvikt i en motor.
- b) Overhastighet eller manglende mulighet for å kontrollere hastigheten til en komponent som roterer i høy hastighet (for eksempel: hjelpemotor, luftstarter, klimaanlegg, turbingenerator, propell eller rotor).
- c) Feil eller funksjonssvikt i en del av en motor eller motorinstallasjon som medfører en eller flere av følgende hendelser:
  - 1. manglende ytre vern mot komponenter/bruddstykker,
  - 2. ukontrollert innvendig eller utvendig brann, eller utslipp av varm gass,
  - 3. skyvkraft i en annen retning enn den flygeren velger,
  - 4. reverseringsmekanismen virker ikke eller virker på feil måte,
  - 5. manglende evne til å kontrollere effekt, skyvkraft eller o/min,
  - 6. skade på motorfundament,
  - 7. delvis eller fullstendig tap av en stor del av motorinstallasjonen,
  - 8. tett synlig røyk eller konsentrasjoner av giftige produkter i tilstrekkelig grad til at besetning eller passasjerer mister evnen til å handle,
  - 9. umulig å stanse en motor på vanlig måte,
  - 10. umulig å omstarte en brukbar motor.
- d) Utilsiktet tap av skyvkraft/effekt, endring eller vibrasjon som klassifiseres som et tap av skyvkraft eller effektregulering (LOTC):
  - 1. for et luftfartøy med én motor, eller
  - 2. der det anses som for kraftig for luftfartøyet, eller



3. der det kan påvirke flere enn én motor i et luftfartøy med flere motorer, særlig i et luftfartøy med to motorer, eller
  4. for et luftfartøy med flere motorer der samme eller lignende motortype brukes i et luftfartøy der hendelsen ville ha blitt ansett som farlig eller kritisk.
- e) Feil i en del med begrenset levetid som medfører at delen skiftes ut før dens levetid utløper.
  - f) Feil med felles opprinnelse som kan medføre en så høy forekomst av motorstopp under flygingen at det er fare for at flere enn én motor stanser under samme flyging.
  - g) En motorbegrenser eller betjeningsinnretning som ikke virker når det kreves, eller som virker på feil måte.
  - h) Overskridelse av motorparametere.
  - i) Fremmedlegemer som fører til skade.

#### *Propeller og overføring*

- j) Feil eller funksjonssvikt i en del av en propell eller motorinstallasjon som medfører en eller flere av følgende hendelser:
  1. overhastighet på propellen,
  2. utvikling av for sterk luftmotstand,
  3. skyvekraft i en annen retning enn den flygeren velger,
  4. tap av propellen eller en viktig del av propellen,
  5. en feil som fører til kraftig ubalanse,
  6. utilsiktet endring av propellbladene til under minste fastsatte stigningsvinkel for flyging,
  7. umulig å kantstille propellen,
  8. umulig å endre propellstigning,
  9. utilsiktet endring av propellstigning,
  10. ukontrollerbart dreiemoment eller endring av hastighet,
  11. tap av lavenergideler.

#### *Rotorer og overføring*

- k) Skade eller feil på hovedrotorens girkasse/feste som kan føre til at rotorenheten løsner under flyging og/eller funksjonssvikt i rotorstyringen.
- l) Skade på halerotor, overføring og lignende systemer.

#### *Hjelpemotorer*

- m) Stans av eller feil ved hjelpemotoren når det av driftsmessige grunner kreves at denne er tilgjengelig, f.eks. ETOPS, MEL.
- n) Umulig å stanse hjelpemotoren.
- o) Overhastighet.
- p) Umulig å starte hjelpemotoren når det kreves av driftsmessige grunner.

#### iv) **Menneskelige faktorer**

Enhver hendelse der en egenskap eller mangel ved flykonstruksjonen kunne ha ført til feil bruk som kunne ha bidratt til å skape en farlig eller katastrofal situasjon.

#### v) **Andre hendelser**

- a) Enhver hendelse der en egenskap eller mangel ved flykonstruksjonen kunne ha ført til feil bruk som kunne ha bidratt til å skape en farlig eller katastrofal situasjon.
- b) En hendelse som ikke vanligvis anses som verdt å rapportere (f.eks. kabinens innredning og utstyr, vannsystemer), der omstendighetene medfører en risiko for luftfartøyet eller personer om bord.
- c) Brann, eksplosjon, røyk eller giftig eller skadelig gass.
- d) Enhver annen hendelse som kan sette luftfartøyet i fare eller påvirke sikkerheten for personer om bord eller personer eller eiendom i nærheten av luftfartøyet eller på bakken.
- e) Feil eller svikt i høyttaleranlegget som fører til at det ikke virker eller ikke kan høres.
- f) Mangel på styring av flygersete under flyging.

**C. VEDLIKEHOLD OG REPARASJON AV LUFTFARTØYET**

- i) Feil montering av luftfartøyets deler eller komponenter som oppdages i forbindelse med en inspeksjon eller prøvingsmetode som ikke var beregnet for dette bestemte formålet.
- ii) Lekkasje av varm avtappingsluft som fører til skade på konstruksjonen.
- iii) Feil ved en del med begrenset levetid som medfører at delen skiftes ut før dens levetid utløper.
- iv) Skade eller forringelse (f.eks. brudd, sprekker, korrosjon, delaminering, oppløsning osv.) uansett årsak (f.eks. vibrasjon, manglende stivhet eller strukturell feil) i:
  - a) en hovedkonstruksjon eller et vesentlig strukturelement (som definert i produsentens reparasjonshåndbok), der skaden eller forringelsen overskrider tillatte grenser angitt i reparasjonshåndboken og krever reparasjon eller fullstendig eller delvis utskifting,
  - b) en sekundærkonstruksjon som medførte eller kunne ha medført fare for luftfartøyet,
  - c) motoren, propellen eller rotorsystemet.
- v) **Enhver feil, funksjonssvikt eller mangel ved et system eller utstyr, eller skade eller forringelse av det, som oppdages som resultat av overholdelse av et luftdyktighetsdirektiv eller en annen obligatorisk instruks utstedt av en reguleringsmyndighet, når**
  - a) den oppdages første gang av den rapporterende organisasjon som kontrollerer overholdelsen,
  - b) den ved en påfølgende kontroll overskrider de tillatte grensene i instruksene og/eller skriftlige rutiner for reparasjon/korrigerende ikke er tilgjengelige.
- vi) Feil ved et nødsystem eller nødutstyr, herunder alle utganger og belysning, også når dette brukes til vedlikehold eller kontroll.
- vii) Manglende overholdelse eller betydelige mangler ved utførelsen av påkrevde vedlikeholdsrutiner.
- viii) Produkter, deler, apparater og materialer av ukjent eller mistenkelig opprinnelse.
- ix) Misvisende, uriktige eller utilstrekkelige vedlikeholdsdata eller -rutiner som kan føre til feil ved vedlikeholdet.
- x) **Enhver feil, funksjonssvikt eller mangel ved bakkeutstyr som brukes til prøving eller kontroll av luftfartøysystemer og -utstyr dersom problemet ikke ble påvist i forbindelse med obligatoriske rutineinspeksjoner og prøvingsmetoder, når dette fører til en farlig situasjon.**

**D. FLYSIKRINGSTJENESTER, ANLEGG OG BAKKETJENESTER**

- i) **Flysikringstjenester**

Se vedlegg II, liste over hendelser som skal rapporteres i forbindelse med flysikringstjenester.
- ii) **Lufthavner og lufthavnanlegg**
  - a) Betydelig spill av drivstoff under drivstoffpåfylling.
  - b) Påfylling av feil drivstoffmengde som kan ha betydelig innvirkning på luftfartøyets rekkevidde, ytelse, balanse eller konstruksjonsstyrke.
- iii) **Håndtering av passasjerer, bagasje og last**
  - a) Betydelig forurensning av luftfartøyet, dets systemer og utstyr som skyldes frakt av bagasje eller last.
  - b) Feil lasting av passasjerer, bagasje eller last som kan ha en betydelig innvirkning på luftfartøyets vekt og/eller balanse.
  - c) Feil stuing av bagasje eller last (herunder håndbagasje) som kan innebære en fare for luftfartøyet, dets utstyr eller personer om bord, eller som kan hindre nødevakuering.
  - d) Feil stuing av fraktcontainere eller andre betydelige fraktenheter.
  - e) Frakt eller forsøk på frakt av farlig gods i strid med gjeldende regler, herunder feil merking og pakking av farlig gods.
- iv) **Bakkearbeid og service på luftfartøy**
  - a) Enhver feil, funksjonssvikt eller mangel ved bakkeutstyr som brukes til prøving eller kontroll av luftfartøysystemer og -utstyr dersom problemet ikke ble påvist i forbindelse med obligatoriske rutineinspeksjoner og prøvingsmetoder, når dette fører til en farlig situasjon.
  - b) Manglende overholdelse eller betydelige mangler ved utførelsen av påkrevde vedlikeholdsrutiner.
  - c) Lasting av forurenset eller feil type drivstoff eller andre viktige væsker (herunder oksygen og drikkevann).

*Tillegg til VEDLEGG I*

Følgende punkter inneholder eksempler på hendelser som skal rapporteres når de alminnelige kriterier anvendes på særskilte systemer oppført i bokstav B ii) i vedlegg I.

**1. Klimaanlegg/ventilasjon**

- a) fullstendig svikt i luftfartøyets elektroniske kjølesystem
- b) trykkfall.

**2. Autopilotssystem**

- a) autopilotsystemet virker ikke som planlagt når det aktiveres
- b) betydelige vanskeligheter for besetningen med å styre luftfartøyet, knyttet til autopilotsystemets funksjon
- c) svikt i autopilotsystemets utkoplingsutstyr
- d) utilsiktet endring av autopilotsystemets driftsmåte.

**3. Kommunikasjon**

- a) feil eller svikt i høyttaleranlegget som fører til at det ikke virker eller ikke kan høres
- b) fullstendig kommunikasjonssvikt under flyging.

**4. Elektrisk anlegg**

- a) tap av ett system for elektrisk distribusjon (vekselstrøm eller likestrøm)
- b) fullstendig tap eller tap av mer enn ett system for elektrisitetsproduksjon
- c) svikt i reservesystem for elektrisitetsproduksjon (nødsystem).

**5. Førerkabin/kabin/lasterom**

- a) mangel på styring av flygersete under flyging
- b) svikt i nødsystem eller nødutstyr, herunder signalsystem for nødevakuering, alle utganger, nødbelysning, osv.
- c) manglende fastholdelseevne i lastesystemet.

**6. Brannvernssystem**

- a) brannalarm, unntatt når det umiddelbart fastslås at den er falsk
- b) uoppdaget feil eller svikt i brann-/røykdeteksjonssystem og brann-/røykvernssystem som kan føre til at branndeteksjons-/brannvernssystem bortfaller eller reduseres
- c) manglende varsling ved faktisk brann eller røykutvikling.

**7. Styresystem**

- a) asymmetri i klaffer, forkantklaffer, bremseklaffer osv.
- b) begrenset bevegelighet, stivhet eller dårlig eller forsinket reaksjon ved anvendelse av primært styresystem eller tilknyttede sikrings- og låsesystemer
- c) ukontrollerbare styreflater
- d) vibrasjoner i styreflater som kan merkes av besetningen
- e) mekanisk feil ved eller utkopling av mekaniske styreorganer
- f) betydelig påvirkning av luftfartøyets vanlige styring eller forringelse av flyeegenskaper.

**8. Drivstoffsystem:**

- a) svikt i systemet som angir drivstoffmengde, som fører til manglende eller feil angivelse av drivstoffmengde om bord
- b) drivstofflekkasje som fører til større drivstofftap, brannfare eller betydelig forurensning
- c) funksjonssvikt eller mangler ved systemet for drivstoffømming som fører til utilsiktet tap av en betydelig mengde, brannfare, farlig forurensning av luftfartøyutstyr eller manglende evne til å tømme drivstoff
- d) funksjonssvikt eller mangler i drivstoffsystemet som har en betydelig innvirkning på drivstofftilførselen og/eller -fordelingen
- e) manglende evne til å overføre eller utnytte samlet drivstoffmengde.

**9. Hydraulisk system**

- a) tap av et hydraulisk system (bare ETOPS)
- b) svikt i isolasjonssystemet
- c) tap av mer enn én hydraulisk krets
- d) svikt i reservesystemet for det hydrauliske systemet
- e) utilsiktet utfelling av Ram Air-turbin.

**10. Isvarslings-/avisingsystem**

- a) uoppdaget tap av eller redusert ytelse fra avisingsystemet
- b) tap av mer enn ett av sondeoppvarmingssystemene
- c) manglende evne til å oppnå symmetrisk avising av vingene
- d) unormal isdannelse med betydelig innvirkning på ytelse eller manøvreringsevne
- e) betydelig innvirkning på besetningens synsfelt.

**11. Indikator-/varsel-/registreringssystemer**

- a) funksjonssvikt eller feil i et indikatorsystem der muligheten for sterkt misvisende angivelser kan føre til at besetningen foretar uheldige inngrep i et viktig system
- b) tap av en rød varselfunksjon i et system
- c) for førerkabiner av glass: tap av eller funksjonssvikt i mer enn én skjermenhet eller datamaskin som anvendes for visnings- eller varselfunksjonen.

**12. Landingsstell/bremser/dekk**

- a) brann i bremses
- b) betydelig tap av bremsevirkning
- c) asymmetrisk bremsing som fører til betydelig retningsavvik
- d) feil i landingsstellets såkalte «free fall extension system» (herunder under planlagt prøving)
- e) uønsket utfelling/opptrekking av landingsstell eller luker
- f) flere dekk går i stykker.

**13. Navigasjonssystemer (herunder presisjonsinnflygingssystemer) og luftdatasystemer**

- a) fullstendig tap av eller flere feil ved navigasjonsutstyr
- b) fullstendig tap av eller flere feil ved luftdatasystemutstyr
- c) sterkt misvisende indikasjoner
- d) betydelige navigasjonsfeil som skyldes feilaktige data eller en kodefeil i en database
- e) uventede avvik i lateral eller vertikal bane som ikke skyldes inngrep fra flygeren
- f) problemer med navigasjonsanlegg på bakken som fører til betydelige navigasjonsfeil som ikke er knyttet til overgang fra treghetsnavigasjon til radionavigasjon.

**14. Oksygen for luftfartøy med trykkabin**

- a) tap av oksygentilførsel i førerkabin
- b) tap av oksygentilførsel til et betydelig antall passasjerer (mer enn 10 %), herunder når det oppdages i forbindelse med vedlikehold, opplæring eller kontroll.

**15. System for avtappingsluft**

- a) lekkasje av varm avtappingsluft som fører til brannvarsling eller skade på konstruksjonen
  - b) tap av alle systemer for avtappingsluft
  - c) svikt i varselsystem for lekkasje i avtappingsluftsystem.
-

## VEDLEGG II

**Liste over hendelser som skal rapporteres i forbindelse med flysikringstjenester**

- Merknad 1: Selv om dette vedlegg omfatter de fleste av de hendelser som skal rapporteres, kan det ikke være helt uttømmende. Enhver annen hendelse som de berørte anser for å oppfylle kriteriene, skal også rapporteres.
- Merknad 2: Dette vedlegg omfatter ikke ulykker og alvorlige hendelser. I tillegg til andre krav om melding av ulykker, skal ulykker også registreres i databasen nevnt i artikkel 5 nr. 2.
- Merknad 3: Dette vedlegg omfatter hendelser knyttet til flysikringstjenester som utgjør en faktisk eller mulig fare for flysikkerheten, eller som kan sette ytelsen av sikker flysikringstjeneste i fare.
- Merknad 4: Innholdet i dette vedlegg skal ikke utelukke rapportering av hendelser, situasjoner eller forhold som, dersom de ble gjentatt under andre, men sannsynlige, omstendigheter, eller dersom de fikk fortsette uten å bli korrigert, kunne ha utgjort en fare for flysikkerheten.
- i) **Nesten-kollisjon (herunder særskilte situasjoner der et luftfartøy og et annet luftfartøy/bakken/et kjøretøy/en person eller en gjenstand oppfattes som for nær hverandre):**
- manglende overholdelse av minsteavstanden,
  - utilstrekkelig avstand,
  - nesten-kollisjon med terrenget ved kontrollert flyging (nesten CFIT),
  - inntrenging på rullebanen der en unnvikelsesmanøver var nødvendig.
- ii) **Mulighet for kollisjon eller nesten-kollisjon (herunder særlige situasjoner som vil kunne utvikle seg til en ulykke eller en nesten-kollisjon, dersom et annet luftfartøy er i nærheten):**
- inntrenging på rullebanen der en unnvikelsesmanøver ikke var nødvendig,
  - luftfartøys utforkjøring fra rullebane,
  - luftfartøys avvik fra klarering gitt av flygekontrolltjenesten,
  - luftfartøys avvik fra gjeldende ATM-regler (Air Traffic Management):
    - luftfartøys avvik fra gjeldende offentliggjorte ATM-rutiner,
    - ikke-autorisert inntrenging i luftrommet,
    - avvik fra gjeldende regler for å medbringe og anvende luftfartøyets ATM-tilknyttede utstyr.
- iii) **ATM-spesifikke hendelser (herunder situasjoner der evnen til å yte sikre ATM-tjenester påvirkes, også situasjoner der sikker drift av luftfartøyet tilfeldigvis ikke har blitt satt i fare). Dette skal omfatte følgende hendelser:**
- manglende evne til å yte ATM-tjenester:
    - manglende evne til å yte lufttrafikk-tjenester,
    - manglende evne til å yte tjenester knyttet til forvaltning av luftrommet,
    - manglende evne til å yte tjenester knyttet til lufttrafikkflyt,
  - svikt i kommunikasjonsfunksjon,
  - svikt i overvåkingsfunksjon,
  - svikt i databehandlings- og distribusjonsfunksjon,
  - svikt i navigasjonsfunksjon,
  - ATM-systemsikkerhet.
-

*Tillegg til VEDLEGG II*

Følgende punkter inneholder eksempler på ATM-hendelser som skal rapporteres når de alminnelige kriterier oppført i punkt iii) i vedlegg II anvendes på flygeoperasjoner.

1. Opplysninger som i stor grad er feilaktige, utilstrekkelige eller misvisende, fra kilder på bakken, f.eks. fra flygekontroll (ATC), automatisk terminalinformasjon (ATIS), værtjenester, navigasjonsdatabaser, kart, diagrammer, håndbøker osv.
  2. Tildeling av lavere flygehøyde enn foreskrevet.
  3. Angivelse av feilaktige trykkreferansedata (dvs. høydemålerinnstilling).
  4. Feilaktig overføring, mottak eller tolking av viktige meldinger når det fører til en farlig situasjon.
  5. Manglende overholdelse av minsteavstanden.
  6. Ikke-autorisert inntrenging i luftrummet.
  7. Ulovlig radiokommunikasjon.
  8. Svikt i flysikringstjenestens bakke- eller satellittanlegg.
  9. Alvorlig feil i ATC/ATM eller betydelig forringelse av lufthavnens infrastruktur.
  10. Lufthavnens manøvreringsområder blokkert av luftfartøyer, kjøretøyer, dyr eller fremmedlegemer som fører til en farlig eller potensielt farlig situasjon.
  11. Feil eller mangler ved merking av hindringer eller farer på lufthavnens manøvreringsområder som fører til en farlig situasjon.
  12. Feil ved, betydelig funksjonssvikt ved eller mangel på lufthavnbelysning.
-