

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/1018

z dnia 29 czerwca 2015 r.

ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 określono obowiązek ustanowienia systemów zgłaszania zdarzeń na poziomie organizacji, państwa członkowskiego i Unii, w celu zgłaszania, gromadzenia, przechowywania, ochrony, wymiany, rozpowszechniania, analizy i śledzenia wszystkich istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Ponadto we wzmiankowanym rozporządzeniu przewidziano przepisy ograniczające wykorzystanie zgromadzonych informacji do poprawy bezpieczeństwa lotniczego i odpowiednio chroniące zgłaszającego i inne osoby wymienione w zgłoszeniach zdarzeń w celu zapewnienia stałej dostępności informacji dotyczących bezpieczeństwa. Rozporządzenie (UE) nr 376/2014 ma zastosowanie do wszystkich statków powietrznych zdefiniowanych w tym rozporządzeniu i objętych jego zakresem, w tym do załogowych statków powietrznych, jak i zdalnie sterowanych bezałogowych systemów powietrznych.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 5 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) nr 376/2014 Komisja ma obowiązek przyjąć wykaz klasyfikujący zdarzenia, do którego należy się odnosić podczas zgłaszania zdarzeń, w ramach systemów obowiązkowego zgłaszania określonych w tym rozporządzeniu, które należą do kategorii wskazanych w art. 4 ust. 1 tego rozporządzenia. Drugi wykaz powinien zawierać, zgodnie z art. 4 ust. 5 akapit drugi rozporządzenia (UE) nr 376/2014, klasyfikację zdarzeń mającą zastosowanie do statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym. Ten drugi wykaz powinien, w stosownych przypadkach, być dostosowany do specyfiki tego sektora lotnictwa.
- (3) Ustanowiono podział na kategorie zdarzeń, które należy zgłaszać, przewidziane w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 w celu umożliwienia identyfikacji, przez osoby wskazane w tym rozporządzeniu, zdarzeń, które każda z tych osób musi zgłaszać. Zgodnie z tym celem należy podzielić wykazy zdarzeń według kategorii, którymi powinni się posługiwać zgłaszający, stosownie do ich sytuacji, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 ⁽²⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Szczegółową klasyfikację zdarzeń, do której należy się odnieść podczas zgłaszania zdarzeń w ramach systemów obowiązkowego zgłaszania na podstawie art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 376/2014, określono w załącznikach I–V do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 15 listopada 2015 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 czerwca 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

ZDARZENIA DOTYCZĄCE EKSPLOATACJI STATKU POWIETRZNEGO

Uwaga: Niniejszy załącznik ma strukturę, w której odpowiednie zdarzenia powiązane z kategoriami działań, w trakcie których są zwykle obserwowane, zgodnie z doświadczeniem, aby ułatwić zgłaszanie takich zdarzeń. Niemniej jednak takie przedstawienie nie może być rozumiane jako oznaczające, że zdarzenia nie mogą być zgłaszane, w przypadku gdy występują poza kategoriami działań, z którymi zostały powiązane w ramach niniejszego wykazu.

1. OPERACJE LOTNICZE

1.1. Przygotowanie lotu

- 1) Korzystanie z nieprawidłowych danych lub wprowadzanie błędnych danych do urządzeń używanych do nawigacji lub obliczeń osiągowych, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób w nim się znajdujących lub jakichkolwiek innych osób.
- 2) Przewożenie lub próby przewożenia towarów niebezpiecznych z naruszeniem odpowiedniego ustawodawstwa, włączając w to nieprawidłowe etykiety i nieodpowiednie obchodzenie się z towarami niebezpiecznymi.

1.2. Przygotowanie statku powietrznego

- 1) Niewłaściwy rodzaj paliwa lub zanieczyszczone paliwo.
- 2) Zaniechanie lub podjęcie błędnych, nieodpowiednich działań w zakresie odladzania i zapobiegania oblodzeniu.

1.3. Start i lądowanie

- 1) Wypadnięcie z drogi kołowania lub drogi startowej.
- 2) Rzeczywiste lub potencjalne wtargnięcie na drogę kołowania lub na drogę startową.
- 3) Wtargnięcie do strefy końcowego podejścia i startu (FATO).
- 4) Każdy przerwany start.
- 5) Niezdolność do osiągnięcia wymaganych lub oczekiwanych parametrów podczas startu, przerwane podejście do lądowania lub lądowania.
- 6) Rzeczywisty lub zamierzony start, rzeczywiste lub zamierzone podejście lub lądowanie z nieprawidłowymi ustawieniami konfiguracji.
- 7) Uderzenie ogonem, łopatą/końcówką skrzydła lub gondoli podczas startu lub lądowania..
- 8) Kontynuowanie podejścia niezgodnie z kryteriami ustabilizowanego podejścia przewoźnika lotniczego.
- 9) Kontynuowanie podejścia według wskazań przyrządów poniżej opublikowanych wartości minimalnych przy niedostatecznej widzialności punktów odniesienia.
- 10) Lądowanie zapobiegawcze lub przymusowe.
- 11) Krótkie i długie lądowanie.
- 12) Twarde lądowanie.

1.4. Dowolna faza lotu

- 1) Utrata sterowania.
- 2) Odejście od normalnych warunków eksploatacji, przekroczenie normalnego pochylenia lub przechylenia, lub prędkość lotu niedostosowana do warunków.
- 3) Przekroczenie nakazanego poziomu lotu.
- 4) Zadziałanie jakiegokolwiek systemu zabezpieczenia obwiedni osiągow, w tym ostrzeżenie przed przeciągnięciem, wibratora drążka sterowego, odpychacza drążka sterowego i automatycznych zabezpieczeń..
- 5) Niezamierzone odchylenie od zamierzonej linii drogi lub nakazanej linii drogi o najniższą z wartości: dwukrotnej dokładności nawigacji lub 10 mil morskich.
- 6) Przekroczenie ograniczenia określonego w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego.

- 7) Operacje przy nieprawidłowych ustawieniach wysokościomierza.
- 8) Znalezienie się w strumieniu gazów wylotowych silnika odrzutowego lub w strumieniu zawirnikowym i strumieniu zaśmigłowym, które stworzyły lub mogłyby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 9) Błędna interpretacja trybu automatycznego lub jakichkolwiek informacji dostarczanych załodze lotniczej, która stworzyła lub mogłaby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.

1.5. Inne rodzaje zdarzeń

- 1) Niezamierzone zwolnienie ładunku lub innego wyposażenia przewożonego na zewnątrz.
- 2) Utrata orientacji sytuacyjnej (z uwzględnieniem orientacji środowiskowej, orientacji dotyczącej trybu i działania systemu, utrata orientacji przestrzennej i horyzontu czasowego).
- 3) Każdy przypadek, w którym możliwości i ograniczenia człowieka bezpośrednio przyczyniły się lub mogłyby się przyczynić do spowodowania wypadku lub poważnego incydentu.

2. ZDARZENIA TECHNICZNE

2.1. Konstrukcja i systemy

- 1) Utrata jakiegokolwiek części strukturalnej statku powietrznego podczas lotu.
- 2) Utrata działania systemu.
- 3) Utrata redundancji systemu.
- 4) Wyciek jakiegokolwiek płynu powodujący wystąpienie zagrożenia pożarowego oraz stwarzający możliwości groźnego zanieczyszczenia konstrukcji, systemów lub urządzeń statku powietrznego lub który stworzył lub mógłby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób w nim się znajdujących lub jakichkolwiek innych osób.
- 5) Nieprawidłowe działanie lub usterki układu paliwowego, które miały wpływ na dopływ lub dystrybucję paliwa.
- 6) Nieprawidłowe działanie lub usterka któregoś z systemów wskaźników jeśli powoduje przekazanie załodze mylących informacji.
- 7) Nieprawidłowe działanie urządzeń sterowania lotem, takie jak asymetryczne lub zablokowane urządzenia sterowania lotem (np. dotyczące siły nośnej (klapy/sloty), siły oporu (spoilery), kontroli położenia przestrzennego (lotki, stery wysokości, ster kierunku)).

2.2. Napęd (w tym silniki, śmigła i wirniki) oraz pomocnicze źródła zasilania (APU)

- 1) Awaria lub istotna usterka jakiegokolwiek części lub sterowania śmigłem, wirnikiem lub zespołem napędowym.
- 2) Uszkodzenie lub awaria wirnika nośnego/ogonowego lub przekładni, lub systemów równoważnych.
- 3) Zgaśnięcie, wyłączenie w trakcie lotu któregoś z silników lub pomocniczego źródła zasilania (APU), kiedy jest on wymagany (np. ETOPS (operacje o wydłużonym zasięgu wykonywane samolotami dwusilnikowymi), MEL (wykaz wyposażenia minimalnego)).
- 4) Przekroczenie ograniczeń eksploatacyjnych silnika, w tym przekroczenie prędkości obrotowej lub niemożność regulacji obrotów jakiegokolwiek elementu wysokoobrotowego (np. APU, urządzenia do dokonywania rozruchu w powietrzu, kompresora klimatyzatora, turbiny powietrznej, śmigła lub wirnika).
- 5) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie jakiegokolwiek części silnika, zespołu napędowego, APU lub przekładni powodujące jedno lub więcej podanych niżej zjawisk:
 - a) system rewersu ciągu nie działa zgodnie z ustawieniem;
 - b) nie można sterować mocą, ciągiem lub obrotami (obrotami na minutę);
 - c) odpadnięcie podzespołów lub odłamków.

3. WSPÓŁDZIAŁANIE ZE SŁUŻBAMI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ (ANS) ORAZ ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM (ATM)

- 1) Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego (ATC) sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa.
- 2) Długotrwała utrata łączności z organem służb ruchu lotniczego (ATS) lub ATM.
- 3) Sprzeczne instrukcje wydawane przez różne organy ATS mogące doprowadzić do utraty separacji.

- 4) Błędna interpretacja komunikatów radiowych, która stworzyła lub mogłaby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
 - 5) Umyślne odstępianie od instrukcji ATC, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
4. SYTUACJE AWARYJNE I INNE SYTUACJE KRYTYCZNE
- 1) Każdy przypadek prowadzący do zgłoszenia stanu zagrożenia („MAYDAY” lub „PAN call”).
 - 2) Wszelkie przypadki spalania się, topienia, dymu, oparów, wylądowań łukowych, przegrzania, pożaru lub wybuchu.
 - 3) Zanieczyszczone powietrze w kabinie załogi lotniczej lub w przedziale pasażerskim, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
 - 4) Niezastosowanie przez załogę lotniczą lub personel pokładowy, w celu przeciwdziałania awarii, odpowiedniej procedury innej niż normalna lub procedury awaryjnej.
 - 5) Użycie jakiegokolwiek wyposażenia awaryjnego lub procedury innej niż normalna (ang. *non-normal procedure*) mających wpływ na osiągi podczas lotu lub lądowania.
 - 6) Nieprawidłowe działanie jakiegokolwiek systemu bądź wyposażenia awaryjnego lub ratowniczego, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
 - 7) Niekontrolowane ciśnienie w kabinie.
 - 8) Krytycznie mała ilość paliwa lub ilość paliwa w miejscu docelowym poniżej wymaganej końcowej rezerwy paliwa.
 - 9) Jakiegokolwiek użycie przez załogę pokładowego systemu zasilania tlenem..
 - 10) Niezdolność któregokolwiek członka załogi lotniczej lub personelu pokładowego do działania powodująca zmniejszenie liczby członków załogi lub personelu poniżej minimalnej certyfikowanej liczby.
 - 11) Zmęczenie załogi, mające wpływ lub potencjalnie mające wpływ na jej zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych.
5. ŚRODOWISKO ZEWNĘTRZNE I WARUNKI METEOROLOGICZNE
- 1) Kolizja lub niemal kolizja na ziemi lub w powietrzu z innym statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą⁽¹⁾.
 - 2) Wystąpienie sygnalizacji RA (Resolution Advisory) pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (Airborne Collision Avoidance System — ACAS).
 - 3) Zadziałanie systemu ostrzegania o prawdziwej kolizji z ziemią, np. ostrzeżenia GPWS (system ostrzegania o bliskości ziemi)/TAWS (system ostrzegania przed zbyt niskim lotem).
 - 4) Zderzenie ze zwierzęciem, w tym zderzenie z ptakiem.
 - 5) Uszkodzenie przez obcy obiekt/odłamki (FOD).
 - 6) Nieoczekiwane napotkany zły stan nawierzchni drogi startowej.
 - 7) Napotkanie turbulencji w śladzie aerodynamicznym.
 - 8) Ingerencja wobec statku powietrznego będąca skutkiem działania broni palnej, fajerwerków, latawców, iluminacji laserowych, świateł wysokiej mocy, laserów, zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych, modeli latających lub analogicznych środków.
 - 9) Uderzenie pioruna, które spowodowało uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub nieprawidłowe działanie któregokolwiek z systemów statku powietrznego.
 - 10) Wejście w strefę opadu gradu powodujące uszkodzenia statku powietrznego lub utratę, czy nieprawidłowe działanie któregokolwiek z systemów statku powietrznego.
 - 11) Wejście w strefę silnej turbulencji lub innych warunków, powodujące uszkodzenia ciała osób znajdujących się w statku powietrznym lub konieczność przeprowadzenia kontroli statku powietrznego po zakończeniu lotu, podczas którego wystąpiła turbulencja.
 - 12) Wejście w strefę znaczącego uskożenia wiatru lub burzy, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób na jego pokładzie lub jakichkolwiek innych osób.

(¹) Pojęcie „przeszkoda” obejmuje pojazdy.

13) Wejście w strefę oblodzenia powodujące trudności w obsłudze, uszkodzenia statku powietrznego lub utratę, czy nieprawidłowe działanie któregokolwiek z systemów statku powietrznego.

14) Wejście w strefę pyłu wulkanicznego.

6. OCHRONA

1) Zagrożenie bombowe lub porwanie.

2) Trudności w panowaniu nad pasażerami odurzonymi, agresywnymi lub niesfornymi.

3) Ujawnienie nieuprawnionego pasażera.

ZAŁĄCZNIK II

ZDARZENIA ZWIĄZANE Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI, OBSŁUGĄ TECHNICZNĄ I NAPRAWĄ STATKU POWIETRZNEGO

1. PRODUKCJA

Wyroby, części lub urządzenia zwolnione przez organizację produkującą z odstępstwami od mających zastosowanie danych projektowych, które mogłyby prowadzić do potencjalnie niebezpiecznych sytuacji określonych przez posiadacza certyfikatu typu lub zatwierdzenia projektu.

2. PROJEKT

Jakiegokolwiek awarie, nieprawidłowe działanie, usterki i inne zdarzenia związane z wyrobem, częścią lub urządzeniem, które spowodowały lub mogą spowodować sytuację niebezpieczną.

Uwaga: Niniejszy wykaz ma zastosowanie do zdarzeń w zakresie wyrobu, części lub urządzenia objętego certyfikatem typu, ograniczonym certyfikatem typu, uzupełniającym certyfikatem typu, autoryzacją ETSO, zatwierdzeniem projektu naprawy poważnej lub każdym innym stosownym zatwierdzeniem uznawanym za wydane na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽¹⁾.

3. OBSŁUGA TECHNICZNA I ZARZĄDZANIE CIĄGŁĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

- 1) Poważne uszkodzenia strukturalne (np. pęknięcia, trwałe odkształcenia, rozwarstwienia, odklejenia, spalenia, nadmierne zużycie lub korozja) zidentyfikowane w trakcie obsługi technicznej statku powietrznego lub komponentu.
- 2) Poważne wycieki lub zanieczyszczenie płynów (np. płynów hydraulicznych, paliwa, oleju, gazów lub innych płynów).
- 3) Uszkodzenie lub złe działanie jakiegokolwiek części silnika lub zespołu napędowego, lub przekładni, powodujące jedno lub więcej podanych niżej zjawisk:
 - a) odpadnięcie podzespołów/odłamków;
 - b) uszkodzenie konstrukcji mocowania silnika.
- 4) Uszkodzenie, awaria lub usterka śmigła, która mogłaby doprowadzić do oderwania się śmigła lub jego znacznej części lub nieprawidłowego działania sterowania śmigła podczas lotu.
- 5) Uszkodzenie, awaria lub usterka przekładni głównej albo zamocowania wirnika, która mogła prowadzić do oddzielenia się zespołu wirnika podczas lotu lub nieprawidłowego działania sterowania wirnikiem.
- 6) Istotne usterki systemów lub wyposażenia o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa, z uwzględnieniem systemu lub wyposażenia awaryjnego w trakcie sprawdzenia w ramach obsługi technicznej lub niewłączenie takich systemów po obsłudze technicznej..
- 7) Nieprawidłowy montaż lub nieprawidłowa instalacja części lub podzespołów statku powietrznego, stwierdzony w trakcie inspekcji lub sprawdzenia, nieprzewidywanego dla tego specyficznego przypadku.
- 8) Błędna ocena poważnej usterki lub poważna niezgodność z MEL i procedurami dziennika technicznego statku powietrznego.
- 9) Poważne uszkodzenie systemu wzajemnych połączeń elektrycznych (EWIS).
- 10) Wszelkie usterki części krytycznych o kontrolowanej żywotności, powodujące konieczność ich wymiany przed upływem pełnej żywotności.
- 11) Używanie produktów, podzespołów lub materiałów o nieznanym, podejrzanym pochodzeniu lub elementów krytycznych niezdatnych do użytku.
- 12) Mylące, nieprawidłowe lub niewystarczające dane lub procedury mające zastosowanie w zakresie obsługi technicznej, w tym kwestie językowe, mogące prowadzić do błędów przy obsłudze technicznej..
- 13) Nieprawidłowa kontrola lub nieprawidłowe stosowanie ograniczeń obsługi technicznej statku powietrznego lub planowej obsługi technicznej.
- 14) Zwolnienie statku powietrznego do eksploatacji po obsłudze technicznej z jakąkolwiek niezgodnością, która stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

- 15) Poważne uszkodzenia statku powietrznego podczas obsługi technicznej spowodowane nieprawidłową obsługą techniczną lub użyciem niewłaściwych lub niesprawnych urządzeń naziemnych, które wymagają dodatkowych działań w zakresie obsługi technicznej.
 - 16) Wykryte spalanie, topienie, dym, wylądowania łukowe, przegrzewanie lub ogień.
 - 17) Każdy przypadek zdarzenia, w którym możliwości i ograniczenia człowieka, w tym zmęczenie personelu, bezpośrednio przyczyniły się lub mogłyby się przyczynić do spowodowania wypadku lub poważnego incydentu.
 - 18) Istotne nieprawidłowe działanie, kwestia dotycząca niezawodności lub powtarzająca się kwestia dotycząca jakości zapisu systemu rejestratora (takiego jak system rejestratora parametrów lotu, system zapisów z łącza transmisji danych lub system pokładowego rejestratora rozmów w kabinie pilota) bądź brak informacji niezbędnych dla zapewnienia sprawności systemu rejestratora.
-

ZAŁĄCZNIK III

ZDARZENIA ZWIĄZANE ZE SŁUŻBAMI I URZĄDZENIAMI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Uwaga: Niniejszy załącznik ma strukturę, w której odpowiednie zdarzenia powiązane z kategoriami działań, w trakcie których są zwykle obserwowane, zgodnie z doświadczeniem, aby ułatwić zgłaszanie takich zdarzeń. Niemniej jednak takie przedstawienie nie może być rozumiane jako oznaczające, że zdarzenia nie mogą być zgłaszane, w przypadku gdy występują poza kategoriami działań, z którymi zostały powiązane w ramach niniejszego wykazu.

1. ZDARZENIA ZWIĄZANE ZE STATKAMI POWIETRZNYMI

- 1) Kolidują lub nieomal kolidują na ziemi lub w powietrzu z innym statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą ⁽¹⁾, w tym nieomal zderzenie z ziemią w locie kontrolowanym („near CFIT”).
- 2) Naruszenie minimów separacji ⁽²⁾.
- 3) Niewystarczająca separacja ⁽³⁾.
- 4) Alarmy ACAS (pokładowy system zapobiegania kolizjom).
- 5) Zderzenie ze zwierzęciem, w tym zderzenie z ptakiem.
- 6) Wypadnięcie z drogi kołowania lub drogi startowej.
- 7) Rzeczywiste lub potencjalne wtargnięcie na drogę kołowania lub na drogę startową.
- 8) Wtargnięcie do strefy końcowego podejścia i startu (FATO).
- 9) Naruszenie przez statek powietrzny zezwolenia wydanego przez kontrolera ruchu lotniczego (ATC).
- 10) Naruszenie przez statek powietrzny przepisów zarządzania ruchem lotniczym (ATM):
 - a) naruszenie przez statek powietrzny obowiązujących opublikowanych procedur zarządzania ruchem lotniczym;
 - b) naruszenie przestrzeni powietrznej, w tym bezprawne wejście w przestrzeń powietrzną;
 - c) niespełnienie wymogów, wynikających z obowiązujących przepisów, w zakresie operacji i wyposażenia związanego z ATM.
- 11) Zdarzenia związane z pomyleniem znaku wywoławczego.

2. POGORSZENIE REALIZACJI LUB CAŁKOWITA UTRATA USŁUG LUB FUNKCJI

- 1) Niemożność zapewnienia usług ATM lub wykonywania funkcji ATM:
 - a) niemożność zapewnienia usług ruchu lotniczego lub wykonywania funkcji służb ruchu lotniczego;
 - b) niemożność zapewnienia usług zarządzania przestrzenią powietrzną lub wykonywania funkcji służb zarządzania przestrzenią powietrzną;
 - c) niemożność zapewnienia usług zarządzania przepływem ruchu lotniczego i przepustowością lub realizowania funkcji zarządzania przepływem ruchu lotniczego i przepustowością.
- 2) Niepełne, w znacznym stopniu nieprawidłowe, nieodpowiednie lub mylne informacje od którejkolwiek służby wsparcia ⁽⁴⁾, w tym informacje związane ze złym stanem nawierzchni drogi startowej.
- 3) Awaria systemu radiokomunikacyjnego.
- 4) Awaria systemu kontroli radarowej.

⁽¹⁾ Pojęcie „przeszkoda” obejmuje pojazdy.

⁽²⁾ Odnosi się to do sytuacji, w której nie były utrzymane wymagane minima separacji między statkami powietrznymi lub między statkiem powietrznym a przestrzenią powietrzną, dla których określono minima separacji.

⁽³⁾ W przypadku braku określonych minimów separacji sytuacja, w której postrzegano, że statki powietrzne przeleciały zbyt blisko siebie, aby piloci mogli zapewnić bezpieczną separację.

⁽⁴⁾ Na przykład: służba ruchu lotniczego (ATS), służba automatycznej informacji lotniskowej (ATIS), służby meteorologiczne, nawigacyjne bazy danych, mapy, wykresy, służba informacji lotniczej (AIS), podręczniki.

- 5) Awaria funkcji lub systemu przetwarzania i dystrybucji danych.
 - 6) Awaria systemu nawigacyjnego.
 - 7) Awaria zabezpieczenia systemu ATM, która miała lub mogłaby mieć bezpośredni negatywny wpływ na bezpieczne realizowanie usług.
 - 8) Poważne przeciążenie sektora/stanowiska ATS, prowadzące do potencjalnego pogorszenia realizowanych usług.
 - 9) Nieprawidłowe odbieranie lub nieprawidłowa interpretacja ważnych komunikatów, w tym brak znajomości używanego języka, kiedy taka sytuacja miała lub mogłaby mieć bezpośredni negatywny wpływ na bezpieczne realizowanie usług.
 - 10) Przedłużająca się utrata łączności ze statkiem powietrznym lub z innym organem służb ruchu lotniczego.
3. INNE ZDARZENIA
- 1) Ogłoszenie stanu zagrożenia („MAYDAY” lub „PAN call”).
 - 2) Znaczna ingerencja z zewnątrz w działanie służb żeglugi powietrznej, np. stacje radiowe nadające w paśmie częstotliwości FM zakłócające ILS (system lądowania według wskazań przyrządów), VOR (radiolatarnia kierunkowa VHF) i łączność).
 - 3) Ingerencja wobec statku powietrznego, organu służb ruchu lotniczego lub ingerencja w transmisję radiokomunikacyjną będąca skutkiem działania broni palnej, fajerwerków, latawców, iluminacji laserowych, światła wysokiej mocy, laserów, zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych, modeli latających lub analogicznych środków.
 - 4) Zrzucanie paliwa.
 - 5) Zagrożenie bombowe lub porwanie.
 - 6) Zmęczenie mające wpływ lub mające potencjalny wpływ na zdolność do bezpiecznego wykonywania obowiązków z zakresu żeglugi powietrznej lub ruchu lotniczego.
 - 7) Każde zdarzenie, w którym możliwości i ograniczenia człowieka bezpośrednio przyczyniły się lub mogłyby się przyczynić do spowodowania wypadku lub poważnego incydentu.
-

ZAŁĄCZNIK IV

ZDARZENIA ZWIĄZANE Z LOTNISKAMI I SŁUŻBAMI NAZIEMNYMI

1. ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM LOTNISKA

Uwaga : Niniejszy sekcja ma strukturę, w której odpowiednie zdarzenia powiązane z kategoriami działań, w trakcie których są zwykle obserwowane, zgodnie z doświadczeniem, aby ułatwić zgłaszanie takich zdarzeń. Niemniej jednak takie przedstawienie nie może być rozumiane jako oznaczające, że zdarzenia nie mogą być zgłaszane, w przypadku gdy występują poza kategoriami działań, z którymi zostały powiązane w ramach niniejszego wykazu.

1.1. Zdarzenia związane ze statkiem powietrznym i przeszkodami

- 1) Kolidzja lub nieomal kolidzja na ziemi lub w powietrzu z innym statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą⁽¹⁾.
- 2) Zderzenie ze zwierzęciem, w tym zderzenie z ptakiem.
- 3) Wypadnięcie z drogi kołowania lub drogi startowej.
- 4) Rzeczywiste lub potencjalne wtargnięcie na drogę kołowania lub na drogę startową.
- 5) Wtargnięcie do strefy końcowego podejścia i startu (FATO) lub wypadnięcie z niej.
- 6) Nieprzestrzeganie przez statek powietrzny lub pojazd zezwolenia instrukcji lub ograniczenia podczas operacji w obszarze ruchu naziemnego lotniska (np. niewłaściwa droga startowa, droga kołowania lub część zastrzeżona lotniska).
- 7) Obcy obiekt znajdujący się w obszarze ruchu naziemnego lotniska, który stworzył lub mógłby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 8) Występowanie przeszkód na lotnisku lub w sąsiedztwie lotniska, które nie zostały opublikowane w AIP (zbiorze informacji lotniczych) lub NOTAM, lub które nie są oznakowane lub oświetlone we właściwy sposób.
- 9) Ingerencja ze strony pojazdu, urządzeń lub osób, podczas wypychania, wycofywania na silnikach lub kołowania.
- 10) Pasażerowie lub nieupoważnione osoby pozostawione bez nadzoru na płycie postojowej.
- 11) Efekt wywoływany przez strumień gazów wylotowych silnika odrzutowego, strumień zawirnikowy lub strumień zaśmigłowy.
- 12) Zgłoszenie stanu zagrożenia („MAYDAY” lub „PAN call”).

1.2. Pogorszenie realizacji lub całkowita utrata usług lub funkcji

- 1) Utrata lub awaria łączności między:
 - a) lotniskiem, pojazdem lub innym personelem naziemnym a organem służb ruchu lotniczego lub organem służby zarządzania płytą postojową;
 - b) organem służby zarządzania płytą postojową a statkiem powietrznym, pojazdem lub organem służb ruchu lotniczego.
- 2) Znacząca awaria, wadliwe działanie lub usterka wyposażenia lotniska lub systemu, które stworzyły lub mogłyby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego lub znajdujących się w nim osób.
- 3) Znaczące nieprawidłowości w działaniu oświetlenia lotniska, oznaczeń lub znaków.
- 4) Awaria lotniskowego systemu ostrzegania o sytuacjach awaryjnych.
- 5) Niedostępność służb ratowniczo-gaśniczych, zgodnie z odpowiednimi wymogami.

⁽¹⁾ Pojęcie „przeszkoda” obejmuje pojazdy.

1.3. Inne zdarzenia

- 1) Pożar, dym, eksplozje w obiektach lotniska, które stworzyły lub mogłyby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 2) Zdarzenia dotyczące ochrony lotniska (np. wejście bez uprawnień, sabotaż, zagrożenie bombowe).
- 3) Brak zgłoszenia istotnej zmiany w warunkach eksploatacji lotniska, który spowodował lub mógłby spowodować zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 4) Zaniechanie lub podjęcie błędnych, nieodpowiednich działań w zakresie odladzania i zapobiegania oblodzeniu.
- 5) Znaczne rozlanie paliwa podczas operacji tankowania.
- 6) Tankowanie zanieczyszczonego lub nieprawidłowego paliwa albo innych istotnych płynów (w tym tlenu, azotu, oleju i wody pitnej).
- 7) Niepodjęcie działań związanych ze złym stanem nawierzchni drogi startowej.
- 8) Każdy przypadek zdarzenia, w którym możliwości i ograniczenia człowieka bezpośrednio przyczyniły się lub mogłyby się przyczynić do spowodowania wypadku lub poważnego incydentu.

2. OBSŁUGA NAZIEMNA STATKU POWIETRZNEGO

Uwaga: Niniejsza sekcja ma strukturę, w której odpowiednie zdarzenia powiązane z kategoriami działań, w trakcie których są zwykle obserwowane, zgodnie z doświadczeniem, aby ułatwić zgłaszanie takich zdarzeń. Niemniej jednak takie przedstawienie nie może być rozumiane jako oznaczające, że zdarzenia nie mogą być zgłaszane, w przypadku gdy występują poza kategoriami działań, z którymi zostały powiązane w ramach niniejszego wykazu.

2.1. Zdarzenia związane ze statkiem powietrznym i lotniskiem

- 1) Kolizja lub niemal kolizja na ziemi lub w powietrzu z innym statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą⁽¹⁾.
- 2) Wtargnięcie na drogę startową lub drogę kołowania.
- 3) Wypadnięcie z drogi startowej lub drogi kołowania.
- 4) Znaczne zanieczyszczenie konstrukcji, instalacji i urządzeń statku powietrznego będące skutkiem, przewozu bagażu, przesyłek pocztowych lub ładunku.
- 5) Ingerencja podczas wypychania, wycofywania na silnikach lub kołowania ze strony pojazdu, urządzeń lub osób.
- 6) Obcy obiekt znajdujący się w obszarze ruchu naziemnego lotniska, który stworzył lub mógłby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 7) Pasażerowie lub nieupoważnione osoby pozostawione bez nadzoru na płycie postojowej.
- 8) Pożar, dym, eksplozje w obiektach lotniska, które stworzyły lub mogłyby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 9) Zdarzenia dotyczące ochrony lotniska (np. wejście bez uprawnień, sabotaż, zagrożenie bombowe).

2.2. Pogorszenie realizacji lub całkowita utrata usług lub funkcji

- 1) Utrata lub awaria łączności ze statkiem powietrznym, z pojazdem, organem służb ruchu lotniczego lub organem służby zarządzania płytą postojową.
- 2) Znacząca awaria, wadliwe działanie lub usterka wyposażenia lotniska lub systemu, które stworzyły lub mogłyby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego lub znajdujących się w nim osób.
- 3) Znaczne nieprawidłowości w działaniu oświetlenia lotniska, oznaczeń lub znaków.

⁽¹⁾ Pojęcie „przeszkoda” obejmuje pojazdy.

2.3. Zdarzenia charakterystyczne dla obsługi naziemnej

- 1) Nieprawidłowa obsługa lub nieprawidłowe rozmieszczenie pasażerów, bagażu, przesyłek pocztowych lub ładunku, które mogą mieć znaczny wpływ na masę lub wyważenie statku powietrznego (w tym istotne błędy w obliczeniach dotyczących list ładunkowych).
- 2) Usunięcie urządzeń do wsiadania na pokład stwarzające zagrożenie dla osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego.
- 3) Nieprawidłowe rozmieszczenie bagażu, przesyłek pocztowych lub ładunku albo ich mocowanie mogące w jakikolwiek sposób stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, jego urządzeń lub znajdujących się w nim osób, czy też utrudniać ewakuację awaryjną.
- 4) Przewożenie, próby przewożenia lub obsługi towarów niebezpiecznych, które spowodowały lub mogłyby spowodować zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lub prowadziłyby do powstania sytuacji niebezpiecznej (np. incydent lub wypadek związany z materiałami niebezpiecznymi określony w instrukcjach technicznych ICAO ⁽¹⁾).
- 5) Nieprzestrzeganie ustaleń związanych z bagażem lub pasażerami.
- 6) Niezgodność z obowiązkowymi procedurami dotyczącymi obsługi naziemnej i serwisowania statku powietrznego, w szczególności z procedurami odladania, uzupełniania paliwa lub ładowania, z uwzględnieniem nieprawidłowego ustawienia lub usunięcia urządzeń.
- 7) Znaczne rozlanie paliwa przy operacjach tankowania.
- 8) Tankowanie nieprawidłowych ilości paliwa, co może mieć znaczny wpływ na żywotność, osiągi, wyważenie lub wytrzymałość konstrukcji statku powietrznego.
- 9) Tankowanie zanieczyszczonego lub nieprawidłowego paliwa albo innych istotnych płynów (w tym tlenu, azotu, oleju i wody pitnej).
- 10) Awaria, nieprawidłowe działanie lub usterka urządzeń naziemnych używanych w obsłudze naziemnej, powodujące uszkodzenie lub potencjalne uszkodzenie statku powietrznego (np. dyszel holowniczy lub naziemne źródło zasilania).
- 11) Zaniechanie lub podjęcie błędnych, nieodpowiednich działań w zakresie odladania i zapobiegania oblodzeniu.
- 12) Uszkodzenie statku powietrznego przez urządzenia do obsługi naziemnej lub pojazdy, z uwzględnieniem wcześniej niezgłaszanych uszkodzeń.
- 13) Każdy przypadek zdarzenia, w którym możliwości i ograniczenia człowieka bezpośrednio przyczyniły się lub mogłyby się przyczynić do spowodowania wypadku lub poważnego incydentu.

⁽¹⁾ Instrukcje techniczne dla bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych drogą powietrzną (ICAO – Doc 9284).

ZAŁĄCZNIK V

ZDARZENIA DOTYCZĄCE STATKU POWIETRZNEGO INNEGO NIŻ SKOMPLIKOWANY STATEK POWIETRZNY Z NAPĘDEM SILNIKOWYM, W TYM SZYBOWCÓW I STATKÓW POWIETRZNYCH LŹEJSZYCH OD POWIETRZA

Do celów niniejszego załącznika:

- a) „statek powietrzny inny niż silnikowy statek powietrzny o skomplikowanej budowie” oznacza jakikolwiek statek powietrzny inny niż ten określony w art. 3 lit. j) rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - b) „szybowiec” ma znaczenie określone w art. 2 ust. 117 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽¹⁾;
 - c) „statki powietrzne lżejsze od powietrza” mają znaczenie określone w pkt ML 10 sekcji „definicji terminów stosowanych w niniejszym wykazie” załącznika do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/43/WE ⁽²⁾.
1. STATKI POWIETRZNE INNE NIŻ SILNIKOWE STATKI POWIETRZNE O SKOMPLIKOWANEJ BUDOWIE, Z WYŁĄCZENIEM SZYBOWCÓW I STATKÓW POWIETRZNYCH LŹEJSZYCH OD POWIETRZA

Uwaga: Niniejsza sekcja ma strukturę, w której odpowiednie zdarzenia powiązane z kategoriami działań, w trakcie których są zwykle obserwowane, zgodnie z doświadczeniem, aby ułatwić zgłaszanie takich zdarzeń. Niemniej jednak takie przedstawienie nie może być rozumiane jako oznaczające, że zdarzenia nie mogą być zgłaszane, w przypadku gdy występują poza kategoriami działań, z którymi zostały powiązane w ramach niniejszego wykazu.

1.1. Operacje lotnicze

- 1) Niezamierzona utrata sterowania.
- 2) Lądowanie poza wyznaczonym polem wzlotów.
- 3) Niezdolność lub niemożność osiągnięcia wymaganych osiągnięć statku powietrznego spodziewanych w normalnych warunkach podczas startu, wznoszenia lub lądowania.
- 4) Wtargnięcie na pas startowy.
- 5) Wypadnięcie poza pas startowy.
- 6) Każdy lot wykonany przy użyciu statku powietrznego, który nie był zdalny do lotu, lub dla którego nie ukończono przygotowania do lotu, co stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 7) Niezamierzony lot w IMC (warunkach meteorologicznych dla lotów wg wskazań przyrządów) statków powietrznych nie certyfikowanych do lotów IFR (przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów) lub z pilotem niemającym kwalifikacji IFR, co stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 8) Niezamierzone uwolnienie ładunku ⁽³⁾.

1.2. Zdarzenia techniczne

- 1) Nadmiernie wysokie drgania (np. flutter lotki lub steru wysokości, lub drgania śmigła).
- 2) Każdy przypadek nieprawidłowego działania sterowania lotem lub jego rozłączenia.
- 3) Awaria lub znaczne pogorszenie stanu konstrukcji statku powietrznego.
- 4) Utrata jakiegokolwiek części konstrukcji lub instalacji statku powietrznego podczas lotu.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/43/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie uproszczenia warunków transferów produktów związanych z obronnością we Wspólnocie (Dz.U. L 146 z 10.6.2009, s. 1).

⁽³⁾ Ten punkt ma zastosowanie wyłącznie do użytkowania komercyjnego w rozumieniu art. 3 lit. i) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

- 5) Awaria silnika, wirnika, śmigła, układu paliwowego lub innego podstawowego systemu.
- 6) Wyciek jakiegokolwiek płynu powodujący wystąpienie zagrożenia pożarowego lub stwarzający możliwość niebezpiecznego zanieczyszczenia konstrukcji, systemów lub urządzeń statku powietrznego albo zagrożenia dla osób znajdujących się w nim.

1.3. Współdziałanie ze służbami żeglugi powietrznej oraz zarządzania ruchem lotniczym

- 1) Współdziałanie ze służbami żeglugi powietrznej (np. realizowanie nieprawidłowych usług, sprzeczne komunikaty lub odstępstwo od zezwolenia), które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 2) Naruszenie przestrzeni powietrznej.

1.4. Sytuacje awaryjne i inne sytuacje krytyczne

- 1) Każde zdarzenie wymagające zgłoszenia sytuacji awaryjnej.
- 2) Pożar, wybuch, dym, gazy toksyczne lub opary toksyczne w statku powietrznym.
- 3) Niezdolność pilota do działania prowadząca do niemożności wykonywania jego obowiązków.

1.5. Środowisko zewnętrzne i warunki meteorologiczne

- 1) Kolidacja na ziemi lub w powietrzu z innym statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą ⁽¹⁾.
- 2) Nieomal kolidacja na ziemi lub w powietrzu z innym statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą ⁽¹⁾ powodująca konieczność wykonania awaryjnego manewru w celu uniknięcia kolidacji.
- 3) Zderzenie ze zwierzęciem, w tym z ptakiem, które spowodowało uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub złe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji.
- 4) Ingerencja wobec statku powietrznego będąca skutkiem działania broni palnej, fajerwerków, latawców, iluminacji laserowych, świateł wysokiej mocy, laserów, zdalnie kierowanych bezałogowych systemów powietrznych, modeli latających lub analogicznych środków.
- 5) Uderzenie pioruna powodujące uszkodzenia statku powietrznego albo utratę funkcji statku powietrznego.
- 6) Wejście w strefę silnej turbulencji, powodujące uszkodzenia ciała osób znajdujących się w statku powietrznym lub konieczność przeprowadzenia kontroli statku powietrznego po zakończeniu lotu, podczas którego wystąpiły turbulencje.
- 7) Oblodzenie, w tym oblodzenie gaźnika, które stworzyło zagrożenie lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.

2. SZYBOWCE

Uwaga: Niniejsza sekcja ma strukturę, w której odpowiednie zdarzenia powiązane z kategoriami działań, w trakcie których są zwykle obserwowane, zgodnie z doświadczeniem, aby ułatwić zgłaszanie takich zdarzeń. Niemniej jednak takie przedstawienie nie może być rozumiane jako oznaczające, że zdarzenia nie mogą być zgłaszane, w przypadku gdy występują poza kategoriami działań, z którymi zostały powiązane w ramach niniejszego wykazu.

2.1. Operacje lotnicze

- 1) Niezamierzona utrata sterowania.
- 2) Zdarzenie, w którym pilot szybowcowy nie był w stanie zwolnić linki wyciągarki lub liny holowniczej i musiał tego dokonać, stosując procedury awaryjne.
- 3) Jakiegokolwiek zwolnienie linki wyciągarki lub liny holowniczej, jeżeli takie zwolnienie stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla szybowca, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 4) W przypadku motoszybowca, awaria silnika podczas startu.
- 5) Każdy lot wykonany przy użyciu szybowca, który nie był zdalny do lotu, lub dla którego nie ukończono przygotowania do lotu, który stworzył lub mógłby stworzyć zagrożenie dla szybowca, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.

⁽¹⁾ Pojęcie „przeszkoda” obejmuje pojazdy.

2.2. Zdarzenia techniczne

- 1) Nadmiernie wysokie drgania (np. flutter lotki lub steru wysokości, lub drgania śmigła).
- 2) Każdy przypadek nieprawidłowego działania systemów sterowania lotem lub jego rozłączenia.
- 3) Awaria lub znaczne pogorszenie stanu konstrukcji szybowca.
- 4) Utrata jakiegokolwiek części struktury lub instalacji szybowca podczas lotu.

2.3. Współdziałanie ze służbami żeglugi powietrznej oraz zarządzania ruchem lotniczym

- 1) Współdziałanie ze służbami żeglugi powietrznej (np. realizowanie nieprawidłowych usług, sprzeczne komunikaty lub odstępstwo od zezwolenia), które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla szybowca, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 2) Naruszenia przestrzeni powietrznej.

2.4. Sytuacje awaryjne i inne sytuacje krytyczne

- 1) Każde zdarzenie wymagające zgłoszenia sytuacji awaryjnej.
- 2) Jakakolwiek sytuacja, w której nie jest dostępne bezpieczne pole wzlotów.
- 3) Pożar, wybuch, dym, gazy toksyczne lub opary toksyczne w szybowcu.
- 4) Niezdolność pilota do działania prowadząca do niemożności wykonywania jego obowiązków.

2.5. Środowisko zewnętrzne i warunki meteorologiczne

- 1) Kolidacja na ziemi lub w powietrzu ze statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą⁽¹⁾.
- 2) Nieomal kolidacja na ziemi lub w powietrzu ze statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą⁽¹⁾ powodująca konieczność wykonania awaryjnego manewru w celu uniknięcia kolidacji.
- 3) Ingerencja wobec szybowca będąca skutkiem działania broni palnej, fajerwerków, latawców, iluminacji laserowych, światła wysokiej mocy, laserów, zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych, modeli latających lub analogicznych środków.
- 4) Uderzenie pioruna powodujące uszkodzenia szybowca.

3. STATKI POWIETRZNE LŹEJSZE OD POWIETRZA (BALONY I STEROWCE)

Uwaga: Niniejsza sekcja ma strukturę, w której odpowiednie zdarzenia powiązane z kategoriami działań, w trakcie których są zwykle obserwowane, zgodnie z doświadczeniem, aby ułatwić zgłaszanie takich zdarzeń. Niemniej jednak takie przedstawienie nie może być rozumiane jako oznaczające, że zdarzenia nie mogą być zgłaszane, w przypadku gdy występują poza kategoriami działań, z którymi zostały powiązane w ramach niniejszego wykazu.

3.1. Operacje lotnicze

- 1) Każdy lot wykonany przy użyciu statku powietrznego lżejszego od powietrza, który nie był zdalny do lotu, lub dla którego nie ukończono przygotowania do lotu, który stworzył lub mógłby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego lżejszego od powietrza, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 2) Niezamierzony stały zanik oświetlenia pilotażowego.

3.2. Zdarzenia techniczne

- 1) Awaria którejkolwiek z poniżej wymienionych części lub urządzeń sterujących: rurki zanurzeniowej zbiornika paliwa, blozków powłoki, liny nawigacyjnej sterującej, liny uwięzi (linii korony powłoki), nieszczelność uszczelki zaworu palnika, nieszczelność zaworu zbiornika (butli) paliwa, złącza przewodu paliwowego, zaworu gazu głównego zasilania, powłoki lub balonetu, dmuchawy, zaworu bezpieczeństwa (balon gazowy), wciągarki (balony gazowe na uwięzi).
- 2) Poważny wyciek lub utrata paliwa gazowego (np. porowatość, otwarte zawory paliwa gazowego).

⁽¹⁾ Pojęcie „przeszkoda” obejmuje pojazdy.

3.3. Współdziałanie ze służbami żeglugi powietrznej oraz zarządzania ruchem lotniczym

- 1) Współdziałanie ze służbami żeglugi powietrznej (np. realizowanie nieprawidłowych usług, sprzeczne komunikaty lub odstępstwo od zezwolenia), które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego lżejszego od powietrza, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 2) Naruszenie przestrzeni powietrznej.

3.4. Sytuacje awaryjne i inne sytuacje krytyczne

- 1) Każde zdarzenie wymagające zgłoszenia sytuacji awaryjnej.
- 2) Pożar, wybuch, dym lub opary toksyczne w pojeździe lżejszym od powietrza (z wyłączeniem normalnej pracy palnika).
- 3) Wypadnięcie z kosza lub gondoli osób znajdujących się w pojeździe lżejszym od powietrza.
- 4) Niezdolność pilota do działania prowadząca do niemożności wykonywania jego obowiązków.
- 5) Niezamierzone podnoszenie lub ciągnięcie personelu naziemnego prowadzące do ofiar śmiertelnych lub obrażeń osób.

3.5. Środowisko zewnętrzne i warunki meteorologiczne

- 1) Kolidacja lub nieomal kolidacja na ziemi lub w powietrzu ze statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą⁽¹⁾, która stworzyła lub mogłaby stworzyć zagrożenie dla pojazdu lżejszego od powietrza, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 2) Ingerencja wobec pojazdu lżejszego od powietrza będąca skutkiem działania broni palnej, fajerwerków, latawców, iluminacji laserowych, światła wysokiej mocy, laserów, zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych, modeli latających lub analogicznych środków.
- 3) Nieoczekiwane napotkanie niekorzystnych warunków pogodowych, co stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla pojazdu lżejszego od powietrza, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.

⁽¹⁾ Pojęcie „przeszkoda” obejmuje pojazdy.