

Forskrift om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker og luftfartshendelser mv.

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 2006 med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 4-7 annet ledd, § 6-2 annet ledd, § 12-9, § 13-4 og 15-4. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 66g: europaparlaments- og rådskonklusjon 2003/42/EF 13. juni 2003 om rapportering av hendelser i sivil luftfart.

Kapittel A. Generelle bestemmelser

§ 1. Forskriftens formål

Formålet med denne forskriften er å sikre rask, pålitelig og mest mulig utfyllende informasjon til de myndighetene som det i henhold til bestemmelsene i denne forskriften skal varsles og rapporteres til. De rapporteringspliktige er beskyttet mot negative konsekvenser av å rapportere gjennom reglene i luftfartsloven kapittel XII. Den mottatte informasjonen skal benyttes til søk og redning, havariundersøkelser, analyser for å avdekke spesielle risikoområder og trender, skadebegrensning m.m.

§ 2. Forskriftens virkeområde

(1) Forskriften gjelder for utøvere av sivil luftfart med norsk registrert sivil luftfartøy innenfor norsk område. Forskriften gjelder også for utøvelse av slik luftfart utenfor norsk område når annet ikke fremgår av luftfartsloven og det er forenlig med fremmed rett som kommer til anvendelse eller for øvrig ut i fra alminnelige rettsgrunnsetninger. Annet punktum gjelder likevel ikke varslingsplikt etter kapittel B og rapportering til Statens havarikommisjon for transport etter §§ 14 og 15. Første og annet punktum gjelder for utøvere som midlertidig benytter norsk sivil luftfartøy til militær bruk.

(2) Forskriften gjelder for norske og utenlandske utøvere av sivil luftfart med utenlandsk registrert sivil luftfartøy, innenfor norsk område. Unntatt er hendelser som omhandlet i kapittel C, underkapittel 2 når disse gjelder tekniske forhold ved et luftfartøy som brukes av en utenlandsk utøver.

(3) Forskriften gjelder for eier av norsk luftfartøy som benyttes som nevnt i første og annet ledd.

(4) Forskriften gjelder for foretak, og ansatte i foretak, som leverer flysikringstjenester innenfor norsk område, og innenfor områder hvor Norge i henhold til internasjonale avtaler er forpliktet til å yte flysikringstjenester.

(5) Forskriften gjelder for ansvarlig for administrasjonen av landingsplass, personer ansatt i bakketjeneste ved landingsplass, og andre personer som utfører oppgaver i forbindelse med betjener luftfartøy på bakken.

(6) Forskriften gjelder for teknisk personell som innenfor norsk område konstruerer, produserer eller godkjenner produkter som skal brukes i luftfart, som utfører vedlikehold på, inspiserer eller modifierer slike produkter, eller som signerer attester for utført vedlikehold.

(7) For utøvere av luftfart med mikrolett fly, fallskjermhopping og henge-/paragliding i Norge gjelder kapittel A, D, og E.

§ 3. Forholdet til andre varslings- og rapporteringsregler

Kravene i denne forskriften gjelder i tillegg til de personlige rapporteringsforpliktelsene som følger av andre regler. Unntak gjelder i de tilfellene hvor det følger av de enkelte bestemmelsene i forskriften at rapporteringsforpliktelsene sammenfaller.

§ 4. Definisjoner

(1) Med *varslings* menes en umiddelbar, eller raskest mulig, muntlig beskjed til offentlig myndighet eller annet utpekt organ som angitt i de enkelte bestemmelser i forskriften

(2) Med *rapportering* menes en skriftlig redegjørelse til den eller de myndigheter som er angitt i de enkelte bestemmelser i forskriften

(3) Med *luftfartsulykke* menes en uønsket begivenhet som inntreffer i forbindelse med bruk av et luftfartøy fra det tidspunkt en person går om bord i fartøyet med flygning som formål, til alle har forlatt fartøyet, såfremt

- a) noen avgår ved døden eller kommer alvorlig til skade som følge av
 - å være i luftfartøyet,
 - direkte kontakt med en del av luftfartøyet, herunder deler som er løsnet fra det, eller
 - direkte virkninger av eksosstrøm fra motor(er), og/eller luftstrøm fra propell(er) og rotor(er)med mindre dødsfallet eller skaden skyldes naturlige årsaker, er selvpåført eller påført av andre personer, eller er påført en blindpassasjer som har gjemt seg på et sted som normalt ikke er tilgjengelig for passasjerer eller besetningen; eller
- b) luftfartøyet utsettes for skade som nedsetter strukturens styrke eller fartøyets yteevne eller flygeeegenskaper, og som normalt nødvendiggjør større reparasjon eller utskifting av angjeldende del/komponent. Unntatt er motorsvikt eller -skade, såfremt skaden er begrenset til motoren, dens deksler eller tilbehør. Unntatt er videre skade begrenset til propeller, vingespisser, antenner, dekk, bremses, glatt kledning, små bulker eller små hull i fartøyets kledning; eller

c) luftfartøyet er savnet eller fullstendig utilgjengelig.

(4) Med *luftfartshendelse* menes et driftsavbrudd, en feil, eller annen uregelmessig omstendighet, som har eller kunne ha påvirket flysikkerheten, og som ikke har medført en luftfartsulykke.

(5) Med *lufttrafikkhendelse* menes en trafikkrelatert luftfartshendelse

(6) Med *alvorlig luftfartshendelse* menes en luftfartshendelse der omstendighetene tilsier at det nesten inntrådte en luftfartsulykke.

(7) Med *flysikringstjenesten* mens en fellesbetegnelse for lufttrafikkjenesten, flynavigasjonstjenesten og flyværtjenesten.

(8) Med *farlig gods* menes varer, substanser og artikler som nevnt i § 3 i forskrift 11. januar 2003 nr. 41 om transport av gods i luftfartøy (BSL D 1-7).

(9) Med *JAR- OPS 1* menes vedlegget til forskrift 24. mai 2005 nr. 481 om gjennomføring av felleseuropeiske driftskrav for ervervsmessig luftransport med fly (Joint Aviation Requirements Operations), BSL JAR-OPS 1 amendment 6.

(10) Med *JAR- OPS 3* menes vedlegget til forskrift 2. juni 2005 nr. 546 om gjennomføring av felleseuropeiske driftskrav for ervervsmessig luftransport med helikopter (Joint Aviation Requirements Operations), BSL JAR-OPS 3 endringsutgave 3.

(11) Med *Part 21* menes vedlegget til forskrift 24. mai 2005 nr. 461 om gjennomføring av forordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighetssertifisering og miljøsertifisering for luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjon (sertifiseringsforskriften).

(12) Med *Part 145* menes vedlegget til forskrift 24. mai 2005 nr. 462 om gjennomføring av forordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyprodukter, -deler og utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgavene (vedlikeholdsforakriften).

§ 5. Personlig rapporteringsplikt - flere varslings- og rapporteringspliktige

(1) Varslings- og rapporteringsplikten etter denne forskriften er personlig dersom ikke annet følger av de enkelte bestemmelsene nedenfor.

(2) Når flere er gjort ansvarlig for varslingen eller rapporteringen skal den utføres av den personen som står øverst på de nummererte prioriteringslistene i de paragrafene hvor det finnes slike lister. Hvis vedkommende ikke er i stand til å varsle eller rapportere, eller av andre årsaker ikke varsler eller rapporterer, skal varsel og rapport gis av den som er oppført deretter, i den rekkefølge som følger av prioriteringslisten. Selv om en eller flere personer lenger oppe på prioriteringslisten har sendt rapport, plikter en som står lenger nede på listen å rapportere opplysninger vedkommende er kjent med at ingen lenger oppe på listen har rapportert.

(3) Når flere er gjort ansvarlige for rapportering i paragrafer hvor det ikke finnes prioriteringslister som nevnt i annet ledd, skal hver enkelt rapportere parallelt.

§ 6. Rapporteringsmåte - bruk av skjema - elektronisk rapportering

(1) Rapporteringen skal som hovedregel skje skriftlig og på rapporteringsskjema som angitt i de enkelte bestemmelsene nedenfor. Luftfartstilsynet bestemmer hvilket innhold skjemaene skal ha til enhver tid. Oppdaterte versjoner av skjemaene skal alltid være mulige å laste ned fra Luftfartstilsynets hjemmeside på Internett.

(2) Departementet, eller den departementet bemyndiger, kan godkjenne alternative rapporteringsrutiner som er likeverdige.

(3) Dersom det etableres ett eller flere elektroniske rapporteringssystemer som helt eller delvis dekker det samme formålet som det skriftlige rapporteringssystemet omtalt i første ledd, vil de rapporteringspliktige ha rett til å benytte seg av disse. Samferdselsdepartementet tar stilling til om et nytt elektronisk rapporteringssystem tilfredsstillende kravene i første punktum. Luftfartstilsynet har myndighet til å foreta senere endringer i et system som er godkjent etter annet punktum.

(4) Rapporteringen skal skje ved at den eller de som har personlig rapporteringsplikt som angitt i § 5 selv sender det utfylte rapporteringsskjemaet til vedkommende myndighet, eller selv rapporterer gjennom et elektronisk rapporteringssystem.

§ 7. Innarbeiding i håndbøker og tilrettelegging for rapportering

(1) Foretak med lisens eller annen tillatelse fra Luftfartstilsynet til å drive ervervsmessig luftfart skal innarbeide innholdet i denne forskriften i sitt interne håndboksystem. Dersom slike foretak benytter seg av underleverandører som selv ikke har lisens eller annen tillatelse fra Luftfartstilsynet, skal førstnevnte påse at de som utfører arbeid for underleverandøren kjenner de pliktene de har etter denne forskriften.

(2) Foretak og underleverandører som nevnt i første ledd skal legge til rette for at ansatte på en enkel og kostnadsfri måte kan foreta skriftlig eller elektronisk rapportering som nevnt i § 6.

§ 8. Luftfartstilsynets lagring av rapporterte opplysninger

(1) Opplysninger som Luftfartstilsynet mottar med hjemmel i kapittel C eller D skal lagres i den eller de databasene Luftfartstilsynet etter luftfartsloven § 12-2 første ledd er pålagt å opprette i den grad det er påkrevd for å ivareta Norges internasjonale forpliktelser etter artikkel 5 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2002 om rapportering av hendelser i sivil luftfart

(2) Opplysninger som lagres etter første ledd skal lagres på en måte som gjør det mulig for Luftfartstilsynet å utføre oppgavene som nasjonalt ansvarlig myndighet for

utveksling av rapporterte opplysninger etter artikkel 6 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2002 om rapportering av hendelser i sivil luftfart.

Kapittel B. Varsling

§ 9. Varsling av luftfartsulykker

(1) Inntreffer en luftfartsulykke skal

1. fartøysjefen
2. andre flygebesetningsmedlemmer
3. bruker av luftfartøyet
4. eier av luftfartøyet
5. ansatte i flysikringstjenesten
6. ansatte i bakketjenesten

straks varsle nærmeste enhet av lufttrafikkstjenesten, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen om ulykken.

(2) Varsel etter første ledd skal gis muntlig pr. telefon eller annet egnet middel, og, så langt det er praktisk mulig, inneholde opplysninger om

- luftfartøyets registrering (og radiokallesignal, hvis forskjellig) og type
- tidspunkt for ulykken
- posisjon/sted hvor ulykken har inntruffet angitt i bredde- og lengdegrad eller i forhold til et kjent geografisk punkt, samt opplysninger om terrengforholdene
- eierens og/eller brukerens navn
- fartøysjefens navn, hvordan han/hun kan kontaktes og om vedkommendes skadetilstand i den grad undersøkelsesmyndigheten bør vite om det
- antall personer om bord, antall omkomne, antall alvorlig skadede og lettere skadede
- omfanget av skader på luftfartøyet
- skade på tredjemanns eiendom
- kort beskrivelse av hendelsesforløpet

(3) Varslingen må ikke forsinkes på grunn av at enkelte opplysninger mangler.

§ 10. Varsling av alvorlige luftfartshendelser

(1) Inntreffer det en alvorlig luftfartshendelse skal

1. fartøysjefen
2. andre flygebesetningsmedlemmer
3. bruker av luftfartøyet
4. eier av luftfartøyet

5. ansatte i flysikringstjenesten straks varsle Statens havarikommisjon for transport om hendelsen. Luftfartshendelser som nevnt i vedlegg 1 skal i denne sammenheng alltid anses som alvorlige. Er den varslingspliktige hendelsen en lufttrafikkhendelse, plikter fartøysjefen dessuten umiddelbart å varsle den enhet av lufttrafikkstjenesten som han/hun står i forbindelse med over radio. Hvis dette ikke er mulig, skal varsling gis over telefon eller over det faste sambandsnett for luftfarten umiddelbart etter landing.

(2) Varsel etter første ledd skal gis pr. telefon eller annet egnet middel, og, så langt det er praktisk mulig, inneholde opplysninger som nevnt i § 9 (2).

(3) Varslingen må ikke forsinkes på grunn av at enkelte opplysninger mangler.

§ 11. Varsling av alvorlige tekniske feil

(1) Tekniske feil som er av en slik karakter at det kan bli aktuelt å gjennomføre tiltak på samtlige luftfartøy av en bestemt type, skal snarest mulig varsles til Luftfartstilsynet av

1. fartøysjefen
2. andre flygebesetningsmedlemmer
3. vedlikeholdsinstans
4. bruker av luftfartøyet
5. eier av luftfartøyet.

2) Varsel etter første ledd skal gis muntlig pr. telefon eller annet egnet middel

§ 12. Varsling av hendelser med farlig gods i luftfartøy

(1) Inntreffer en irregulær hendelse med farlig gods, når godset er om bord i et luftfartøy, skal

1. fartøysjefen
2. bruker eller eier av luftfartøyet
3. den som på vegne av bruker forestår lasting eller lossing av fartøyet

snarest mulig varsle nærmeste politimyndighet og brannvesen, og nærmeste enhet av lufttrafikkstjenesten.

(2) Inntreffer hendelse innenfor et annet lands territorium, skal den også varsles til vedkommende lands luftfartsmyndighet.

§ 13. Varsling av kollisjon mv. mellom luftfartøy og fugl

Oppdages kollisjon mellom luftfartøy og fugl under flyging, skal fartøysjefen snarest mulig varsle den enheten av lufttrafikkstjenesten som han/hun står i forbindelse med over radio. Det samme gjelder dersom det er fare for slik kollisjon.

Kapittel C. Rapportering

1. Rapportering av luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser

§ 14. Flygebesetningsmedlemmer mfl.

(1) Inntreer en luftfartsulykke eller en alvorlig luftfartshendelse, skal

1. fartøysjefen
2. andre flygebesetningsmedlemmer
3. bruker av luftfartøyet
4. eier av luftfartøyet

snarest mulig, og senest innen 72 timer etter at ulykken eller den alvorlige luftfartshendelsen har funnet sted, sende rapport til Statens havarikommisjon for transport og til Luftfartstilsynet. De luftfartshendelsene som er listet i vedlegg 1 skal i denne sammenheng alltid anses som alvorlige. Er den rapporteringspliktige i tvil om en hendelse omfattes av reglene i paragrafen her, eller av bestemmelsene i § 16, skal rapportering skje i henhold til bestemmelsene i paragrafen her.

(2) Personlig plikt til å rapportere luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser til Luftfartstilsynet i henhold til JAR-OPS 1 eller JAR-OPS 3 sammenfaller med rapporteringsplikten etter første ledd.

(3) Rapportering etter denne paragrafen til Staten havarikommisjon for transport skal skje på skjema []. Rapportering etter denne paragrafen til Luftfartstilsynet skal skje på skjema [].

§ 15. Ansatte i flysikringstjenesten

(1) Inntreer en luftfartsulykke eller en alvorlig luftfartshendelse, skal ansatte i flysikringstjenesten som har hatt direkte befatning med ulykken eller den alvorlige hendelsen, eller som ellers har kunnskap om hendelsesforløpet, snarest mulig, og senest innen 72 timer etter at den fant sted, sende rapport til Statens havarikommisjon for transport og til Luftfartstilsynet. De luftfartshendelsene som er listet i vedlegg 1 skal i denne sammenheng alltid anses som alvorlige. Er den rapporteringspliktige i tvil om en hendelse omfattes av reglene i paragrafen her, eller av bestemmelsene i § 17, skal rapportering skje i henhold til bestemmelsene i paragrafen her.

(2) Foretak som har plikt til å etablere og vedlikeholde et system for intern systematisk rapportering, registrering, og oppfølging som nevnt i § 9 første ledd i forskrift 21. august 2003 nr. 1068 om bruk av system for sikkerhetsstyring innen flysikringstjenesten og bakketjenesten (BSL A 1 – 9) skal rapportere resultatet av de undersøkelsene og analysene som foretas til Luftfartstilsynet.

(3) Rapportering etter første ledd til Statens havarikommisjon for transport skal skje på skjema []. Rapportering etter første ledd til Luftfartstilsynet skal skje på skjema []. Rapportering etter annet ledd til Luftfartstilsynet skal skje på skjema [].

2. Plikt til å rapportere luftfartshendelser som ikke er alvorlige

§ 16. Flygebesetningsmedlemmer mfl.

(1) Inntreer en luftfartshendelse som ikke er alvorlig skal

1. fartøysjefen
2. andre flygebesetningsmedlemmer
3. bruker av luftfartøyet
4. eier av luftfartøyet

sende rapport til Luftfartstilsynet innen 72 timer etter at hendelsen har funnet sted. Vedlegg 2 inneholder en liste over eksempler på luftfartshendelser som alltid skal rapporteres i henhold til første punktum. Er den rapporteringspliktige i tvil om en hendelse omfattes av reglene i paragrafen her, eller av bestemmelsene i § 14, skal rapportering skje i henhold til bestemmelsene i § 14.

(2) Personlig plikt til å rapportere luftfartshendelser til Luftfartstilsynet i henhold til JAR-OPS 1 eller JAR-OPS 3 sammenfaller med rapporteringsplikten etter første ledd.

(3) Utøvere av ikke-erhvervsmessig luftfart skal rapportere luftfartshendelsene etter reglene i første ledd, dog slik at vedlegg 3 erstatter henvisningen til vedlegg 2.

(4) Rapportering etter denne paragrafen skal skje på skjema [].

§ 17. Ansatte i flysikringstjenesten mv.

(1) Inntreer en luftfartshendelse som ikke er alvorlig, skal ansatte i flysikringstjenesten, som har hatt direkte befatning med hendelsen, eller som ellers har kunnskap om hendelsesforløpet, sende rapport til Luftfartstilsynet innen 72 timer etter at hendelsen har funnet sted. Det samme gjelder teknisk personell som foretar installasjoner, endringer, vedlikehold, reparasjoner, overhaling, flight-checking eller inspeksjon av installasjoner som brukes til flynavigasjonstjeneste. Vedlegg 4 inneholder en liste over eksempler på luftfartshendelser som alltid skal rapporteres i henhold til første og annet punktum. Er den rapporteringspliktige i tvil om en hendelse omfattes av reglene i paragrafen her, eller av bestemmelsene i § 15, skal rapportering skje i henhold til bestemmelsene i § 15.

(2) Foretak som har plikt til å etablere og vedlikeholde et system for intern systematisk rapportering, registrering, og oppfølging som nevnt i § 9 første ledd i forskrift 21. august 2003 nr. 1068 om bruk av system for sikkerhetsstyring innen

flysikringstjenesten og bakketjenesten (BSL A 1 – 9) har plikt til å rapportere resultatet av de undersøkelsene og analysene som foretas til Luftfartstilsynet.

(3) Rapporteringen etter første ledd skal skje på skjema []. Rapportering etter annet ledd skal skje på skjema [].

§ 18. Flyplassadministrasjon, bakketjeneste og annen betjening av luftfartøy på bakken

(1) Inntreer en luftfartshendelse som ikke er alvorlig, skal ansvarlig for administrasjonen av landingsplass, personer ansatt i bakketjenesten ved landingsplass, samt andre personer som utfører oppgaver i forbindelse med betjening av luftfartøy på bakken, og som har hatt direkte befatning med hendelsen, eller som ellers har kunnskap om hendelsesforløpet, sende rapport til Luftfartstilsynet innen 72 timer etter at hendelsen har funnet sted. Vedlegg 5 inneholder en liste over eksempler på luftfartshendelser som alltid skal rapporteres i henhold til første punktum.

(2) Rapportering etter første ledd skal skje på skjema [].

§ 19. Konstruktører, produsenter og personer som foretar modifikasjoner

(1) Teknisk sjef i virksomheter som er godkjent i henhold til forskrift som gjennomfører Part 21 skal rapportere luftfartshendelser som ikke er alvorlige og som vedkommende har hatt befatning med til Luftfartstilsynet innen 72 timer etter at hendelsen har funnet sted. Vedlegg 6 inneholder en liste over eksempler på luftfartshendelser som alltid skal rapporteres i henhold til første punktum.

(2) I den grad teknisk sjef har plikt til å rapportere opplysninger som nevnt i første ledd til Luftfartstilsynet etter reglene i Part 21A.3 (b) ("Reporting to the Agency"), sammenfaller disse forpliktelsene.

(3) Teknisk sjef i et selskap som er innehaver av et norsk supplerende typesertifikat skal rapportere luftfartshendelser etter samme regler som i første ledd.

(4) Rapportering etter denne paragrafen skal skje på skjema [].

§ 20. Personer som signerer attester for utført vedlikehold

(1) Personer som er ansatt i flyselskaper som i henhold til JAR-OPS 1 eller JAR-OPS 3 skal ha et internt rapporteringssystem, og som er ansvarlige for å signere attester for utført vedlikehold, skal rapportere luftfartshendelser som ikke er alvorlig og som de har hatt direkte befatning med til Luftfartstilsynet innen 72 timer etter at hendelsen har funnet sted. Vedlegg 7 inneholder en liste over eksempler på luftfartshendelser som alltid skal rapporteres i henhold til første punktum. Unntak gjelder når hendelsen allerede er konstatert av et verksted som nevnt i annet ledd.

(2) Personer som er ansatt i et verksted som er autorisert i henhold til Part 145, og som er ansvarlige for å signere attester for utført vedlikehold, skal rapportere luftfartshendelser som ikke er alvorlige og som de har hatt direkte befatning med til Luftfartstilsynet innen 72 timer etter at hendelsen har funnet sted. Vedlegg 7 inneholder en liste over eksempler på luftfartshendelser som alltid skal rapporteres i henhold til første punktum. Unntak gjelder når hendelsen allerede er konstatert av et flyselskap som nevnt i første ledd.

(3) Personlig plikt til å rapportere til Luftfartstilsynet i henhold til JAR-OPS 1, JAR-OPS 3 eller Part 145 sammenfaller med rapporteringsplikten etter første og annet ledd.

(4) Rapportering etter denne paragrafen skal skje på skjema [].

3. Rapportering av hendelser med farlig gods og kollisjon mellom luftfartøy og fugl

§ 21. Rapportering av hendelse med farlig gods i luftfartøy

(1) Inntreer en irregulær hendelse med farlig gods, når godset er om bord i et luftfartøy, skal

1. fartøysjefen
2. annet besetningsmedlem
3. bruker eller eier av luftfartøyet
4. den som på vegne av bruker forestår lastning eller lossing av luftfartøy

rapportere hendelsen til Luftfartstilsynet innen 72 timer etter at hendelsen har funnet sted. Det samme gjelder uregelmessighet ved forsendelse eller forsøk på forsendelse av farlig gods.

(2) Rapportering etter første ledd skal skje på skjema [].

§ 22. Rapportering av kollisjon mellom luftfartøy og fugl

(1) Inntreer en kollisjon mellom luftfartøy og fugl skal

1. fartøysjef
2. annet besetningsmedlem
3. bruker eller eier av luftfartøy

rapportere kollisjonen til Luftfartstilsynet innen 72 timer etter at kollisjonen har funnet sted.

(2) Rapportering etter første ledd skal skje på skjema [].

Kapittel D. Særlige bestemmelser for ulykker og hendelser med mikrolett fly, fallskjerm og henge-/paraglider

§ 23. *Plikt til å varsle ulykker og hendelser med mikrolett fly, fallskjerm og henge-/paraglider*

(1) Fører en luftfartsulykke til tap av menneskeliv og/eller alvorlig personskade under flyging med mikrolett fly, ved fallskjermhopping eller under flyging med henge-/paraglider, skal

1. fartøysjef
2. utøver
3. den person som er oppnevnt som operativt ansvarlig for angjeldende luftsportsaktivitet
4. bruker eller eier av innretningen

varsle nærmeste politimyndighet om ulykken. Det samme gjelder dersom en luftfartshendelse har ført til skade på tredjemanns eiendom.

(2) Varsel etter første ledd skal gis pr. telefon eller annet egnet middel, og, så langt det er praktisk mulig, inneholde opplysninger som nevnt i § 9 (2).

Kapittel E. Avsluttende fellesbestemmelser

§ 24. *Dispensasjon*

Samferdselsdepartementet, Statens havarikommisjon for transport eller Luftfartstilsynet kan, når særlige grunner tilsier det, dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften når det anses forenlig med de hensynene som ligger til grunn for bestemmelsen.

§ 25. *Ikrafttredelse*

(1) Forskriften trer i kraft 1. januar 2007.

(2) Fra samme dato oppheves forskrift av 31. august 2001 nr. 1008 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker, luftfartshendelser, driftsforstyrrelser og lignende.

§ 26. Overgangsregler

(1) Forskriften gjelder for varsling og rapportering av opplysninger om luftfartsulykker og luftfartshendelser som inntreffer etter at forskriften har trådt i kraft.

(2) Dispensasjoner som er gitt i medhold av forskrift av 31. august 2001 nr. 1008 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker, luftfartshendelser, driftsforstyrrelser og lignende er ikke gyldige etter denne forskriften. Dette samme gjelder for tillatelse til å benytte alternative rapporteringsrutiner som nevnt i pkt. 4.4 i samme forskrift.

VEDLEGG 1

(Jf. forskriften § 10 første ledd, § 14 første ledd og § 15 første ledd)

EKSEMPLER PÅ ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER

1. Kollisjonsfare mellom luftfartøyer der en unnvikelsesmanøver har vært utført eller unnvikelsestiltak burde vært iverksatt for å unngå kollisjon eller farlig situasjon.
2. Kollisjon med terreng/hindringer ved kontrollert flyging som så vidt unngås eller avverges (Controlled Flight Into Terrain, CFIT), herunder GPW under IMC.
3. Avbrutt avgang på stengt eller opptatt rullebane, eller avgang fra en slik rullebane med marginal klarering fra hindring(er), herunder rullebaneinntrenging (Runway Incursion).
4. Landing eller forsøk på landing på en stengt eller opptatt rullebane, herunder rullebaneinntrenging (Runway Incursion).
5. Grovt avvik fra forventet ytelse ved avgang eller under innledende stigning.
6. Enhver brann eller røykutvikling i førerrom/passasjerkabin eller lasterom, samt motorbrann, selv om brannen sløkkes med slökkemiddel.
7. Tilfeller der nødbruk av oksygen for flygebesetningen har vært nødvendig.
8. Alvorlig strukturell svikt ved luftfartøyet eller motorhavari/sammenbrudd som ikke klassifiseres som luftfartsulykke.
9. Funksjonsfeil i ett eller flere av luftfartøyets systemer som fører til alvorlige problemer med å kontrollere luftfartøyet.
10. Ethvert tilfelle av arbeidsudyktighet (incapacitation) hos flygebesetningsmedlem(mer).
11. Drivstoffbeholdning som tilsier at fartøysjefen burde erklære en nødsituasjon.
12. Hendelser ved avgang og landing, f.eks. landing foran rullebaneterskel, utforkjøring over rullebaneende eller utforkjøring på siden av rullebanen.
13. Systemfeil, værforhold, flyging utenfor godkjent flyoperativt begrensingsområde eller andre hendelser som kan gjøre det vanskelig å bevare kontroll over luftfartøyet.
14. Svikt i mer enn ett av systemene i et redundant system som er påkrevd for styring (flight guidance) og navigasjon.
15. Alvorlig ising som har ført til tap av høyde.

16. Forhold som medfører at det har vært utført nødevakuering.
17. Motorproblemer (motorsvikt eller motorskade) på enmotors luftfartøy, og på flermotors luftfartøy der dette har ført til en faretruende situasjon.
18. Varsel fra luftbåret system for kollisjonsvarsling med forslag til unnvikelsesmanøver (ACAS Resolution Advisory).
19. ATM-relatert hendelse der svikt i prosedyrer og/eller koordinering har ført til en faretruende situasjon.
20. ATM-relatert hendelse der svikt i kommunikasjonsutstyr, radarutstyr, system for behandling av reiseplandata eller andre hjelpemidler for lufttrafikkjenesten har ført til en faretruende situasjon.
21. Underskridelse av atskillelsesminima

VEDLEGG 2

(Jf. forskriften § 16 første ledd)

EKSEMPLER PÅ LUFTFARTSHENDELSER SOM FLYGEBESETNINGSMEDLEMMER M.FL. PLIKTER Å RAPPORTERE

1. FLYGING

1.1 Operasjon av luftfartøy

- 1.1.1 Fare for kollisjon med et annet luftfartøy, terrenget eller andre gjenstander eller en farlig situasjon der en unnvikelsesmanøver ville ha vært hensiktsmessig
- 1.1.2 Unnvikelsesmanøver som er nødvendig for å unngå kollisjon med et annet luftfartøy, terrenget eller andre gjenstander
- 1.1.3 En unnvikelsesmanøver for å unngå andre farlige situasjoner
- 1.1.4 Hendelser ved start eller landing, herunder sikkerhets- eller nødlandinger. Hendelser som f.eks. landing før rullebanen eller utforkjøring over enden eller siden av rullebanen. Avganger, avbrutte avganger, landinger eller landingsforsøk på en stengt eller opptatt rullebane, eller på feil rullebane. Inntrenging på rullebanen
- 1.1.5 Manglende evne til å oppnå forventet ytelse ved avgang eller innledende stigning.
- 1.1.6 Kritisk lavt drivstoffnivå eller manglende evne til å overføre drivstoff eller utnytte alt tilgjengelig drivstoff
- 1.1.7 Tap av kontrollen (også delvis eller midlertidig), uansett årsak
- 1.1.8 Hendelser i nærheten av eller over V1 som er forårsaket av, eller som fører til, en farlig eller potensielt farlig situasjon (f.eks. avbrutt avgang, halepartiet treffer bakken ved avgang eller landing (tail strike), tap av motoreffekt osv.)
- 1.1.9 Avbrutt innflyging (go around) som skaper en farlig eller potensielt farlig situasjon
- 1.1.10 Utilsiktet betydelig avvik fra flygehastighet, påtenkt bane eller høyde (mer enn 300 fot), uansett årsak
- 1.1.11 Nedstigning under beslutningshøyde eller under den laveste nedstigningshøyde uten den nødvendige visuelle referanse

- 1.1.12** Tap av kontroll med egen posisjon i forhold til faktisk posisjon eller andre luftfartøyer
- 1.1.13** Brudd i kommunikasjonen mellom flygebesetningen (CRM) eller mellom flygebesetningen og andre parter (kabinpersonale, flygekontroll, flymekanikere)
- 1.1.14** Hard landing — en landing som gjør at det kreves en inspeksjon
- 1.1.15** Overskridelse av grensene for ubalanse i fordelingen av drivstoff
- 1.1.16** Feilaktig innstilling av en SSR-kode eller av en høydemåler
- 1.1.17** Feilaktig programmering av, eller innkoding i, utstyr som brukes til navigasjon eller ytelsesberegning, eller bruk av feilaktige data
- 1.1.18** Feilaktig mottak eller tolking av meldinger over radiotelefon
- 1.1.19** Funksjonssvikt eller mangler i drivstoffsystemet, som påvirker drivstofftilførselen og/eller -fordelingen
- 1.1.20** Luftfartøyet forlater utilsiktet området med fast overflatedekke
- 1.1.21** Kollisjon mellom et luftfartøy og et annet luftfartøy, kjøretøy eller andre objekter på bakken
- 1.1.22** Utilsiktet og/eller feilaktig bruk av en betjeningsinnretning
- 1.1.23** Manglende evne til å oppnå luftfartøyets tilsiktede konfigurasjon i en flygefase (f.eks. understell og tilhørende luker, flaps, stabilisatorer, forkantklaffer ("slats") osv.)
- 1.1.24** En farlig eller potensielt farlig situasjon som oppstår som følge av bevisst simulering av en nødssituasjon i forbindelse med trening, systemkontroll eller opplæring
- 1.1.25** Unormale vibrasjoner.
- 1.1.26** Utløsing av et primært varslingsystem som har sammenheng med manøvrering av luftfartøyet, f.eks. konfigurasjonsvarsel, steilevarsel (stick shaker), varsel om for høy hastighet osv., med mindre
 - a) besetningen med sikkerhet har fastslått at advarselen var falsk, og forutsatt at besetningens reaksjon på den falske advarselen ikke førte til vanskeligheter eller farer, eller
 - b) det skjer i forbindelse med opplæring eller kontroll.
- 1.1.27** GPWS/TAWS-varsling når
 - a) luftfartøyet kommer nærmere bakken enn planlagt eller forventet, eller

- b) varslingen utløses under instrumentværforhold (IMC) eller om natten, og det fastslås at den ble utløst av for høy nedstigningshastighet (modus 1), eller
- c) varslingen utløses på grunn av manglende valg av landingsstell eller landingsklaffer på riktig tidspunkt under innflyging (modus 4), eller
- d) en vanskelighet eller fare oppstår eller kunne ha oppstått som følge av besetningens reaksjon på varslingen, f.eks. mulig redusert avstand fra annen trafikk. Dette kan omfatte alarmer av enhver art eller type, dvs. virkelig, feil eller falsk alarm.

1.1.28 GPWS/TAWS-alarm når en vanskelighet eller fare oppstår eller kunne ha oppstått som følge av besetningens reaksjon på alarmer.

- a) ACAS RA.
- b) Hendelser som skyldes luftstrømmen fra jetmotorer eller propeller, og som medfører betydelig materiell skade eller alvorlig personskade.

1.2 Nødssituasjoner

1.2.1 Brann, eksplosjon, røyk eller giftig eller skadelig gass, selv når brannen er slukket

1.2.2 Fly- eller kabinbesetningens bruk av en ikke fastlagt prosedyre for å håndtere en nødssituasjon når

- a) prosedyren finnes, men ikke benyttes,
- b) prosedyren ikke finnes,
- c) prosedyren finnes, men er ufullstendig eller utilstrekkelig,
- d) prosedyren er feil,
- e) feil prosedyre benyttes.

1.2.3 Mangler ved framgangsmåter som skal benyttes i nødssituasjoner, også når de benyttes i forbindelse med vedlikehold, opplæring eller kontroll.

1.2.4 En hendelse som fører til en nødevakuering.

1.2.5 Trykkfall.

1.2.6 Bruk av nødutstyr eller foreskrevne nødprosedyrer for å håndtere en situasjon

1.2.7 En hendelse som fører til en nødmelding («Mayday» eller «Pan»)

1.2.8 Et nødsystem eller nødutstyr som ikke virker tilfredsstillende, herunder alle utganger og belysning, også når det brukes til vedlikehold, opplæring eller kontroll

1.2.9 Hendelser der blir nødvendig for et besetningsmedlem å benytte nødoksygen.

1.3 Arbeidsudyktig besetning

1.3.1 Arbeidsudyktighet hos et flygebesetningsmedlem, også før avgang dersom det anses at den kunne ha ført til arbeidsudyktighet etter avgang

1.3.2 Arbeidsudyktighet hos et kabinbesetningsmedlem som gjør vedkommende ute av stand til å utføre viktige oppgaver i nødssituasjoner

1.4 Skader

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

1.5 Værforhold

1.5.1 Et lynnedslag som fører til skade på luftfartøyet, eller tap av eller feil ved en vesentlig funksjon

1.5.2 En haglbyge som fører til skade på luftfartøyet, eller tap av eller feil på en vesentlig funksjon.

1.5.3 Kraftig turbulens som fører til skade på dem som er om bord, eller som anses for å kreve en «turbulenskontroll» av luftfartøyet.

1.5.4 Vindskjær.

1.5.5 Ising som fører til vanskeligheter med å håndtere luftfartøyet, skade på luftfartøyet, eller tap av eller feil på en vesentlig funksjon

1.6 Sikkerhet

1.6.1 Ulovlig anslag mot luftfartøyet, herunder bombetrussel eller kapring

1.6.2 Vanskeligheter med å kontrollere berusede, voldelige eller uregjerlige passasjerer

1.6.3 Oppdagelse av en blindpassasjer

1.7 Andre hendelser

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

2. TEKNISKE SIDER VED LUFTFARTØYET

2.1 Struktur

- 2.1.1 Skade på et vesentlig strukturelement som ikke har evne til å tåle skade (element med begrenset levetid). Vesentlige strukturelementer er de som bidrar vesentlig til at belastninger i forbindelse med flyging, landing og trykkforhold kan tåles, og som kan føre til katastrofale feil ved luftfartøyet dersom de skades
- 2.1.2 Feil eller skader som overskrider tillatte avvik for vesentlige strukturelementer, som er klassifisert som skadetolerant
- 2.1.3 Skade eller feil på et strukturelement som kan føre til frigjøring av gjenstander som kan skade personer om bord i luftfartøyet
- 2.1.4 Skade eller feil på et strukturelement som kan føre til at systemene ikke virker riktig
- 2.1.5 Tap av deler av luftfartøyet under flygingen

2.2 Systemer

- 2.2.1 Tap av eller vesentlig funksjonssvikt eller mangel ved et system, undersystem eller utstyrsett når standardrutiner, øvelser osv. ikke kan gjennomføres på en tilfredsstillende måte
- 2.2.2 Besetningen har problemer med å kontrollere systemet, f.eks.
 - a) ikke beordrede handlinger,
 - b) feilaktig og/eller ufullstendig reaksjon, herunder manøvreringsbegrensning eller stivhet,
 - c) ukontrollert utslag,

d) mekanisk frakopling eller feil,

2.2.3 Feil eller svikt i systemets særskilte funksjon(er) (ett system kan ha flere funksjoner)

2.2.4 Forstyrrelse i eller mellom systemer

2.2.5 Feil eller funksjonssvikt i verneinnretningen eller nødsystemet tilknyttet systemet

2.2.6 Redundanstap i systemet

2.2.7 Hendelser som følge av at systemet opptrer på en uforutsett måte,

2.2.8 Tap av eller vesentlig funksjonssvikt eller mangel ved et hovedsystem, undersystem eller utstyrssett (for luftfartøytyper med ett enkelt hovedsystem, undersystem eller utstyrssett)

2.2.9 Tap av eller vesentlig funksjonssvikt eller mangel ved flere enn ett hovedsystem, undersystem eller utstyrssett (for luftfartøytyper med flere uavhengige hovedsystemer, undersystemer eller utstyrssett)

2.2.10 Utløsning av et primært varslingsystem knyttet til luftfartøysystemer eller -utstyr med mindre besetningen med sikkerhet har fastslått at advarselen var falsk, og forutsatt at besetningens reaksjon på den falske advarselen ikke førte til vanskeligheter eller farer

2.2.11 Lekkasje av hydrauliske væsker, drivstoff, olje eller andre væsker som medfører brannfare eller mulighet for farlig forurensning av luftfartøyet, dets systemer eller utstyr, eller fare for personer om bord

2.2.12 Funksjonssvikt eller mangel i et indikatorsystem når dette fører til en mulighet for at det gis misvisende angivelser til besetningen

2.2.13 Enhver feil, funksjonssvikt eller mangel dersom den oppstår i en kritisk fase av flygingen og er relevant for systemets drift

2.2.14 Betydelig nedgang i den faktiske ytelse sammenlignet med den godkjente ytelse dersom dette fører til en farlig situasjon (der det tas hensyn til nøyaktigheten til metoden for ytelsesberegning), herunder bremseeffekt, drivstofforbruk osv.

2.2.15 Asymmetri i styresystem f.eks. flaps, forkantklaffer ("slats"), bremseklaffer osv.

2.3 Drivkraft (herunder motorer, propeller og rotorsystemer) og hjelpemotorer (APU)

2.3.1 Flameout, stans av eller funksjonssvikt i en motor

2.3.2 Overhastighet eller manglende mulighet for å kontrollere hastigheten til en komponent som roterer i høy hastighet (for eksempel: hjelpemotor, luftstarter, klimaanlegg, turbingenerator, propell eller rotor)

2.3.3 Feil eller funksjonssvikt i en del av en motor eller motorinstallasjon som medfører en eller flere av følgende hendelser:

- a) manglende beskyttelse komponenter/bruddstykker,
- b) ukontrollert innvendig eller utvendig brann, eller utslipp av varm gass,
- c) skyvkraft i en annen retning enn den flygeren velger,
- d) reverseringsmekanismen virker ikke eller virker på feil måte,
- e) manglende evne til å kontrollere effekt, skyvkraft eller o/min,
- f) delvis eller fullstendig tap av en stor del av motorinstallasjonen,
- g) tett synlig røyk eller konsentrasjoner av giftige produkter i tilstrekkelig grad til at besetning eller passasjerer mister evnen til å handle,
- h) umulig å stanse en motor på vanlig måte,
- i) umulig å omstarte en brukbar motor

2.3.4 Utilsiktet tap av skyvkraft/effekt, endring eller vibrasjon som klassifiseres som et tap av skyvkraft eller effektregulering (LOTC):

- a) for et luftfartøy med én motor, eller
- b) der det anses som for kraftig for luftfartøyet, eller
- c) der det kan påvirke flere enn én motor i et luftfartøy med flere motorer, særlig i et luftfartøy med to motorer, eller
- d) for et luftfartøy med flere motorer der samme eller lignende motortype brukes i et luftfartøy der hendelsen ville ha blitt ansett som farlig eller kritisk

2.3.5 En motorbegrenser eller betjeningsinnretning som ikke virker når det kreves, eller som virker på feil måte

2.3.6 Overskridelse av motorparametere

2.3.7 FOD - fremmedlegemer som fører til skade

2.3.8 Feil eller funksjonssvikt i en del av en propell eller motorinstallasjon som medfører en eller flere av følgende hendelser:

- a) overhastighet på propellen (propeller overspeed),

- b) utvikling av for sterk luftmotstand,
- c) skyvkraft i motsatt retning av den flygeren velger,
- d) tap av propellen eller en viktig del av propellen,
- e) en feil som fører til kraftig ubalanse,
- f) utilsiktet endring av propellbladene til under minste fastsatte stigningsvinkel for flygning,
- g) umulig å kantstille propellen,
- h) umulig å endre propellstigning,
- i) utilsiktet endring av propellstigning,
- j) ukontrollerbart dreiemoment eller endring av hastighet,
- k) tap av lavenergideler

2.3.9 Skade eller feil på hovedrotorens girkasse/feste som kan føre til at rotorenheten løsner under flyging og/eller funksjonssvikt i rotorstyringen

2.3.10 Skade på halerotor, overføring og lignende systemer

2.3.11 Stans av eller feil ved hjelpemotoren (APU) når det av driftsmessige grunner kreves at denne er tilgjengelig f.eks. ETOPS, MEL

2.3.12 Umulig å stanse hjelpemotoren (APU)

2.3.13 Overhastighet

2.3.14 Umulig å starte hjelpemotoren (APU) når den kreves av driftsmessige grunner

2.4 Andre hendelser

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

2.4.2 En hendelse som ikke vanligvis anses som rapporteringspliktig (f.eks. kabinens innredning og utstyr, vannsystemer), der omstendighetene medfører en risiko for luftfartøyet eller personer om bord

2.4.3 Brann, eksplosjon, røyk eller giftig eller skadelig gass

- 2.4.4 Enhver annen hendelse som kan sette luftfartøyet i fare eller påvirke sikkerheten for personer om bord eller personer eller eiendom i nærheten av luftfartøyet eller på bakken
- 2.4.5 Feil eller svikt i høyttaleranlegget som fører til at det ikke virker eller ikke kan høres
- 2.4.6 Mangel på styring av flygersete under flyging

3. FLYSIKRINGSTJENESTER, ANLEGG OG BAKKETJENESTER

3.1 Flysikringstjenester

3.1.1 Nesten-kollisjon (herunder særskilte situasjoner der et luftfartøy og et annet luftfartøy/bakken/et kjøretøy/en person eller en gjenstand oppfattes som for nær hverandre):

- a) underskridelse av minsteavstanden,
- b) utilstrekkelig avstand,
- c) nesten-kollisjon med terrenget ved kontrollert flyging (nesten CFIT),
- d) rullebaneinntrenging der en unnvikelsesmanøver var nødvendig

3.1.2 Mulighet for kollisjon eller nesten-kollisjon (herunder særlige situasjoner som vil kunne utvikle seg til en ulykke eller en nesten-kollisjon, dersom et annet luftfartøy er i nærheten):

- a) uautorisert ferdsel på rullebanen der en unnvikelsesmanøver ikke var nødvendig,
- b) luftfartøys utforkjøring fra rullebane,
- c) luftfartøys avvik fra klarering gitt av flygekontrolltjenesten (ATC-klarering),
- d) luftfartøys avvik fra gjeldende ATM-regler (Air Traffic Management)

3.1.3 ATM-spesifikke hendelser (herunder situasjoner der evnen til å yte sikre ATM-tjenester påvirkes, også situasjoner der sikker drift av luftfartøyet tilfeldigvis ikke har blitt satt i fare):

- a) Opplysninger som i stor grad er feilaktige, utilstrekkelige eller misvisende, fra kilder på bakken, for eksempel fra flygekontroll (ATC), automatisk terminalinformasjon (ATIS), værtjenester, navigasjonsdatabaser, kart, diagrammer, håndbøker osv.
- b) Angivelse av feilaktige trykkreferansedata (dvs. høydemålerinnstilling)

- c) Feilaktig overføring, mottak eller tolking av viktige meldinger når det fører til en farlig situasjon
- d) Svikt i flysikringstjenestens bakke- eller satellittanlegg
- e) Lufthavnens manøvreringsområder blokkert av luftfartøy, kjøretøy, dyr eller fremmedlegemer som fører til en farlig eller potensielt farlig situasjon
- f) Feil eller mangler ved merking av hindringer eller farer på lufthavnens manøvreringsområder som fører til en farlig situasjon
- g) Feil ved, eller betydelig funksjonssvikt ved eller mangel på lufthavnsbelysning

3.2 Lufthavner og lufthavnanlegg

- 3.2.1** Påfylling av feil drivstoffmengde som kan ha betydelig innvirkning på luftfartøyets rekkevidde, ytelse, balanse eller konstruksjonsstyrke

3.3 Håndtering av passasjerer, bagasje og last

- 3.3.1** Betydelig forurensning av luftfartøyet, dets systemer og utstyr som skyldes frakt av bagasje eller last.
- 3.3.2** Feil lasting av passasjerer, bagasje eller last som kan ha en betydelig innvirkning på luftfartøyets vekt og/eller balanse
- 3.3.3** Feil stuing av bagasje eller last (herunder håndbagasje) som kan innebære en fare for luftfartøyet, dets utstyr eller personer om bord, eller som kan hindre nødevakuering
- 3.3.4** Feil stuing av fraktcontainere eller andre betydelige fraktenheter
- 3.3.5** Frakt eller forsøk på frakt av farlig gods i strid med gjeldende regler, herunder feil merking og pakking av farlig gods

3.4 Bakkearbeid og service på luftfartøy

- 3.4.1** Lasting av forurenset eller feil type drivstoff eller andre viktige væsker (herunder oksygen og drikkevann)

VEDLEGG 3

(Jf. forskriften § 16 tredje ledd)

EKSEMPLER PÅ LUFTFARTSHENDELSER SOM UTØVERE AV IKKE-ERVERVSMESSIGE LUFTFART PLIKTER Å RAPPORTERE

4. FLYGING

4.1 Operasjon av luftfartøy

- 1.1.1 Fare for kollisjon med et annet luftfartøy, terrenget eller andre gjenstander eller en farlig situasjon der en unnvikelsesmanøver ville ha vært hensiktsmessig
- 1.1.29 Unnvikelsesmanøver som er nødvendig for å unngå kollisjon med et annet luftfartøy, terrenget eller andre gjenstander
- 1.1.30 En unnvikelsesmanøver for å unngå andre farlige situasjoner
- 1.1.31 Hendelser ved start eller landing, herunder sikkerhets- eller nødlandinger. Hendelser som f.eks. landing før rullebanen eller utforkjøring over enden eller siden av rullebanen. Avganger, avbrutte avganger, landinger eller landingsforsøk på en stengt eller opptatt rullebane, eller på feil rullebane. Inntrenging på rullebanen
- 1.1.32 Tap av kontrollen (også delvis eller midlertidig), uansett årsak
- 1.1.33 Avbrutt innflyging (go around) som skaper en farlig eller potensielt farlig situasjon
- 1.1.34 Tap av kontroll med egen posisjon i forhold til faktisk posisjon eller andre luftfartøyer
- 1.1.35 Feilaktig programmering av, eller innkoding i, utstyr som brukes til navigasjon eller ytelsesberegning, eller bruk av feilaktige data
- 1.1.36 Kollisjon mellom et luftfartøy og et annet luftfartøy, kjøretøy eller andre objekter på bakken
- 1.1.37 En farlig eller potensielt farlig situasjon som oppstår som følge av bevisst simulering av en nødssituasjon i forbindelse med trening, systemkontroll eller opplæring

4.2 Nødssituasjoner

- 4.2.1 Brann, eksplosjon, røyk eller giftig eller skadelig gass, selv når brannen er slukket
- 4.2.2 Trykkfall.
- 4.2.3 Bruk av nødutstyr eller foreskrevne nødprosedyrer for å håndtere en situasjon
- 4.2.4 En hendelse som fører til en nødmelding («Mayday» eller «Pan»)
- 4.2.5 Et nødsystem eller nødutstyr som ikke virker tilfredsstillende, herunder alle utganger og belysning, også når det brukes til vedlikehold, opplæring eller kontroll

4.3 Skader

- 4.3.1 Hendelser som forårsaker eller kunne ha forårsaket alvorlige skader på passasjerer eller besetning, men som ikke anses for å utgjøre en rapporteringspliktig ulykke

4.4 Værforhold

- 4.4.1 Et lynnedslag som fører til skade på luftfartøyet, eller tap av eller feil ved en vesentlig funksjon

4.5 Andre hendelser

- 4.5.1 En kollisjon med en fugl som fører til skade på luftfartøyet, eller tap av eller feil på en vesentlig funksjon

5. TEKNISKE SIDER VED LUFTFARTØYET

5.1 Struktur

- 5.1.1 Skade på et vesentlig strukturelement som ikke har evne til å tåle skade (element med begrenset levetid). Vesentlige strukturelementer er de som bidrar vesentlig til at belastninger i forbindelse med flyging, landing og trykkforhold kan tåles, og som kan føre til katastrofale feil ved luftfartøyet dersom de skades
- 5.1.2 Feil eller skader som overskrider tillatte avvik for vesentlige strukturelementer, som er klassifisert som skadetolerant
- 5.1.3 Skade eller feil på et strukturelement som kan føre til frigjøring av gjenstander som kan skade personer om bord i luftfartøyet
- 5.1.4 Skade eller feil på et strukturelement som kan føre til at systemene ikke virker riktig
- 5.1.5 Tap av deler av luftfartøyet under flygingen

5.2 Drivkraft (herunder motorer, propeller og rotorsystemer) og hjelpemotorer (APU)

5.2.1 Flameout, stans av eller funksjonssvikt i en motor

5.2.2 Skade eller feil på hovedrotorens girkasse/feste som kan føre til at rotorenheten løsner under flyging og/eller funksjonssvikt i rotorstyringen

5.2.3 Skade på halerotor, overføring og lignende systemer

5.3 Andre hendelser

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

5.3.2 Mangel på styring av flygersete under flyging

6. FLYSIKRINGSTJENESTER, ANLEGG OG BAKKETJENESTER

6.1 Flysikringstjenester

6.1.1 Nesten-kollisjon (herunder særskilte situasjoner der et luftfartøy og et annet luftfartøy/bakken/et kjøretøy/en person eller en gjenstand oppfattes som for nær hverandre):

- a) underskridelse av minsteavstanden,
- b) utilstrekkelig avstand,
- c) nesten-kollisjon med terrenget ved kontrollert flyging (nesten CFIT),
- d) rullebaneinntrenging der en unnvikelsesmanøver var nødvendig

6.1.2 ATM-spesifikke hendelser (herunder situasjoner der evnen til å yte sikre ATM-tjenester påvirkes, også situasjoner der sikker drift av luftfartøyet tilfeldigvis ikke har blitt satt i fare):

- a) Opplysninger som i stor grad er feilaktige, utilstrekkelige eller misvisende, fra kilder på bakken, for eksempel fra flygekontroll (ATC), automatisk terminalinformasjon (ATIS), værtjenester, navigasjonsdatabaser, kart, diagrammer, håndbøker osv.

VEDLEGG 4

(Jf. forskriften § 17 første ledd)

EKSEMPLER PÅ LUFTFARTSHENDELSER SOM ANSATTE I FLYSIKRINGSTJENESTEN M.V. PLIKTER Å RAPPORTERE

1. FLYGING

1.1 Operasjon av luftfartøy

- 1.1.1 Fare for kollisjon med et annet luftfartøy, terrenget eller andre gjenstander eller en farlig situasjon der en unnvikelsesmanøver ville ha vært hensiktsmessig
- 1.1.2 Unnvikelsesmanøver som er nødvendig for å unngå kollisjon med et annet luftfartøy, terrenget eller andre gjenstander
- 1.1.3 En unnvikelsesmanøver for å unngå andre farlige situasjoner
- 1.1.38 Hendelser ved start eller landing, herunder sikkerhets- eller nødlandinger. Hendelser som f.eks. landing før rullebanen eller utforkjøring over enden eller siden av rullebanen. Avganger, avbrutte avganger, landinger eller landingsforsøk på en stengt eller opptatt rullebane, eller på feil rullebane. Inntrenging på rullebanen
- 1.1.39 Avbrutt innflyging (go around) som skaper en farlig eller potensielt farlig situasjon
- 1.1.40 Utilsiktet betydelig avvik fra flygehastighet, påtenkt bane eller høyde (mer enn 300 fot), uansett årsak
- 1.1.41 Nedstigning under beslutningshøyde eller under den laveste nedstigningshøyde uten den nødvendige visuelle referanse
- 1.1.42 Tap av kontroll med egen posisjon i forhold til faktisk posisjon eller andre luftfartøyer
- 1.1.43 Feilaktig innstilling av en SSR-kode eller av en høydemåler
- 1.1.44 Feilaktig mottak eller tolking av meldinger over radiotelefon

- 1.1.45** Luftfartøyet forlater utilsiktet området med fast overflatedekke
- 1.1.46** Kollisjon mellom et luftfartøy og et annet luftfartøy, kjøretøy eller andre objekter på bakken
- 1.1.47** GPWS/TAWS-varsling når en vanskelighet eller fare oppstår eller kunne ha oppstått som følge av besetningens reaksjon på varslingen, for eksempel mulig redusert avstand fra annen trafikk. Dette kan omfatte alarmer av enhver art eller type, dvs. virkelig, feil eller falsk alarm.
- 1.1.48** GPWS/TAWS-alarm når en vanskelighet eller fare oppstår eller kunne ha oppstått som følge av besetningens reaksjon på alarmen.

6.2 Nødssituasjoner

- 6.2.1** En hendelse som fører til en nødmelding («Mayday» eller «Pan»)

6.3 Sikkerhet

- 6.3.1** Ulovlig anslag mot luftfartøyet, herunder bombetrussel eller kapring

6.4 Andre hendelser

- 6.4.1** Gjentatte forekomster av en særskilt type hendelser som isolert sett ikke ville ha blitt ansett som rapporteringsverdige, men som på grunn av sin hyppighet utgjør en mulig fare
- 6.4.2** Vingevirvler
- 6.4.3** Enhver annen hendelse, uansett art, som anses å ha utgjort eller kunne ha utgjort en fare for luftfartøyet eller dem som er om bord, i luftfartøyet eller på bakken

7. FLYSIKRINGSTJENESTER

- 7.1 Nesten-kollisjon (herunder særskilte situasjoner der et luftfartøy og et annet luftfartøy/bakken/et kjøretøy/en person eller en gjenstand oppfattes som for nær hverandre)**
 - 7.1.1** Underskridelse av minsteavstanden
 - 7.1.2** Utilstrekkelig avstand
 - 7.1.3** Nesten-kollisjon med terrenget ved kontrollert flyging (nesten CFIT)

- 7.1.4** Rullebaneinntrenging der en unnvikelsesmanøver var nødvendig
- 7.2** **Mulighet for kollisjon eller nesten-kollisjon (herunder særlige situasjoner som vil kunne utvikle seg til en ulykke eller en nesten-kollisjon, dersom et annet luftfartøy er i nærheten)**
- 7.2.1** Uautorisert ferdsel på rullebanen der en unnvikelsesmanøver ikke var nødvendig
- 7.2.2** Luftfartøys utforkjøring fra rullebane
- 7.2.3** Luftfartøys avvik fra klarering gitt av flygekontrolltjenesten (ATC-klarering)
- 7.2.4** Luftfartøys avvik fra gjeldende ATM-regler (Air Traffic Management):
- a) luftfartøys avvik fra gjeldende offentliggjorte ATM-rutiner,
 - b) ikke-godkjent inntrenging i luftrommet,
 - c) avvik fra gjeldende regler om å medbringe og anvende luftfartøyets ATM-tilknyttede utstyr
- 7.3** **ATM-spesifikke hendelser (herunder situasjoner der evnen til å yte sikre ATM-tjenester påvirkes, også situasjoner der sikker drift av luftfartøyet tilfeldigvis ikke har blitt satt i fare). Dette skal omfatte følgende hendelser:**
- 7.3.1** Manglende evne til å yte ATM-tjenester:
- 1. manglende evne til å yte lufttrafikk-tjenester,
 - 2. manglende evne til å yte tjenester knyttet til forvaltning av luftrommet,
 - 3. manglende evne til å yte tjenester knyttet til lufttrafikkflyt
- 7.3.2** Svikt i kommunikasjonsfunksjon
- 7.3.3** Svikt i overvåkingsfunksjon
- 7.3.4** Svikt i databehandlings- og distribusjonsfunksjon
- 7.3.5** Svikt i navigeringsfunksjon
- 7.3.6** ATM-systemsikkerhet
- 7.3.7** Opplysninger som i stor grad er feilaktige, utilstrekkelig eller misvisende, fra kilder på bakken, f.eks. fra flygekontroll (ATC), automatisk terminalinformasjon (ATIS), værtjenester, navigasjonsdatabaser, kart, diagrammer, håndbøker osv.
- 7.3.8** Tildeling av lavere flygehøyde enn foreskrevet

- 7.3.9** Angivelse av feilaktige trykkreferansedata (dvs. høydemålerinnstilling)
- 7.3.10** Feilaktig overføring, mottak eller tolking av viktige meldinger når det fører til en farlig situasjon
- 7.3.11** Ikke-autorisert inntrenging i luftrommet.
- 7.3.12** Ulovlig radiokommunikasjon.
- 7.3.13** Svikt i flysikringstjenestens bakke- eller satellittanlegg.
- 7.3.14** Alvorlig feil i ATC/ATM eller betydelig forringelse av lufthavnens infrastruktur.
- 7.3.15** Lufthavnens manøvreringsområder blokkert av luftfartøyer, kjøretøyer, dyr eller fremmedlegemer som fører til en farlig eller potensielt farlig situasjon.
- 7.3.16** Feil eller mangler ved merking av hindringer eller farer på lufthavnens manøvreringsområder som fører til en farlig situasjon.
- 7.3.17** Feil ved, betydelig funksjonssvikt ved eller mangel på lufthavnbelysning

VEDLEGG 5

(Jf. forskriften § 18)

EKSEMPLER PÅ LUFTFARTSHENDELSER SOM FLYPLASSADMINISTRASJON, BAKKETJENESTE OG ANNEN BETJENING AV LUFTFARTØY PÅ BAKKEN HAR PLIKT TIL Å RAPPORTERE

8. FLYGING

8.1 Operasjon av luftfartøy

1.1.49 Kollisjon mellom et luftfartøy og et annet luftfartøy, kjøretøy eller andre objekter på bakken

8.2 Sikkerhet

8.2.1 Ulovlig anslag mot luftfartøyet, herunder bombetrussel eller kapring

8.2.2 Vanskeligheter med å kontrollere berusede, voldelige eller uregjerlige passasjerer

8.2.3 Oppdagelse av en blindpassasjer

9. TEKNISKE SIDER VED LUFTFARTØYET

9.1 Systemer

9.1.1 Lekkasje av hydrauliske væsker, drivstoff, olje eller andre væsker som medfører brannfare eller mulighet for farlig forurensning av luftfartøyet, dets systemer eller utstyr, eller fare for personer om bord

10. FLYSIKRINGSTJENESTER, ANLEGG OG BAKKETJENESTER

10.1 Lufthavner og lufthavnanlegg

10.1.1 Betydelig spill av drivstoff under tanking

10.1.2 Påfylling av feil drivstoffmengde som kan ha betydelig innvirkning på luftfartøyets rekkevidde, ytelse, balanse eller konstruksjonsstyrke

10.2 Håndtering av passasjerer, bagasje og last

10.2.1 Betydelig forurensning av luftfartøyet, dets systemer og utstyr som skyldes frakt av bagasje eller last

10.2.2 Feil lasting av passasjerer, bagasje eller last som kan ha en betydelig innvirkning på luftfartøyets vekt og/eller balanse

10.2.3 Feil stuing av bagasje eller last (herunder håndbagasje) som kan innebære en fare for luftfartøyet, dets utstyr eller personer om bord, eller som kan hindre nødevakuering

10.2.4 Feil stuing av fraktcontainere eller andre betydelige fraktenheter

10.2.5 Frakt eller forsøk på frakt av farlig gods i strid med gjeldende regler, herunder feil merking og pakking av farlig gods

10.3 Bakkearbeid og service på luftfartøy

10.3.1 Lasting av forurenset eller feil type drivstoff eller andre viktige væsker (herunder oksygen og drikkevann)

VEDLEGG 6

(Jf. forskriften § 19 første og tredje ledd)

EKSEMPLER PÅ LUFTFARTSHENDELSER SOM KONSTRUKTØRER, PRODUSENTER OG PERSONER SOM FORETAR MODIFIKASJONER HAR PLIKT TIL Å RAPPORTERE

11. TEKNISKE SIDER VED LUFTFARTØYET

11.1 Drivkraft (herunder motorer, propeller og rotorsystemer) og hjelpemotorer (APU)

11.1.1 Feil i en del med begrenset levetid som medfører at delen skiftes ut før dens levetid utløper

11.1.2 Feil med felles opprinnelse som kan medføre en så høy forekomst av motorstopp under flygingen at det er fare for at flere enn én motor stanser under samme flyging

11.1.3 En motorbegrenser eller betjeningsinnretning som ikke virker når det kreves, eller som virker på feil måte

11.1.4 Feil eller funksjonssvikt i en del av en propell eller motorinstallasjon som medfører en eller flere av følgende hendelser:

- l) overhastighet på propellen (propeller overspeed),
- m) utvikling av for sterk luftmotstand,
- n) skyvkraft i motsatt retning av den flygeren velger,
- o) tap av propellen eller en viktig del av propellen,
- p) en feil som fører til kraftig ubalanse,
- q) utilsiktet endring av propellbladene til under minste fastsatte stigningsvinkel for flygning,
- r) umulig å kantstille propellen,
- s) umulig å endre propellstigning,

- t) utilsiktet endring av propellstigning,
- u) ukontrollerbart dreiemoment eller endring av hastighet,
- v) tap av lavenergideler

11.1.5 Skade eller feil på hovedrotorens girkasse/feste som kan føre til at rotorenheten løsner under flyging og/eller funksjonssvikt i rotorstyringen

11.1.6 Stans av eller feil ved hjelpemotoren (APU) når det av driftsmessige grunner kreves at denne er tilgjengelig f.eks. ETOPS, MEL

11.1.7 Umulig å stanse hjelpemotoren (APU)

11.1.8 Overhastighet

11.1.9 Umulig å starte hjelpemotoren (APU) når den kreves av driftsmessige grunner

11.2 Andre hendelser

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

11.2.2 En hendelse som ikke vanligvis anses som rapporteringspliktig (f.eks. kabinens innredning og utstyr, vannsystemer), der omstendighetene medfører en risiko for luftfartøyet eller personer om bord

11.2.3 Brann, eksplosjon, røyk eller giftig eller skadelig gass

11.2.4 Enhver annen hendelse som kan sette luftfartøyet i fare eller påvirke sikkerheten for personer om bord eller personer eller eiendom i nærheten av luftfartøyet eller på bakken

11.2.5 Feil eller svikt i høyttaleranlegget som fører til at det ikke virker eller ikke kan høres

11.2.6 Mangel på styring av flygersete under flyging

12. VEDLIKEHOLD OG REPARASJON AV LUFFARTØYET

12.1 Lekkasje av varm avtappingsluft som fører til skade på konstruksjonen

12.2 Feil ved en del med begrenset levetid som medfører at delen skiftes ut før dens levetid utløper

12.3 Skade eller forringelse (f.eks. brudd, sprekker, korrosjon, delaminering, oppløsning osv.) uansett årsak (f.eks. vibrasjon, manglende stivhet eller strukturell feil) i:

- a) en hovedkonstruksjon eller et vesentlig strukturelement (som definert i produsentens reparasjonshåndbok), der skaden eller

forringelsen overskrider tillatte grenseverdier angitt i reparasjonshåndboken og krever reparasjon eller fullstendig eller delvis utskifting,

- b) en sekundærkonstruksjon som medførte eller kunne ha medført fare for luftfartøyet,
- c) motoren, propellen eller rotorsystemet

12.4 Enhver feil, funksjonssvikt eller mangel ved et system eller utstyr, eller skade eller forringelse av det, som oppdages som resultat av overholdelse av et luftdyktighetsdirektiv eller annen obligatorisk instruks utstedt av en reguleringsmyndighet, når

- a) den oppdages første gang av den rapporterende organisasjon som kontrollerer overholdelsen
- b) den ved en påfølgende kontroll overskrider de tillatte grensene i instruksene og/eller skriftlige rutiner for reparasjon/korrigerende ikke er tilgjengelige

12.5 Feil ved et nødsystem eller nødutstyr, herunder alle utganger og belysning, også når dette brukes til vedlikehold eller kontroll

VEDLEGG 7

(Jf. forskriften § 20 første og annet ledd)

EKSEMPLER PÅ LUFTFARTSHENDELSER SOM PERSONER SOM SIGNERER ATTESTER FOR UTFØRT VEDLIKEHOLD HAR PLIKT TIL Å RAPPORTERE

13. TEKNISKE SIDER VED LUFTFARTØYET

13.1 Struktur

13.1.1 Skade på et vesentlig strukturelement som ikke har evne til å tåle skade (element med begrenset levetid). Vesentlige strukturelementer er de som bidrar vesentlig til at belastninger i forbindelse med flyging, landing og trykkforhold kan tåles, og som kan føre til katastrofale feil ved luftfartøyet dersom de skades

13.1.2 Feil eller skader som overskrider tillatte avvik for vesentlige strukturelementer, som er klassifisert som skadetolerant

13.1.3 Skader eller feil som overstiger tillatte avvik for et strukturelement, og kan redusere strukturens stivhet i en slik grad at de fastsatte marginer for vibrasjon, avvik eller reversering ikke lenger overholdes

13.1.4 Skade eller feil på et strukturelement som kan føre til frigjøring av gjenstander som kan skade personer om bord i luftfartøyet

13.1.5 Skade eller feil på et strukturelement som kan føre til at systemene ikke virker riktig

13.1.6 Tap av deler av luftfartøyet under flygingen

13.2 Systemer

13.2.1 Tap av eller vesentlig funksjonssvikt eller mangel ved et system, undersystem eller utstyrsett når standardrutiner, øvelser osv. ikke kan gjennomføres på en tilfredsstillende måte

13.2.2 Feil eller svikt i systemets særskilte funksjon(er) (ett system kan ha flere funksjoner)

13.2.3 Forstyrrelse i eller mellom systemer

- 13.2.4** Feil eller funksjonssvikt i verneinnretningen eller nødsystemet tilknyttet systemet
- 13.2.5** Redundanstap i systemet
- 13.2.6** Hendelser som følge av at systemet opptrer på en uforutsett måte,
- 13.2.7** Tap av eller vesentlig funksjonssvikt eller mangel ved et hovedsystem, undersystem eller utstyrsett (for luftfartøytyper med ett enkelt hovedsystem, undersystem eller utstyrsett)
- 13.2.8** Tap av eller vesentlig funksjonssvikt eller mangel ved flere enn ett hovedsystem, undersystem eller utstyrsett (for luftfartøytyper med flere uavhengige hovedsystemer, undersystemer eller utstyrsett)
- 13.2.9** Utløsing av et primært varslingsystem knyttet til luftfartøysystemer eller -utstyr med mindre besetningen med sikkerhet har fastslått at advarselen var falsk, og forutsatt at besetningens reaksjon på den falske advarselen ikke førte til vanskeligheter eller farer
- 13.2.10** Lekkasje av hydrauliske væsker, drivstoff, olje eller andre væsker som medfører brannfare eller mulighet for farlig forurensning av luftfartøyet, dets systemer eller utstyr, eller fare for personer om bord
- 13.2.11** Funksjonssvikt eller mangel i et indikatorsystem når dette fører til en mulighet for at det gis misvisende angivelser til besetningen
- 13.2.12** Enhver feil, funksjonssvikt eller mangel dersom den oppstår i en kritisk fase av flygingen og er relevant for systemets drift
- 13.2.13** Betydelig nedgang i den faktiske ytelse sammenlignet med den godkjente ytelse dersom dette fører til en farlig situasjon (der det tas hensyn til nøyaktigheten til metoden for ytelsesberegning), herunder bremseeffekt, drivstofforbruk osv.
- 13.2.14** Asymmetri i styresystem f.eks. flaps, forkantklaffer ("slats"), bremseklaffer osv

13.3 Drivkraft (herunder motorer, propeller og rotorsystemer) og hjelpemotorer (APU)

- 13.3.1** Flameout, stans av eller funksjonssvikt i en motor
- 13.3.2** Overhastighet eller manglende mulighet for å kontrollere hastigheten til en komponent som roterer i høy hastighet (for eksempel: hjelpemotor, luftstarter, klimaanlegg, turbingenerator, propell eller rotor)
- 13.3.3** Feil eller funksjonssvikt i en del av en motor eller motorinstallasjon som medfører en eller flere av følgende hendelser:

j) manglende beskyttelse komponenter/bruddstykker,

- k) ukontrollert innvendig eller utvendig brann, eller utslipp av varm gass,
- l) skyvkraft i en annen retning enn den flygeren velger,
- m) reverseringsmekanismen virker ikke eller virker på feil måte,
- n) manglende evne til å kontrollere effekt, skyvkraft eller o/min,
- o) skade på motorfundament
- p) delvis eller fullstendig tap av en stor del av motorinstallasjonen,
- q) tett synlig røyk eller konsentrasjoner av giftige produkter i tilstrekkelig grad til at besetning eller passasjerer mister evnen til å handle,
- r) umulig å stanse en motor på vanlig måte,
- s) umulig å omstarte en brukbar motor

13.3.4 Utilsiktet tap av skyvkraft/effekt, endring eller vibrasjon som klassifiseres som et tap av skyvkraft eller effektregulering (LOTG):

- e) for et luftfartøy med én motor, eller
- f) der det anses som for kraftig for luftfartøyet, eller
- g) der det kan påvirke flere enn én motor i et luftfartøy med flere motorer, særlig i et luftfartøy med to motorer, eller
- h) for et luftfartøy med flere motorer der samme eller lignende motortype brukes i et luftfartøy der hendelsen ville ha blitt ansett som farlig eller kritisk

13.3.5 Feil i en del med begrenset levetid som medfører at delen skiftes ut før dens levetid utløper

13.3.6 Feil med felles opprinnelse som kan medføre en så høy forekomst av motorstopp under flygingen at det er fare for at flere enn én motor stanser under samme flyging

13.3.7 En motorbegrenser eller betjeningsinnretning som ikke virker når det kreves, eller som virker på feil måte

13.3.8 Overskridelse av motorparametere

13.3.9 FOD - Fremmedlegemer som fører til skade

13.3.10 Feil eller funksjonssvikt i en del av en propell eller motorinstallasjon som medfører en eller flere av følgende hendelser:

- w) overhastighet på propellen (propeller overspeed),
- x) utvikling av for sterk luftmotstand,
- y) skyvkraft i motsatt retning av den flygeren velger,
- z) tap av propellen eller en viktig del av propellen,
- æ) en feil som fører til kraftig ubalanse,
- ø) utilsiktet endring av propellbladene til under minste fastsatte stigningsvinkel for flygning,
- å) umulig å kantstille propellen,
- aa) umulig å endre propellstigning,
- bb) utilsiktet endring av propellstigning,
- cc) ukontrollerbart dreiemoment eller endring av hastighet,
- dd) tap av lavenergideler

13.3.11 Skade eller feil på hovedrotorens girkasse/feste som kan føre til at rotorenheten løsner under flygning og/eller funksjonssvikt i rotorstyringen

13.3.12 Skade på halerotor, overføring og lignende systemer

13.3.13 Stans av eller feil ved hjelpemotoren (APU) når det av driftsmessige grunner kreves at denne er tilgjengelig f.eks. ETOPS, MEL

13.3.14 Umulig å stanse hjelpemotoren (APU)

13.3.15 Overhastighet

13.3.16 Umulig å starte hjelpemotoren (APU) når den kreves av driftsmessige grunner

13.4 Andre hendelser

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

13.4.2 En hendelse som ikke vanligvis anses som rapporteringspliktig (f.eks. kabinens innredning og utstyr, vannsystemer), der omstendighetene medfører en risiko for luftfartøyet eller personer om bord

13.4.3 Brann, eksplosjon, røyk eller giftig eller skadelig gass

13.4.4 Enhver annen hendelse som kan sette luftfartøyet i fare eller påvirke sikkerheten for personer om bord eller personer eller eiendom i nærheten av luftfartøyet eller på bakken

13.4.5 Feil eller svikt i høyttaleranlegget som fører til at det ikke virker eller ikke kan høres

13.4.6 Mangel på styring av flygersete under flyging

14. VEDLIKEHOLD OG REPARASJON AV LUFTFARTØYET

14.1 Feil montering av luftfartøyets deler eller komponenter som oppdages under en inspeksjon eller testprosedyre som ikke var beregnet for dette bestemte formålet

14.2 Lekkasje av varm avtappingsluft som fører til skade på konstruksjonen

14.3 Feil ved en del med begrenset levetid som medfører at delen skiftes ut før dens levetid utløper

14.4 Skade eller forringelse (f.eks. brudd, sprekker, korrosjon, delaminering, oppløsning osv.) uansett årsak (f.eks. vibrasjon, manglende stivhet eller strukturell feil) i:

d) en hovedkonstruksjon eller et vesentlig strukturelement (som definert i produsentens reparasjonshåndbok), der skaden eller forringelsen overskrider tillatte grenseverdier angitt i reparasjonshåndboken og krever reparasjon eller fullstendig eller delvis utskifting,

e) en sekundærkonstruksjon som medførte eller kunne ha medført fare for luftfartøyet,

f) motoren, propellen eller rotorsystemet

14.5 Enhver feil, funksjonssvikt eller mangel ved et system eller utstyr, eller skade eller forringelse av det, som oppdages som resultat av overholdelse av et luftdyktighetsdirektiv eller annen obligatorisk instruks utstedt av en reguleringsmyndighet, når

c) den oppdages første gang av den rapporterende organisasjon som kontrollerer overholdelsen

d) den ved en påfølgende kontroll overskrider de tillatte grensene i instruksjonen og/eller skriftlige rutiner for reparasjon/korrigerende ikke er tilgjengelige

14.6 Feil ved et nødsystem eller nødutstyr, herunder alle utganger og belysning, også når dette brukes til vedlikehold eller kontroll

- 14.7 Manglende overholdelse eller betydelige mangler ved utførelsen av påkrevde vedlikeholdsrutiner
- 14.8 Produkter, deler, apparater og materialer av ukjent eller mistenkelig opprinnelse
- 14.9 Misvisende, uriktige eller utilstrekkelige vedlikeholdsdata eller -rutiner som kan føre til feil ved vedlikeholdet
- 14.10 Enhver feil, funksjonssvikt eller mangel ved bakkeutstyr som brukes til prøving eller kontroll av luftfartøysystemer og -utstyr dersom problemet ikke ble påvist under obligatoriske rutineinspeksjoner og prøvingsmetoder, når dette fører til en farlig situasjon

15. FLYSIKRINGSTJENESTER, ANLEGG OG BAKKETJENESTER

15.1 Bakkearbeid og service på luftfartøy

- 15.1.1** Enhver feil, funksjonssvikt eller mangel ved bakkeutstyr som brukes til prøving eller kontroll av luftfartøysystemer og -utstyr dersom problemet ikke ble påvist under obligatoriske rutineinspeksjoner og testprosedyrer, når dette fører til en farlig situasjon
- 15.1.2** Manglende overholdelse eller betydelige mangler ved utførelsen av påkrevde vedlikeholdsrutiner