

Neuvoston 18 päivänä kesäkuuta 2002 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 47/2002

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/.../EY, annettu ..., poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla

(2002/C 197 E/03)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

toimivat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Siviili-ilmailussa tapahtuneiden onnettomuuksien suhteellinen määrä on pysynyt melko vakaana viimeisen vuosikymmenen aikana, josta huolimatta on aihetta pelätä, että liikenteen ennustettu kasvu voi johtaa lähitulevaisuudessa onnettomuuksien lukumäärän kasvuun.
- (2) Siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan peruseriaatteista 21 päivänä marraskuuta 1994 annetulla neuvoston direktiivillä 94/56/EY ⁽⁴⁾ pyritään ehkäisemään onnettomuuksia helpottamalla tutkimusten ripeää toteuttamista.
- (3) Kokemus on osoittanut, että useat vaaratilanteet ja lukuisat muut puutteet ovat monesti paljastaneet turvallisuusriskien olemassaolon jo ennen onnettomuuden tapahtumista.
- (4) Siviili-ilmailun turvallisuuden parantaminen edellyttää näiden poikkeamien parempaa tuntemista, jotta voidaan helpottaa analysointia ja kehityssuuntien seurantaa ja käynnistää niiden perusteella korjaavaa toimintaa.
- (5) Jos poikkeamaan liittyy ilma-aluksia, jotka on rekisteröity johonkin jäsenvaltioon tai joita käyttää johonkin jäsenvaltioon asettautunut yritys, kyseinen poikkeama olisi ilmoitettava myös siinä tapauksessa, että se tapahtuu yhteisön alueen ulkopuolella.

(6) Kunkin jäsenvaltion olisi perustettava pakollinen poikkeamailmoitusjärjestelmä.

(7) Siviili-ilmailun eri henkilöstöryhmiin kuuluvat työntekijät havaitsevat poikkeamia, joilla on merkitystä onnettomuuksien ehkäisyn kannalta, joten heidän olisi myös ilmoitettava niistä.

(8) Kyseisiä poikkeamia koskevien tietojen vaihto edistäisi suuresti mahdollisten vaaratekijöiden havaitsemista.

(9) Eri järjestelmien välillä tapahtuvaa tietojenvaihtoa varten tarvitaan tukiohjelmistoa.

(10) Turvallisuustietoja olisi annettava niiden elinten käyttöön, jotka vastaavat siviili-ilmailun turvallisuuden sääntelystä tai onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta yhteisön alueella, sekä tarvittaessa henkilöille, jotka voivat oppia niistä ja toteuttaa tai käynnistää tarpeellisia toimia turvallisuuden parantamiseksi.

(11) Turvallisuustiedot ovat siinä määrin arkaluontoisia, että niiden kerääminen varmistetaan takaamalla tietojen luotamuksellisuus, lähdesuoja ja siviili-ilmailualalla työskentelevän henkilöstön luottamus.

(12) Yleisölle olisi annettava yleisiä tietoja lentoturvallisuuden tasosta.

(13) Olisi toteutettava asianmukaisia toimenpiteitä, jotka mahdollistavat luotamuksellisten ilmoitusjärjestelmien perustamisen.

(14) Tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi tarvittavat toimenpiteet olisi vahvistettava menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽⁵⁾ mukaisesti.

(15) Olisi varmistettava yhdenmukaisuus niiden teknisten ilmoitusvaatimusten kanssa, joita kansalliset asiantuntijat ovat kehittäneet Eurocontrolin ja JAA:n piirissä, joten ilmoitettavien poikkeamien luettelossa on otettu huomioon näiden kahden eurooppalaisen organisaation tekemä työ. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n puitteissa tapahtunut kehitys on myös otettava huomioon.

⁽¹⁾ EYVL C 120 E, 24.4.2001, s. 148 ja EYVL C 332 E, 27.11.2001, s. 320.

⁽²⁾ EYVL C 311, 7.11.2001, s. 8.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. kesäkuuta 2001 (EYVL C 53 E, 28.2.2002, s. 324), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 18. kesäkuuta 2002 ja Euroopan parlamentin päätös, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ EYVL L 319, 12.12.1994, s. 14.

⁽⁵⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

(16) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa suunnitellun toiminnan tavoitetta, eli lentoturvallisuuden parantamista, koska jäsenvaltioiden erilliset ilmoitusjärjestelmät eivät ole yhtä tehokkaita kuin yhteensovitettu verkko, jossa tapahtuvan tietojenvaihdon avulla mahdolliset turvallisuusongelmat voidaan havaita aikaisemmin, vaan tavoite voidaan saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tavoite

Tämän direktiivin tarkoituksena on parantaa siviili-ilmailun turvallisuutta varmistamalla turvallisuuden kannalta merkittävien tietojen ilmoittaminen, kokoaminen, tallentaminen, suojaaminen ja levittäminen.

Poikkeamien ilmoittamisen ainoana tarkoituksena on ehkäistä onnettomuudet ja vaaratilanteet eikä syyllisyyden tai vahingonkorvausvelvollisuuden osoittaminen.

2 artikla

Määritelmä

Tässä direktiivissä tarkoitetaan "poikkeamalla" toiminnan keskeytystä, vikaa, virhettä tai muuta poikkeuksellista tilannetta, joka on vaarantanut tai on saattanut vaarantaa lentoturvallisuuden ja joka ei ole johtanut onnettomuuteen tai vakavaan vaaratilanteeseen siten kuin ne on määritelty direktiivin 94/56/EY 3 artiklan a) ja k) alakohdassa, jäljempänä "onnettomuus tai vakava vaaratilanne".

3 artikla

Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan poikkeamiin, jotka vaarantavat, tai jos niihin ei puututa, vaarantaisivat ilma-aluksen, siinä olevien henkilöiden tai kenen tahansa muun henkilön turvallisuuden. Liitteissä I ja II esitetään esimerkkiluettelo ilmoitettavista poikkeamista.

2. Komissio voi 10 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen päättää tehdä muutoksia liitteisiin esimerkkien täydentämiseksi tai niiden muuttamiseksi.

3. Tämän direktiivin soveltaminen Gibraltarin lentoasemaan ei rajoita Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudellista asemaa kiistassa sen alueen suvereniteetistä, jolla lentoasema sijaitsee.

4. Tämän asetuksen soveltamista Gibraltarin lentoasemaan lykätään siihen asti, kunnes Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan ulkoministereiden 2 päivänä joulukuuta 1987 antaman yhteisen julkilausuman mukaiset järjestelyt on pantu täytäntöön. Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitusten on ilmoitettava neuvostolle tästä täytäntöönpanopäivästä.

4 artikla

Pakollinen ilmoittaminen

1. Jäsenvaltioiden on vaadittava, että kaikki jäljempänä luetellut työtehtävissään toimivat henkilöt tekevät 2 artiklan soveltamisalaan kuuluvista poikkeamista ilmoituksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle toimivaltaiselle viranomaiselle:

- a) sellaisen turbiinikäyttöisen ilma-aluksen tai liikenneilma-aluksen käyttäjä tai päällikkö, jota käyttävän liikenteenharjoittajan toimintojen turvallisuuden valvonnasta huolehtii jokin jäsenvaltio;
- b) henkilö, joka harjoittaa jonkin jäsenvaltion valvomaa liiketoimintaa, joka liittyy turbiinikäyttöisen ilma-aluksen tai liikenneilma-aluksen tai jonkin sen laitteen tai osan suunnitteluun, valmistukseen, huoltoon tai muuttamiseen;
- c) henkilö, joka allekirjoittaa jonkin jäsenvaltion valvonnan alaisena turbiinikäyttöistä ilma-alusta tai liikenneilma-alusta tai jotakin sen laitetta tai osaa koskevan todistuksen aieman huoltotoiminnan tarkastuksesta tai huoltotodisteen;
- d) henkilö, joka suorittaa tehtäviä, joihin häneltä vaaditaan jonkin jäsenvaltion myöntämä lupa toimia lennonjohtajana tai lennontiedottajana;
- e) henkilö, joka toimii hallintotehtävissä yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 ⁽¹⁾ soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalla;
- f) henkilö, joka suorittaa tehtäviä, jotka liittyvät sellaisen ilma-alusten suunnistulaitteiston asennukseen, muutostöihin, huoltoon, korjaamiseen, peruskorjaukseen, lentomittaukseen tai tarkastukseen, josta jokin jäsenvaltio on vastuussa;

⁽¹⁾ EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 1994 liittymisasiakirjalla.

g) henkilö, joka suorittaa ilma-aluksen maahuolintaan liittyviä tehtäviä, mukaan luettuina tankkaus, huoltotoimet, kuormauslaskelman laadinta, kuormaus, jäänpoisto ja hinaus ase-tyksen (ETY) N:o 2408/92 soveltamisalaan kuuluvalla lento-
asemalla.

2. Jäsenvaltiot voivat kannustaa kaikkia muun siviili-ilmailu-
toiminnan yhteydessä 1 kohdassa lueteltujen kaltaisia tehtäviä
suorittavia henkilöitä tekemään vapaaehtoisia ilmoituksia.

5 artikla

Tietojen kokoaminen ja tallentaminen

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi toimivaltai-
nen viranomainen, joka vastaa 4 artiklan mukaisesti tehtyjen
poikkeamia koskevien ilmoitusten kokoamis-, arviointi-, käsit-
tely- ja tallennusjärjestelmän perustamisesta.

Tämä tehtävä voidaan antaa seuraaville puolueettomasti työ-
skenteleville viranomaisille:

- a) kansalliselle siviili-ilmailuviranomaiselle ja/tai
- b) direktiivin 94/56/EY 6 artiklan nojalla perustetulle tutkinta-
elimelle tai -yhteisölle ja/tai
- c) muulle itsenäiselle elimelle tai yhteisölle, jolle on annettu
tämä tehtävä.

Jos jäsenvaltio nimeää tehtävään useamman kuin yhden elimen
tai yhteisön, sen on nimettävä yksi niistä 6 artiklan 1 kohdassa
mainituksi tietojenvaihdon yhteyspisteeksi.

2. Toimivaltaisten viranomaisten on tallennettava kootut il-
moitukset tietokantoihinsa.

3. Näihin tietokantoihin on tallennettava myös onnettomuu-
det ja vakavat vaaratilanteet.

6 artikla

Tietojenvaihto

1. Jäsenvaltioiden on osallistuttava tietojenvaihtoon anta-
malla muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten
sekä komission käyttöön kaikki 5 artiklan 2 kohdassa tarkoi-
tettuihin tietokantoihin tallennetut olennaiset turvallisuustiedot.

Tietokantojen on oltava yhteensopivat 3 kohdassa kuvatun oh-
jelmiston kanssa.

2. Poikkeamaa koskevan ilmoituksen vastaanottava toimival-
tainen 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimetty viranomainen
tallentaa sen tietokantoihin ja ilmoittaa siitä tarvittaessa sen
jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, missä poikkeama

ilmeni, missä ilma-alus on rekisteröity, missä ilma-alus on val-
mistettu ja/tai missä liikenteenharjoittaja on sertifioitu.

3. Komissio kehittää tätä direktiiviä varten erityisen ohjel-
miston. Se ottaa tällöin huomioon ohjelmiston yhteensopivuus-
den tarpeen jäsenvaltioiden olemassa olevien ohjelmistojen
kanssa. Toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää kyseistä oh-
jelmistoa omien tietokantajensa ylläpitoon.

4. Komissio toteuttaa edellä 1 kohdassa mainittua tietojen-
vaihtoa helpottavia toimenpiteitä 9 artiklan 2 kohdassa sää-
detyn menettelyn mukaisesti.

7 artikla

Tietojen levittäminen

1. Kaikilla elimillä, jotka vastaavat siviili-ilmailun turvallisuus-
den sääntelystä tai siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaarati-
lanteiden tutkimisesta yhteisössä, on oikeus käyttää 5 ja 6 ar-
tiklan mukaisesti koottuja ja vaihdettuja, poikkeamia koskevia
tietoja, jotta ne voisivat tehdä turvallisuutta koskevia päätelmiä
ilmoitettujen poikkeamien perusteella.

2. Rajoittamatta yleisön oikeutta saada tutustua komission
asiakirjoihin, josta säädettiin Euroopan parlamentin, neuvoston
ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi
30 päivänä toukokuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin
ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1049/2001 ⁽¹⁾, komissio vah-
vistaa omasta aloitteestaan 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun
menettelyn mukaisesti toimenpiteitä niihin liittyvine edellytyk-
sineen 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen levittämiseksi asian-
osaisille. Tällaisten toimenpiteiden, jotka voivat olla joko yleisiä
tai yksittäisiä, on perustuttava tarpeeseen:

— antaa henkilöille ja organisaatioille tietoja, joita ne tarvitse-
vat parantaakseen siviili-ilmailun turvallisuutta,

— levittää ainoastaan niitä tietoja, jotka ovat tietojen käyttäjän
tarkoituksen kannalta ehdottoman välttämättömiä, jotta
voidaan varmistaa tietojen asianmukainen luottamukselli-
suus.

Tämän kohdan mukaisesti tehty päätös tietojen jakamisesta on
rajoitettava siihen, mikä on tietojen käyttäjän tarkoituksen kan-
nalta ehdottoman välttämätöntä, sanotun kuitenkin rajoitta-
matta 8 artiklan säännösten soveltamista.

3. Jotta yleisö saisi tietoja siviili-ilmailun turvallisuuden ta-
sosta, jäsenvaltiot voivat julkaista ainakin kerran vuodessa tur-
vallisuuskatsauksen, joka sisältää tietoja poikkeamien pakollista
ilmoittamista koskevien kansallisten järjestelmien yhteydessä
kootuista poikkeamatyypeistä. Jäsenvaltiot voivat myös julkaista
kertomuksia, joista henkilötiedot on poistettu.

⁽¹⁾ EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43.

8 artikla

Tietosuoja

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti tarvittavia toimenpiteitä niiden tietojen asianmukaisen luottamuksellisuuden varmistamiseksi, joita ne ovat saaneet 6 artiklan 1 kohdan ja 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Ne saavat käyttää näitä tietoja ainoastaan tämän direktiivin tarkoitukseen.

2. Poikkeaman sekä onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen tyypistä tai luokituksesta riippumatta yksityishenkilöiden nimiä tai osoitteita ei saa koskaan tallentaa 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun tietokantaan.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava kansallisen lainsäädäntönsä ja käytäntöjensä mukaisia menettelyjä käyttäen, etteivät työnantajat voi aiheuttaa haittaa sellaisille työntekijöille, jotka tekevät ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevista vaaratilanteista.

4. Tätä artiklaa sovelletaan rajoittamatta sellaisten kansallisten sääntöjen soveltamista, jotka koskevat oikeusviranomaisten mahdollisuutta saada tietoja.

9 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla 16 päivänä joulukuuta 1991 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 ⁽¹⁾ 12 artiklalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

10 artikla

Täytäntöönpano

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ennen ... (*). Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettuihin kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

11 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.

12 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty ...

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

⁽¹⁾ EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2871/2000 (EYVL L 333, 29.12.2000, s. 47).

(*) Kahden vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta.

LIITE I

LUETTELO ILMOITETTAVISTA ILMA-ALUSTEN TOIMINTAAN, HUOLTOON, KORJAUKSEEN JA VALMISTUKSEEN LIITTYVISTÄ POIKKEAMISTA

Huomautus 1: Vaikka tässä liitteessä luetellaan suurin osa ilmoitettavista poikkeamista, luettelo ei kuitenkaan voi olla täysin kattava. Asianosaisten henkilöiden olisi ilmoitettava myös kaikki muut poikkeamat, joiden he katsovat täyttävän ilmoitusvelvollisuuden kriteerit.

Huomautus 2: Tähän liitteeseen eivät sisälly onnettomuudet. Onnettomuuksien ilmoittamista koskevien muiden edellytysten täyttämisen lisäksi kyseiset onnettomuudet olisi myös tallennettava 5 artiklan 2 kohdassa mainittuun tietokantaan.

Huomautus 3: Tässä liitteessä on esimerkkejä ilma-alusten toimintaan, huoltoon, korjaukseen ja valmistukseen liittyvistä ilmoitusvaatimuksista.

Huomautus 4: Ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvat poikkeamat, joissa toiminnan turvallisuus oli tai olisi voinut olla vaarassa tai jotka olisivat voineet johtaa vaaratilanteeseen. Jos ilmoittajan käsityksen mukaan poikkeama ei vaarantanut toiminnan turvallisuutta, mutta toistuessaan erilaisissa mutta todennäköisissä tilanteissa aiheuttaisi vaaratilanteen, ilmoitus olisi tehtävä. Minkä katsotaan edellyttävän ilmoitusta yhdenlaisten tuotteiden, osien tai laitteiden osalta, voidaan katsoa olevan edellyttämättä sitä toisten tuotteiden, osien tai laitteiden osalta, ja yhden ainoan inhimillisen tai teknisen tekijän esiintyminen tai esiintymättömyys voi muuttaa poikkeaman onnettomuudeksi tai vakavaksi vaaratilanteeksi.

Huomautus 5: Toimintaan liittyviin erityisiin hyväksymismenettelyihin, esimerkiksi RVSM-ilmatilaan, pitkän matkan lentoihin kaksimoottorisilla lentokoneilla (ETOPS), RNAV:hen tai suunnittelu- tai huolto-ohjelmiin voi liittyä erityisiä vaatimuksia kyseisiin hyväksymismenettelyihin tai ohjelmiin liittyvien vikojen tai toimintahäiriöiden ilmoittamisesta.

A. LENTOTOIMINTA**i) Ilma-aluksen toiminta****a) Väistöliikkeet:**

- Yhteentörmäyksen vaara toisen ilma-aluksen, maaston tai muun esineen kanssa tai vaaratilanne, jossa väistöliike olisi ollut tarpeellinen.
- Väistöliike, joka on välttämätön yhteentörmäyksen estämiseksi toisen ilma-aluksen, maaston tai muun esineen kanssa.
- Väistöliike, joka on välttämätön muun vaaratilanteen estämiseksi.

b) Vaaratilanteet lentoonlähdön tai laskeutumisen aikana, valmistellut pakkolaskut ja pakkolaskut mukaan luettuina. Vaaratilanteet kuten maakosketus ennen kiitotien kynnystä, pitkäksi mennyt lasku tai ilma-aluksen ajautuminen sivuun kiitotieltä. Lentoonlähdöt, keskeytetyt lentoonlähdöt, laskut tai laskeutumisyritykset suljetulla, käytössä olevalla tai väärällä kiitotiellä. Tunkeutuminen kiitotielle.

c) Kyvyttömyys saavuttaa ennakoidut suoritusarvot lentoonlähdön tai nousun alkuvaiheen aikana.

d) Vaarallisen alhainen polttoainemäärä tai kyvyttömyys siirtää polttoainetta tai käyttää kaikkea käytettävissä olevaa polttoainetta.

e) Hallinnan menetys (osittainen tai väliaikainen hallinnan menetys mukaan luettuina) syystä riippumatta.

f) Ratkaisunopeuden (V_1) lähellä tai sitä suuremmissa nopeuksissa tapahtuvat poikkeamat, jotka johtuvat vaarallisesta tai mahdollisesti vaarallisesta tilanteesta tai jotka aiheuttavat tällaisen tilanteen (esim. keskeytetty lentoonlähtö, pyrstön maakosketus tai moottorin tehonmenetys).

g) Ylösveto, joka aiheuttaa vaarallisen tai mahdollisesti vaarallisen tilanteen.

h) Tahaton merkittävä poikkeaminen ilmanopeudesta, tarkoitettulta lentoradalta tai korkeudesta (yli 300 jalkaa) mistä tahansa syystä.

i) Laskeutuminen ratkaisukorkeuden tai minimilaskeutumiskorkeuden alapuolelle ilman vaadittua näköyhteyttä.

j) Tietoisuuden menettäminen tosiasiallisesta sijainnista tai sijainnista muihin ilma-aluksiin nähden.

- k) Yhteyden katkeaminen ohjaamomiehien välillä tai ohjaamomiehien ja muiden osapuolten (matkustamohenkilöstö, lennonjohto, tekninen henkilöstö) välillä.
- l) Kova lasku – lasku, jonka katsotaan edellyttävän kovan laskun jälkeistä tarkastusta.
- m) Polttoaineen painopisteraja-arvojen ylitys.
- n) Toisiovalvontatutkan koodin virheellinen asetus tai väärä korkeusmittariasetus.
- o) Lentosuunnistukseen tai suoritusarvojen laskentaan käytettävien laitteiden ohjelmointivirhe tai syöttövirhe tai väärin tietojen käyttäminen.
- p) Radiopuhelinsanomien virheellinen vastaanotto tai tulkinta.
- q) Polttoainejärjestelmän toimintahäiriöt tai viat, jotka vaikuttavat polttoaineen syöttöön ja/tai kulkuun.
- r) Ilma-aluksen tahaton poikkeaminen päällystetyltä pinnalta.
- s) Ilma-aluksen yhteentörmäys minkä tahansa muun ilma-aluksen, ajoneuvon tai muun maassa olevan esineen kanssa.
- t) Minkä tahansa ohjaimen tahaton ja/tai virheellinen käyttö.
- u) Ilma-aluksen haluttua lentoasua ei kyetä saavuttamaan lennon missä tahansa vaiheessa (esim. laskutelineet ja niiden luukut, laskusiivekkeet, vakaimet, etureunasolakot jne.).
- v) Vaarallinen tai mahdollisesti vaarallinen tilanne, joka aiheutuu vikaolosuhteiden tarkoituksellisesta simuloinnista koulutusta, järjestelmätarkistusta tai koulutusta varten.
- w) Poikkeuksellinen värähtely.
- x) Minkä tahansa ilma-aluksen ohjaukseen liittyvän päävaroitussysteemin toiminta, esim. varoitus väärästä lentoasusta, sakkausvaroitus (ohjaussauvan täristin), ylinopeusvaroitus jne. paitsi jos
 - 1) miehistö on todennut kiistattomasti, että varoitus oli virheellinen, kuitenkin sillä edellytyksellä, ettei virheellinen varoitus aiheuttanut vaikeaa tai vaarallista tilannetta, joka johtui miehistön reagoinnista varoitukseen,
 - 2) järjestelmää käytetään koulutusta tai testausta varten.
- y) Maan läheisyydestä varoittavan järjestelmän (GPWS/TAWS) varoitus, kun
 - 1) ilma-alus joutuu lähemmäs maata kuin oli suunniteltu tai odotettu, tai
 - 2) varoitus saadaan mittarisääolosuhteissa tai yöllä ja sen syyksi todetaan liian suuri vajoamisnopeus (moodi 1), tai
 - 3) varoitus johtuu siitä, ettei laskutelineitä ole laskettu alas tai laskusiivekkeitä käännetty laskuasentoon lähestymisen oikeassa vaiheessa (moodi 4), tai
 - 4) miehistön toiminta varoituksen johdosta aiheuttaa tai olisi saattanut aiheuttaa jonkin vaikean tai vaarallisen tilanteen, esim. mahdollisen porrastusminimin alituksen muuhun liikenteeseen nähden. Tähän voivat sisältyä minkä tahansa moodin tai tyyppin varoitukset eli aiheellinen, tarpeeton tai virheellinen varoitus.
- z) GPWS/TAWS:n esivaroitus (alert), kun miehistön toiminta varoituksen johdosta aiheuttaa tai olisi saattanut aiheuttaa jonkin vaikean tai vaarallisen tilanteen.
- aa) Yhteentörmäysvaarasta varoittavan järjestelmän (ACAS) antamat toimintaohjeet (RA).
- bb) Suihkumoottorin tai potkurin ilmavirran aiheuttamat huomattavat vahingot tai vakavat vammat.

ii) **Hätätilanteet**

- a) Tulipalo, räjähdys, savu tai haitalliset kaasut, vaikka tulipalo olisi sammutettu.

- b) Ohjaamomiehistön tai matkustamohenkilöstön hätätilanteessa käyttämät epätavalliset menetelmät, kun
- 1) menetelmä on olemassa, mutta sitä ei käytetä,
 - 2) menetelmää ei ole olemassa,
 - 3) menetelmä on olemassa, mutta se on epätäydellinen tai epäasianmukainen,
 - 4) menetelmä on virheellinen,
 - 5) käytetään väärää menetelmää.
- c) Hätätilanteessa käytettäväksi tarkoitettujen menetelmien puutteellinen toiminta myös silloin, kun niitä käytetään huolto-, koulutus- tai testaustarkoituksessa.
- d) Ilma-aluksen evakuointiin johtava tapahtuma.
- e) Paineistushäiriö.
- f) Hätävarustuksen tai määrättyjen hätätilannemenetelmien käyttö jonkin tilanteen selvittämiseksi.
- g) Hätäilmoitukseen ("Mayday" tai "Pan") johtava tapahtuma.
- h) Pelastusjärjestelmien tai -laitteiden, mukaan luettuina kaikki uloskäynnit ja poistumisvalot, toimintahäiriöt myös huollon, koulutuksen ja testauksen yhteydessä.
- i) Tilanteet, joissa kuka tahansa miehistön jäsen joutuu hätätoimenpiteenä käyttämään varahapetta.

iii) **Miehistön toimintakyvyn menetys**

- a) Kenen tahansa ohjaamomiehistöön kuuluvan toimintakyvyn menetys, myös ennen lentoonlähtöä tapahtuva, jos katsotaan, että se olisi voinut johtaa toimintakyvyn menetykseen myös lentoonlähdon jälkeen.
- b) Kenen tahansa matkustamohenkilöstöön kuuluvan toimintakyvyn menetys, jonka seurauksena hän on kyvytön suorittamaan tehtäviään hätätilanteessa.

iv) **Vammat**

Poikkeamat, jotka ovat aiheuttaneet tai olisivat voineet aiheuttaa merkittäviä vammoja matkustajille tai miehistön jäsenille, mutta joiden ei katsota olevan ilmoitettavia onnettomuuksia.

v) **Sääilmiö**

- a) Salamanisku, joka aiheuttaa vahinkoa ilma-alukselle tai johtaa jonkin olennaisen toiminnon menetykseen tai toimintahäiriöön.
- b) Raekuuro, joka aiheuttaa vahinkoa ilma-alukselle tai johtaa jonkin olennaisen toiminnon menetykseen tai toimintahäiriöön.
- c) Voimakkaaseen turbulenssiin joutuminen, joka aiheuttaa vammoja ilma-aluksessa oleville henkilöille tai jonka katsotaan edellyttävän ilma-aluksen turbulenssitarkastusta.
- d) Windshear-ilmiöön joutuminen.
- e) Jäänmuodostukseen joutuminen, joka aiheuttaa hallintavaikeuksia tai vahinkoa ilma-alukselle tai johtaa jonkin olennaisen toiminnon menetykseen tai toimintahäiriöön.

vi) **Turvallisuus**

- a) Laiton puuttuminen ilma-aluksen toimintaan, mukaan luettuina pommiuhka ja kaappaus.
- b) Päihtyneiden, väkivaltaisten tai häiriötä aiheuttavien matkustajien hillitsemisessä kohdatut vaikeudet.
- c) Salamatkustajan löytyminen.

vii) **Muut poikkeamat**

- a) Usein toistuvat tietätyypiset poikkeamat, joiden ei sellaisinaan katsottaisi olevan ilmoitettavia, mutta jotka suuren toistuvuutensa takia muodostavat mahdollisen vaaran.
- b) Lintutörmäys, joka aiheuttaa vahinkoa ilma-alukselle tai johtaa jonkin olennaisen toiminnon menetykseen tai toimintahäiriöön.
- c) Jättöpyörteeseen joutuminen.
- d) Mikä tahansa muu poikkeama, jonka on katsottu aiheuttaneen vaaraa ilma-alukselle ja siinä oleville henkilöille tai joka olisi saattanut aiheuttaa tällaista vaaraa, ilma-aluksessa tai maassa.

B. ILMA-ALUKSEN TEKNIikka

i) **Rakenne**

Kaikkia rakennevarioita ei tarvitse ilmoittaa. Teknistä arviointia tarvitaan sen päättämiseksi, onko vaurio niin vakava, että siitä on tehtävä ilmoitus. Seuraavat esimerkit voidaan ottaa huomioon:

- a) vaurio keskeisessä rakenneosassa, jota ei ole luokiteltu vaurionsietäväksi (käyttöältään rajoitettu osa). Keskeisiä rakenneosia ovat osat, jotka kantavat merkittävän osan ilma-alukseen lennon aikana, maassa tai paineistuksen takia kohdistuvista kuormituksista ja joiden vaurioituminen voisi johtaa ilma-aluksen vaaralliseen rikkoutumiseen.
- b) Sallitut rajat ylittävä vika tai vaurio keskeisessä rakenneosassa, joka on luokiteltu vaurionsietäväksi.
- c) Rakenneosan sallitut rajat ylittävä vaurio tai vika, joka voi heikentää rakenteen jäykkyyttä siinä määrin, ettei vaadittuja aeroelastisen värähtelyn, divergenssin ja ohjainten käänteisvaikutuksen toleransseja voida enää saavuttaa.
- d) Rakenneosan vaurio tai vika, joka saattaa aiheuttaa massaltaan niin suurten osien irtoamisen, että ne voivat vahingoittaa ilma-aluksessa olevia henkilöitä.
- e) Rakenneosan vaurio tai vika, joka saattaa vaarantaa järjestelmien asianmukaisen toiminnan. Ks. jäljempänä ii) alakohhta.
- f) Jonkin ilma-aluksen rakenneosan irtoaminen lennon aikana.

ii) **Järjestelmät**

Kaikkiin järjestelmiin ehdotetaan sovellettaviksi seuraavia yleisiä perusteita:

- a) Minkä tahansa järjestelmän, järjestelmän osan tai laitekokonaisuuden rikkoontuminen, merkittävä toimintahäiriö tai vika, kun tavanomaisia toimintamenetelmiä ei pystytty riittävästi noudattamaan.
- b) Miehistö ei pysty hallitsemaan järjestelmää, esim.
 - tahaton toiminta,
 - väärä tai puutteellinen toiminta, mukaan luettuina ohjainten liikerajoitukset ja jäykkyys,
 - potkurin ryntääminen ylikierroksille,
 - mekaaninen irtikytkeytyminen tai vika.
- c) Järjestelmän yksinomaisen toiminnan tai yksinomaisten toimintojen vikaantuminen tai toimintahäiriö (yhteen järjestelmään on voitu yhdistää useita toimintoja).
- d) Interferenssi järjestelmän sisällä tai eri järjestelmien välillä.
- e) Järjestelmään liittyvän suojalaitteen tai varajärjestelmän vika tai toimintahäiriö.
- f) Järjestelmän varmistuksen vika.
- g) Mikä tahansa poikkeama, joka on aiheutunut järjestelmän odottamattomasta toiminnasta.

- h) Sellaisten ilma-alustyyppien osalta, joissa on yksi pääjärjestelmä, järjestelmän osa tai laitekokonaisuus:
- Minkä tahansa pääjärjestelmän, järjestelmän osan tai laitekokonaisuuden rikkoontuminen, merkittävä toimintahäiriö tai vika.
- i) Sellaisten ilma-alustyyppien osalta, joissa on useita toisistaan riippumattomia pääjärjestelmiä, järjestelmien osia tai laitekokonaisuuksia.
- Useamman kuin yhden pääjärjestelmän, järjestelmän osan tai laitekokonaisuuden rikkoontuminen, merkittävä toimintahäiriö tai vika.
- j) Ilma-aluksen järjestelmiin tai laitteisiin liittyvien varoitusjärjestelmien toiminta, paitsi jos miehistö toteaa kiistattomasti varoituksen virheellisyden, kuitenkin sillä edellytyksellä, ettei virheellinen varoitus ole aiheuttanut vaikeaa tai vaarallista tilannetta, joka johtui miehistön reagoinnista varoitukseen.
- k) Hydraulinesteen, polttoaineen, öljyn tai muiden nesteiden vuodot, jotka aiheuttavat palovaaran tai ilma-aluksen rakenteiden, järjestelmien tai laitteiden mahdollisesti vaarallisen saastumisen tai jotka aiheuttavat vaaraa ilma-aluksessa oleville henkilöille.
- l) Näyttöjärjestelmän toimintahäiriö tai vika, jonka seurauksena miehistö voi saada harhaanjohtavia näyttöjä.
- m) Mikä tahansa vika, toimintahäiriö tai puute, kun se tapahtuu lennon ja järjestelmän toiminnan kannalta kriittisessä vaiheessa.
- n) Todellisten suoritusarvojen jääminen huomattavasti hyväksytyjä suoritusarvoja alhaisemmiksi, mikä on aiheuttanut vaarallisen tilanteen (ottaen huomioon suorituskyvyn laskentamenetelmän tarkkuus), mukaan luetuina jarrutus, polttoaineenkulutus jne.
- o) Ohjainpintojen epäsymmetrinen toiminta, esim. laskusiivekkeet, etureunasolakot, spoilerit jne.

Tämän liitteen lisäyksessä luetellaan esimerkkejä ilmoitettavista poikkeamista, kun näitä yleisiä perusteita sovelletaan tiettyihin järjestelmiin.

iii) Työntövoima (mukaan luettuina moottorit, potkurit ja roottorijärjestelmät) ja apuvoimalaitteet

- a) Jonkin moottorin sammuminen, sammuttaminen tai toimintahäiriö.
- b) Jonkin suurella nopeudella pyörivän laitteen liian suuri kierrosnopeus tai kyvyttömyys hallita kierrosnopeutta (esim. apuvoimalaite, ilmakäynnistin, ilmastointilaitte, patoilmatuuriini, potkuri tai roottori).
- c) Minkä tahansa moottorin osan vika tai toimintahäiriö, jolla on yksi tai useampia seuraavista vaikutuksista:
- 1) osien/sirpaleiden sinkoutuminen suojuksen läpi,
 - 2) hallitsematon sisäinen tai ulkoinen tulipalo tai kuumien kaasujen purkautuminen,
 - 3) työntövoiman suuntautuminen muuhun kuin ohjaajan haluamaan suuntaan,
 - 4) reverssin toimimattomuus tai tahaton toiminta,
 - 5) kyvyttömyys säätää tehoa, työntövoimaa tai kierroslukua,
 - 6) moottorin kiinnitysrakenteen vikaantuminen,
 - 7) moottorin olennaisen osan osittainen tai täydellinen menetys,
 - 8) tiheä ja näkyvä savu tai myrkyllinen tuote, joiden pitoisuus on riittävän suuri aiheuttamaan miehistön tai matkustajien toimintakyvyn menetyksen,
 - 9) tavanomaisten menetelmien avulla ei pystytä pysäyttämään moottoria,
 - 10) toimintakunnossa oleva moottori ei käynnisty.

- d) Työntövoiman tai tehon tahaton menetys, muutos tai vaihtelu, joka luokitellaan työntövoiman tai tehonhallinnan menetykseksi (LOTC):
- 1) yksimoottorisessa ilma-aluksessa, tai
 - 2) kun sitä pidetään liian suurena ilma-alukselle, tai
 - 3) kun se voi vaikuttaa useampaan kuin yhteen moottoriin monimoottorisessa ilma-aluksessa ja erityisesti kaksimoottorisessa ilma-aluksessa, tai
 - 4) monimoottorisessa ilma-aluksessa, kun samaa tai vastaavaa moottorityyppiä käytetään aluksessa, jossa tilannetta pidettäisiin vaarallisena tai kriittisenä.
- e) Mikä tahansa käyttöältään rajoitetun osan vika, joka aiheuttaa osan poistamisen ennen sen käyttöä loppua.
- f) Samasta syystä johtuvat viat, jotka voivat johtaa moottorin pysäyttämiseen lennon aikana niin usein, että on olemassa mahdollisuus, että saman lennon aikana on pysäytettynä useampi kuin yksi moottori.
- g) Moottorin rajoitin- tai säätölaite ei toimi sitä tarvittaessa tai toimii tahattomasti.
- h) Moottoriparametrien ylitys.
- i) Vieraan esineen aiheuttamat vauriot (FOD).

Potkurit ja potkurien voimansiirto

- j) Potkurin tai moottorin minkä tahansa osan vika tai toimintahäiriö, joka johtaa johonkin tai joihinkin seuraavista tilanteista:
- 1) potkurin ylikierrokset,
 - 2) liiallisen ilmanvastuksen syntyminen,
 - 3) työntövoiman suuntautuminen ohjaajan haluamaan suuntaan nähden päinvastaiseen suuntaan,
 - 4) potkurin tai sen olennaisen osan irtoaminen,
 - 5) vika, joka johtaa liialliseen epätasapainoon,
 - 6) potkurin lapojen tahaton liikkuminen lennon aikaiselle kaltevuuskulmalle vahvistetun vähimmäisarvon alapuolelle,
 - 7) potkuria ei pystytä lepuuttamaan,
 - 8) potkurin kallistuskulmaa ei pystytä muuttamaan,
 - 9) tahaton kallistuskulman muutos,
 - 10) vääntömomentin tai nopeuden hallitsematon vaihtelu,
 - 11) osien irtoaminen alhaisella nopeudella.

Roottorit ja roottorien voimansiirto

- k) Pääroottorin alennusvaihteiston tai kiinnityksen vaurio tai vika, joka voisi johtaa roottorikokoonpanon irtoamiseen lennon aikana ja/tai roottorin säädön toimintahäiriöihin.
- l) Pyrstöroottori-, voimansiirto- ja vastaavien järjestelmien vauriot.

Apuvoimalaitteet

- m) Apuvoimalaitteen sammuminen tai vikaantuminen, kun sen on oltava käytettävissä esimerkiksi ETOPS-toimintaa koskevien vaatimusten tai minimivarusteluettelon mukaisesti.
- n) Apuvoimalaitetta ei voida sammuttaa.

- o) Ylikierrokset.
- p) Apuvoimalaite ei käynnisty, kun sitä tarvitaan toiminnallisista syistä.

iv) **Inhimilliset tekijät**

Mikä tahansa vaaratilanne, jossa mikä tahansa ilma-aluksen suunnittelun piirre tai puute olisi saattanut johtaa käyttövirheeseen, joka voi osaltaan aiheuttaa vaarallisia tai katastrofisia vaikutuksia.

v) **Muut poikkeamat**

- a) Mikä tahansa vaaratilanne, jossa mikä tahansa ilma-aluksen suunnittelun piirre tai puute olisi saattanut johtaa käyttövirheeseen, joka voi osaltaan aiheuttaa vaarallisia tai katastrofisia vaikutuksia.
- b) Poikkeama, jota ei tavallisesti pidetä ilmoitettavana (esimerkiksi sisustuksessa ja matkustamon varusteissa tai vesijärjestelmässä), kun poikkeaman esiintymisolosuhteet johtivat siihen, että tilanne aiheutti vaaraa ilma-alukselle tai siinä oleville henkilöille.
- c) Tulipalo, räjähdys, savu tai haitalliset kaasut.
- d) Mikä tahansa muu tilanne, joka voisi aiheuttaa vaaraa ilma-alukselle tai vaikuttaa ilma-aluksessa olevien henkilöiden tai ilma-aluksen läheisyydessä maassa olevien ihmisten tai omaisuuden turvallisuuteen.
- e) Kuulutusjärjestelmän vaurio tai vika, jonka vuoksi järjestelmä ei toimi tai kuulutuksia ei voi kuulla.
- f) Ohjaajan istuimen säädön rikkoutuminen lennon aikana.

C. ILMA-ALUKSEN HUOLTO JA KORJAUS

- i) Ilma-aluksen osien tai laitteiden virheellinen kokoonpano, joka havaitaan sellaisen tarkastus- tai testausmenettelyn aikana, jota ei ole laadittu nimenomaan tätä tarkoitusta varten.
- ii) Rakennevaurioon johtava kuumen vuodatusilman vuoto.
- iii) Mikä tahansa käyttöältään rajoitetun osan vika, joka aiheuttaa osan poistamisen ennen sen käyttöä loppua.
- iv) Mistä tahansa syystä (esimerkiksi aeroelastisesta värähtelystä, jäykkyyden heikkenemisestä tai rakenteen vaurioitumisesta) johtuvat vauriot tai viat (esimerkiksi säröt, murtumat, korroosio, delaminaatio, liitosten aukeaminen jne.):
 - a) primaarirakenteissa tai keskeisissä rakenne-osissa (sitä kuin ne on määritelty valmistajan korjauskäsikirjassa), kun tällainen vaurio tai vika ylittää korjauskäsikirjassa määritellyt raja-arvot ja edellyttää korjausta tai kyseisen osan täydellistä tai osittaista vaihtamista,
 - b) sekundaarirakenteissa, jos vaurio tai vika on aiheuttanut tai olisi voinut aiheuttaa vaaraa ilma-alukselle,
 - c) moottorissa, potkurissa tai pyöriäsiipisen ilma-aluksen roottorijärjestelmässä.
- v) Jonkin järjestelmän tai laitteen rikkoutuminen, toimintahäiriö tai vika tai mikä tahansa vaurio tai toiminnan heikkeneminen, joka on havaittu lentokelpoisuusmääräysten tai muiden valvojan viranomaisen antamien pakollisten vaatimusten noudattamisen yhteydessä, kun:
 - a) määräystä noudattava ilmoittajaorganisaatio havaitsee vaurion tai vian ensimmäistä kertaa,
 - b) vaurio tai vika havaitaan tämän jälkeen uudelleen ja se ylittää määräyksissä ilmoitetut sallitut raja-arvot ja/tai julkaistuja korjausmenettelyjä ei ole saatavilla.
- vi) Pelastusjärjestelmien tai -laitteiden, mukaan luettuina kaikki uloskäynnit ja poistumisvalot, toimintahäiriöt myös huollon ja testauksen yhteydessä.
- vii) Vaadittujen huoltomenettelyjen noudattamatta jättäminen tai merkittävät virheet niiden noudattamisessa.
- viii) Tuotteet, osat, laitteet tai materiaalit, joiden alkuperä on tuntematon tai epäilyttävä.

- ix) Harhaanjohtavat, virheelliset tai riittämättömät huoltotiedot tai -menettelyt, jotka voivat johtaa huoltovirheisiin.
- x) Ilma-aluksen järjestelmien ja laitteiden testauksessa tai tarkastuksessa käytettävien maalaitteiden rikkoutumiset, toimintahäiriöt ja viat siinä tapauksessa, ettei ongelma käynyt selvästi ilmi vaadituissa tavanomaisissa tarkastuksissa ja testauksissa ja kun tämä aiheuttaa vaarallisen tilanteen.

D. LENNONVARMISTUSPALVELUT, LAITTEISTOT JA MAAPALVELUT

i) **Lennonvarmistuspalvelut**

Katso liite II: luettelo ilmoitettavista lennonvarmistukseen liittyvistä poikkeamista.

ii) **Lentopaikat ja lentopaikkojen varustus ja palvelut**

- a) Merkittävä vuoto polttoaineen tankkauksen aikana.
- b) Väärän polttoainemäärän tankkaus, jolla on todennäköisesti merkittävä vaikutus ilma-aluksen toiminta-aikaan, suoritusarvoihin, massakeskiön asemaan tai rakenteelliseen lujuuteen.

iii) **Matkustajista huolehtiminen, matkatavarat ja rahti**

- a) Kuljetetusta matkatavarasta tai rahdista aiheutunut ilma-aluksen rakenteiden, järjestelmien ja laitteiden merkittävä saastuminen.
- b) Matkustajien, matkatavaroiden tai rahdin virheellinen sijoittaminen, jolla on todennäköisesti merkittävä vaikutus ilma-aluksen massaan ja/tai massakeskiön asemaan.
- c) Matkatavaroiden tai rahdin (käsimatkatavarat mukaan luettuina) virheellinen sijoittaminen, joka saattaa aiheuttaa jonkinlaista vaaraa ilma-alukselle, sen laitteille tai siinä oleville henkilöille tai joka saattaa vaikeuttaa ilma-aluksen evakuointia.
- d) Rahtikonttien tai suurten rahtitavaroiden riittämätön kiinnitys.
- e) Vaarallisten aineiden kuljettaminen tai kuljettamisen yritys sovellettavien määräysten vastaisesti, mukaan luettuina vaarallisten aineiden virheelliset merkinnät ja pakkaaminen.

iv) **Ilma-aluksen maahuolinta ja asematasolla tehtävät huoltotoimet**

- a) Ilma-aluksen järjestelmien ja laitteiden testauksessa tai tarkastuksessa käytettävien maalaitteiden viat, toimintahäiriöt ja puutteet siinä tapauksessa, ettei ongelma käynyt selvästi ilmi vaadituissa tavanomaisissa tarkastuksissa ja testauksissa ja kun tämä aiheuttaa vaarallisen tilanteen.
- b) Vaadittujen huoltotoimien suorittamatta jättäminen tai merkittävät virheet niiden suorittamisessa.
- c) Epäpuhtaan tai väärän tyyppisen polttoaineen tai muiden välttämättömien nesteiden ja kaasujen täydennys (mukaan luettuina happi ja juomavesi).

Liitteen I lisäys

Seuraavassa annetaan esimerkkejä ilmoitettavista poikkeamista, kun tämän liitteessä I olevan B kohdan ii) alakohdassa lueteltuja yleisiä perusteita sovelletaan yksittäisiin järjestelmiin.

1. *Ilmastointi/tuuletus*

- a) avioniikan jäähdytyksen täydellinen toimimattomuus,
- b) paineistushäiriö.

2. *Automaattiohjausjärjestelmä*

- a) automaattiohjausjärjestelmä ei saavuta haluttua toimintatilaa käynnistämisen jälkeen,
- b) miehistön ilmoittamat, automaattiohjausjärjestelmän toimintaan liittyvät huomattavat vaikeudet ilma-aluksen hallinnassa,

- c) viat automaattiohjausjärjestelmän irtikytkentälaitteessa,
- d) automaattiohjauksen toimintatilan tahaton muutos.

3. Yhteydenpito

- a) kuulutusjärjestelmän vaurio tai vika, jonka vuoksi järjestelmä ei toimi tai kuulutuksia ei voi kuulla,
- b) radioyhteyden täydellinen menetys lennon aikana.

4. Sähköjärjestelmä

- a) yhden sähkönjakelujärjestelmän toimimattomuus (vaihto- tai tasavirta),
- b) kaikkien tai useamman kuin yhden sähköntuottojärjestelmän toimimattomuus,
- c) sähköntuottojärjestelmän varajärjestelmä ei toimi.

5. Ohjaamo/Matkustamo/Rahtitila

- a) ohjaajan istuimen säädön rikkoutuminen,
- b) pelastusjärjestelmien tai -laitteiden toimintahäiriöt, mukaan luettuina evakuoinnin merkkijärjestelmä, kaikki uloskäynnit, hätävalaistus jne.,
- c) rahdin kiinnitys ei toimi.

6. Palontorjuntajärjestelmä

- a) palovaroitukset lukuun ottamatta niitä, jotka todetaan heti virheellisiksi,
- b) palon tai savun ilmaisu- tai torjuntajärjestelmän toimintahäiriö tai vika, jota ei havaittu ja joka voisi aiheuttaa palonilmaisu tai -torjuntajärjestelmän toimimattomuuden tai vajaatoiminnan,
- c) kun todellinen palo tai savu ei aiheuta varoitusta.

7. Ohjaimet

- a) laskusiivekkeiden, etureunasolakoiden, spoilereiden jne. epäsymmetrinen toiminta,
- b) pääohjainten tai niihin liittyvien säätölaippojen ja ohjainlukkojen toiminnassa ilmenevät liikerajoitukset, jäykkyys tai heikko tai viivästynyt toiminta,
- c) ohjainpinnan liian suuri liike,
- d) miehistön tuntema ohjainpintojen värähtely,
- e) ohjaimen mekaaninen irtikytkeytyminen tai vika,
- f) ilma-aluksen tavanomaisen ohjauksen huomattava vaikeutuminen tai lento-ominaisuuksien merkittävä heikkeneminen.

8. Polttoainejärjestelmä

- a) polttoaineen määrän mittausjärjestelmän toimintahäiriö, joka aiheuttaa ilma-aluksessa olevan polttoainemäärän näytön rikkoutumisen tai virheellisen näyttämän,
- b) polttoainevuoto, joka aiheuttaa merkittävän polttoainemenetyksen, palovaaran tai huomattavaa saastumista,
- c) polttoaineen pikatyhjennysjärjestelmän toimintahäiriö tai vika, joka aiheuttaa huomattavan polttoainemäärän tahattoman menetyksen, palovaaran, ilma-aluksen laitteiden vaarallisen saastumisen tai pikatyhjennysjärjestelmän toimimattomuuden,

- d) polttoainejärjestelmän toimintahäiriöt tai viat, joilla on merkittävä vaikutus polttoaineen syöttöön ja/tai jakeluun,
- e) kyvyttömyys siirtää polttoainetta tai käyttää kaikkea käytettävissä olevaa polttoainetta.

9. *Hydraulijärjestelmä*

- a) yhden hydraulijärjestelmän rikkoutuminen (ainoastaan ETOPS-toiminnassa),
- b) eristysjärjestelmän rikkoutuminen,
- c) useamman kuin yhden hydraulipiirin rikkoutuminen,
- d) hydraulijärjestelmän varajärjestelmän rikkoutuminen,
- e) ilmakäyttöisen generaattorin tahaton ulostulo.

10. *Jäätunnistus ja -estojärjestelmä*

- a) jäätymisen estojärjestelmän tai jäänpoistojärjestelmän rikkoutuminen tai vajaatoiminta, jota ei havaittu,
- b) useamman kuin yhden anturilämmitysjärjestelmän rikkoutuminen,
- c) jäänpoisto siivistä ei onnistu symmetrisesti,
- d) poikkeuksellinen jäänmuodostus, jolla on merkittäviä vaikutuksia suorituskykyyn tai hallintaominaisuuksiin,
- e) miehistön ulos näkeminen vaikeutuu merkittävästi.

11. *Mittari-, varoitus- ja tallennusjärjestelmät*

- a) mittarin tai näyttölaitteen toimintahäiriö tai vika, kun miehistölle tulevat huomattavasti harhaanjohtavat näytöt voivat johtaa siihen, että miehistö käyttää virheellisesti jotain olennaista järjestelmää,
- b) järjestelmän punaisen varoitustoiminnon rikkoutuminen,
- c) kuvaruutunäyttöillä varustetut ohjaamot (glass cockpits): useamman kuin yhden näyttö- tai varoitustoimintoja suorittavan näyttöyksikön tai tietokoneen rikkoutuminen tai toimintahäiriö.

12. *Laskutelineet/jarrut/renkaat*

- a) tulipalo jarruissa,
- b) jarrutehon merkittävä heikkeneminen,
- c) epäsymmetrinen jarrutus, joka aiheuttaa kulkuradan merkittävän muutoksen,
- d) laskutelineen vapaapudotusjärjestelmä ei toimi (myös säännöllisten testien yhteydessä),
- e) laskutelineiden tai niiden luukkujen tahaton avautuminen tai sulkeutuminen,
- f) useamman kuin yhden renkaan puhkeaminen.

13. *Navigaatiolaitteet (tarkkuuslähestymisjärjestelmä mukaan luettuna) ja lentotietojärjestelmät*

- a) navigaatiolaitteiden täydellinen rikkoutuminen tai useat toimintahäiriöt,
- b) lentotietojärjestelmän täydellinen rikkoutuminen tai useat toimintahäiriöt,
- c) merkittävästi harhaanjohtavat näytöt,
- d) merkittävät navigointivirheet, joiden katsotaan johtuvan virheellisistä tiedoista tai tietokannan koodausvirheestä,

- e) sivuttais- tai pystysuuntaisen kulkuradan odottamattomat muutokset, jotka eivät johdu ohjaajan toiminnasta,
- f) maasuunnistuslaitteistojen ongelmat, jotka johtavat merkittäviin navigointivirheisiin, jotka eivät liity siirtymisiin inertiasuunnistuksesta radiosuunnistukseen.

14. *Happijärjestelmä paineistetuille ilma-aluksille:*

- a) ohjaamon hapensyötön toimimattomuus,
- b) merkittävän matkustajamäärän (yli 10 %) hapensyötön toimimattomuus myös silloin, kun se havaitaan huollon, koulutuksen tai testauksen yhteydessä.

15. *Vuodatusilmajärjestelmä*

- a) palovaroituksen tai rakenneaurion aiheuttava kuumen vuodatusilman vuoto,
 - b) kaikkien vuodatusilmajärjestelmien rikkoutuminen,
 - c) vuodatusilman vuodonilmaisujärjestelmän rikkoutuminen.
-

LIITE II

LUETTELO ILMOITETTAVISTA LENNONVARMISTUSPALVELUIHIN LIITTYVISTÄ POIKKEAMISTA

- Huomautus 1:* Vaikka tässä liitteessä luetellaan suurin osa ilmoitettavista poikkeamista, luettelo ei kuitenkaan voi olla täysin kattava. Asianosaisten henkilöiden olisi ilmoitettava myös kaikki muut poikkeamat, joiden he katsovat täyttävän ilmoitusvelvollisuuden kriteerit.
- Huomautus 2:* Tämä liite ei sisällä onnettomuuksia ja vakavia vaaratilanteita. Onnettomuuksista ilmoittamista koskevien muiden vaatimusten lisäksi ne olisi myös tallennettava 5 artiklan 2 kohdassa mainittuun tietokantaan.
- Huomautus 3:* Tämä liite sisältää lennonvarmistuspalveluihin liittyvät poikkeamat, jotka muodostavat todellisen vaaran lentoturvallisuudelle tai jotka voivat vaarantaa turvallisen lennonvarmistuspalvelun antamisen.
- Huomautus 4:* Tämän liitteen sisältö ei estä ilmoittamasta kaikkia poikkeamia, tilanteita tai olosuhteita, jotka voivat vaarantaa ilma-aluksen turvallisuuden, jos ne toistuvat muissa, mutta mahdollisissa olosuhteissa, tai jos niiden annetaan jatkaa puuttumatta asiaan.
- i) Yhteentörmäyksen uhka (mukaan lukien kaikki tilanteet, joissa ilma-aluksen katsotaan olleen liian lähellä toista ilma-alusta/maata/ajoneuvoa/henkilöä tai esinettä):
- a) Porrastusminimin rikkominen
 - b) Riittämätön porrastus
 - c) Maakosketuksen uhka ilma-aluksen ollessa normaalisti ohjaajan hallinnassa
 - d) Tunkeutuminen kiitoradalle siten, että väistöliike on välttämätön.
- ii) Yhteentörmäyksen mahdollisuus tai yhteentörmäyksen uhka (mukaan lukien kaikki tilanteet, joissa onnettomuus tai yhteentörmäyksen uhka on mahdollinen, jos lähellä on toinen ilma-alus):
- a) Tunkeutuminen kiitoradalle siten, että väistöliike ei ole välttämätön
 - b) Poikkeaminen kiitoradalta
 - c) Ilma-aluksen poikkeaminen lennonjohdon selvityksestä
 - d) Ilma-aluksen poikkeaminen voimassa olevasta ilmailikenteen hallintaa koskevasta säännöstöstä:
 - 1) Ilma-aluksen poikkeaminen voimassa olevista julkaistuista ilmailikenteen hallintamenettelyistä,
 - 2) Luvaton lentäminen ilmatilaan,
 - 3) Poikkeaminen ilma-alusta koskevasta ilmailikenteen hallintaan liittyvästä laitevarustelusta ja operaatioista, joista on määrätty voimassa olevassa säännöstössä.
- iii) Ilmailikenteen hallintaan liittyvät poikkeamat (mukaan lukien tilanteet, joissa ei voida antaa turvallista ilmailikenteen hallintapalvelua, ja tilanteet, joissa ilma-aluksen turvallinen toiminta ei ole vaarantunut sattumalta) Tämä sisältää seuraavat poikkeamat:
- a) Kyvyttömyys antaa ilmailikenteen hallintapalvelua
 - 1) Kyvyttömyys antaa ilmailiikennepalvelua
 - 2) Kyvyttömyys antaa ilmatilan hallintapalvelua
 - 3) Kyvyttömyys antaa ilmailiikennevirtojen sääntelypalvelua
 - b) Viestintätoiminnon häiriö
 - c) Valvontatoiminnon häiriö
 - d) Tietojenkäsittely- ja tiedonkulkutoiminnon häiriö
 - e) Navigaatiotoiminnon häiriö
 - f) Ilmailikenteen hallintajärjestelmän turvallisuus

Liitteen II lisäys

Seuraavassa annetaan esimerkkejä ilmailukenteen hallintaan liittyvistä poikkeamista, joista on ilmoitettava, kun liitteessä II olevassa iii alakohdassa lueteltuja yleisiä perusteita sovelletaan ilma-aluksen toimintaan.

1. Selvästi virheellisten, puutteellisten tai harhaanjohtavien tietojen antaminen erilaisissa maassa olevissa tietolähteissä, kuten lennonjohdossa, lähestymisalueiden automaattisessa tiedotuspalvelussa (ATIS), sääpalveluissa, suunnistustietokannoissa, kartoissa, kaavioissa, käsikirjoissa jne.
 2. Määrättyä pienemmän varakorkeuselvityksen antaminen alla olevasta maan tai veden pinnasta.
 3. Virheellisten painetietojen (eli korkeusmittariasetuksen) antaminen.
 4. Tärkeiden viestien virheellinen lähettäminen, vastaanotto tai tulkinta, kun tämä aiheuttaa vaarallisen tilanteen.
 5. Porrastusminimin rikkominen.
 6. Luvaton lentäminen ilmatilaan.
 7. Laittomat radiopuhelinsanommat.
 8. Lennonvarmistuspalvelujen maa- tai satelliittilaitteiden vika.
 9. Merkittävä vika lennonjohdossa/ilmailukenteen hallinnassa tai lentopaikan rakenteiden kunnon merkittävä heikkeneminen.
 10. Lentopaikan liikennealueilla on ilma-aluksia, ajoneuvoja, eläimiä tai vieraita esineitä, jotka aiheuttavat vaarallisen tai mahdollisesti vaarallisen tilanteen.
 11. Lentopaikan liikennealueilla olevien esteiden tai vaarojen virheellinen tai riittämätön merkitseminen, mikä aiheuttaa vaarallisen tilanteen.
 12. Lentokentän valot sammuvat, niissä on merkittävä toimintahäiriö tai ne eivät ole käytössä.
-

NEUVOSTON PERUSTELUT

I. JOHDANTO

Komissio toimitti 19.12.2000 Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksensa direktiiviksi poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla. Euroopan parlamentin 14.6.2001 pidetyn toisen käsittelyn tulosten pohjalta komissio toimitti muutetun ehdotuksen ⁽¹⁾.

Talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 12.9.2001 ⁽²⁾, ja alueiden komiteaa kuultiin asiassa, mutta se pidättyi antamasta lausuntoa ⁽³⁾.

Yhteispäätösmenettelyn puitteissa (EY:n perustamissopimuksen 251 artikla) neuvosto, ottaen huomioon parlamentin ensimmäisen käsittelyn, vahvisti 17.6.2002 kyseistä direktiiviehdotusta koskevan yhteisen kantansa.

Direktiiviehdotuksen tarkoituksena on lentoliikenteen turvallisuuden parantaminen kokoamalla vaarallisia tai mahdollisesti vaarallisia poikkeamia koskevat ilmoitukset. On huomattava, että poikkeamisen ilmoittamisella halutaan yksinomaan ehkäistä tulevia onnettomuuksia eikä määritellä virheitä tai vastuuta.

Näin kootut tiedot tallennetaan tietokantoihin, jotka helpottavat tietojen vaihtoa jäsenvaltioiden välillä, jotka puolestaan takaavat asianmukaisen luottamuksellisuuden saamilleen tiedoille. Jotta näitä tietoja voitaisiin jatkossa levittää niille, jotka pystyvät analysoimaan niitä ja tekemään niistä asianmukaiset johtopäätökset, komissio toteuttaa asiaankuuluvat toimenpiteet pitäytyen levityksessä käyttäjien kannalta ehdottomasti välttämättömään.

II. YHTEISEN KANNAN ERITTELY

Neuvosto hyväksyy ehdotuksen tavoitteen luoda yhdenmukaiset puitteet poikkeamia koskevien ilmoitusten kokoamiselle siviili-ilmailun alalla; tällainen aloite on täysin perusteltu lentoliikenteen turvallisuuskäsitteiden kannalta. Tietokannan laatiminen tiedoista, jotka on koottu mahdollisimman laajalta pohjalta ja käsittäen mahdollisimman suuren määrän tietoja kaikista poikkeamista, jotka olisivat voineet aiheuttaa onnettomuuden, on toimenpide, jolla todennäköisesti on huomattava ehkäisevä vaikutus. Järjestelmän on kuitenkin taattava se, että legitimit vaatimukset, jotka koskevat mahdollisimman suuren tietomäärän saatavuutta, sekä tarve taata asianmukainen ja asianomaisten tahojen hyväksymä luottamuksellisuuden taso ovat kohtuullisessa tasapainossa. Tästä vaatimuksesta neuvosto on ollut koko työskentelynsä ajan tietoinen. Riittävien takeiden puuttuessa tältä osin on olemassa vaara, että poikkeamia koskevien ilmoitusten järjestelmän tehokkuus ja siten myös sen toiminnallinen tarkoituksenmukaisuus kärsivät, tietojen levittäminen mukaan lukien. Onkin syytä välttää tilannetta, jossa jäsenvaltio päättää olla välittämättä luottamuksellisiksi katsomiaan tietoja toiselle jäsenvaltiolle, jossa kyseiset tiedot saatettaisiin julkisiksi. Tähän liittyen poikkeamia koskevien ilmoitusten järjestelmä ei saa aiheuttaa vahinkoa työntekijälle, joka ilmoittaa tietoonsa tulleista vaaratilanteista.

Jotta suunniteltu tietojenvaihtojärjestelmä saataisiin toimivaksi, on perustettava yhteinen järjestelmä tietojen levittämiseksi ammatilaisille, jotka käyttävät niitä lentoturvallisuuden parantamiseksi. Tässä yhteydessä neuvosto katsoo, että on syytä valtuuttaa komissio toteuttamaan asiaa koskevia toimenpiteitä. Pyrittäessä tasapainoon ehkäisyä tarkoituksessa tapahtuvan tietojen levittämisen ja luottamuksellisuuden vaatimuksen välillä neuvosto ei pitänyt aiheellisenä sisällyttää tähän direktiiviin komission ehdottamaa 9 artiklaa (luottamukselliset ilmoitukset). Tästä syystä johdanto-osan kappale 13 ja ehdotuksen 3 artikla on myös poistettu.

⁽¹⁾ EYVL C 332 E, 27.11.2001, s. 320.

⁽²⁾ EYVL C 311, 7.11.2001, s. 8.

⁽³⁾ Kirje päätöksestä olla antamatta lausuntoa N:o D/400051, 19.6.2001.

Neuvosto saattoi hyväksyä yhteisessä kannassaan kokonaan tai sisällöltään useimmat Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä esittämistä tarkistuksista. Tältä osin on mainittava seuraavat muutokset:

- sen tähdentämiseksi, että on tärkeää taata yhdenmukaisuus Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) vaatimusten kanssa poikkeamia koskevien teknisten ilmoitusten osalta, on lisätty ICAO:ta koskeva maininta (johdanto-osan kappale 16),
- tietosuoja koskevasta 8 artiklasta neuvosto, yhteisymmärryksessä Euroopan parlamentin kanssa, poisti 3 kohdan. Ottaakseen paremmin huomioon jäsenvaltioiden kansallisen lainsäädännön neuvosto päätti myös poistaa 4 kohdan ja teki tähän artiklaan muita samansuuntaisia muutoksia,
- varmistaakseen, että turvallisuuden parantamiseen sopiva järjestelmä otetaan mahdollisimman pikaisesti käyttöön, neuvosto hyväksyi parlamentin ehdottaman kahden vuoden määräajan säännösten täytäntöönpanoa varten.

Lopuksi Gibraltaria koskevat lausekkeet lisättiin 3 artiklan 3 ja 4 kohtina asiasta saavutetun yhteisymmärryksen mukaisesti. Neuvoston ja komission yhteinen lausuma on merkitty neuvoston pöytäkirjaan; siinä todetaan, että direktiivin soveltamisen lykkääminen Gibraltarin lentokentällä ei rajoita EY:n perustamissopimuksen soveltamista Gibraltariin.
