ENR 1.14 ORLAIVIŲ INCIDENTAI

1 ORLAIVIŲ INCIDENTŲ APIBRĖŽTIS

1.1 „Orlaivių incidentai“ - šia sąvoka apibrėžiamas pavojingas atsitikimas, susijęs su ATS, tai:

a) orlaivių suartėjimas (AIRPROX),
b) dideli sunkumai, sukeliantys orlaiviui pavojų, atsirandantį, pavyzdžiui, dėl:
   1) klaidingų procedūrų,
   2) procedūrų nesilaikymo, ar
   3) antžeminės įrangos gedimo.

Orlaivių suartėjimo ir AIRPROX apibrėžimas.

Orlaivių suartėjimas

Tai yra situacija, kai, piloto arba ATS personalo nuomone, atstumas tarp dviejų orlaivių, taip pat jų santykiniai padėtis ir greitis, pasidaro tokie, kad minimų orlaivių saugumui gali kilti pavojus. Orlaivių suartėjimas yra skirstomas:

Susidūrimo pavojus

Tokia orlaivių suartėjimo pavojaus klasifikacija, kai kyla orlaivių susidūrimo pavojus.

Sauga negarantuojama

Tokia orlaivių suartėjimo pavojaus klasifikacija, kai gali kilti pavojus orlaivio saugai.

Susidūrimo pavojaus nėra

Tokia orlaivių suartėjimo pavojaus klasifikacija, kai nekyla orlaivių susidūrimo pavojus.

Pavojus nenustatytas

Tokia orlaivių suartėjimo pavojaus klasifikacija, kai nėra pakankamai informacijos, kad būtų nustatytas galimas pavojus, arba įrodymai neleidžiantys tai nustatyti, jie buvo neįtikinantys ar nepakanka.

AIRPROX

Kodinis žodis, naudojamas pranešime apie orlaivių incidentus, žymintis orlaivių suartėjimą.

1.2 Orlaivių incidentai pranešimuose apibūdinami ir aprašomi taip:

ĮVYKIO TIPAS/*TYPE*
Oro eismo įvykis/*Air traffic incident*
Kaip apibūdinta ankščiau a)/*As a) above*
Kaip apibūdinta ankščiau b) 1) ir 2)/*As b) 1) and 2) above*
Kaip apibūdinta aukščiau b) 3)/*As b) 3) above*

2 PRANEŠIMŲ APIE ORLAIVIŲ INCIDENTUS FORMOS NAUDOJIMAS

Orlaivių incidentų forma yra skirta:

a) pilotui užpildyti pranešimą apie orlaivių incidentus jau atvykus arba, kad būtų patvirtintas pranešimas, kuris pirmiausia buvo padarytas per radiją skrydžio metu.
b) ATS padaliniui, kad galėtų užrašyti pranešimą apie orlaivių incidentus, kuris yra gautas radijo ryšiu, telefonu ar faksu.

ENR 1.14 AIR TRAFFIC INCIDENTS

1 DEFINITION OF AIR TRAFFIC INCIDENTS

1.1 “Air traffic incident” is used to define a serious occurrence related to the provision of ATS, such as:

a) Aircraft proximity (AIRPROX),
b) serious difficulty resulting in a hazard to aircraft caused, for example, by:
   1) faulty procedures,
   2) non-compliance with procedures, or
   3) failure of ground facilities.

Definitions for aircraft proximity and AIRPROX.

Aircraft proximity

A situation in which, in the opinion of the pilot or the ATS personnel, the distance between aircraft, as well as their relative positions and speed, has been such that the safety of the aircraft involved may have been jeopardized. Aircraft proximity is classified as follows:

Risk of collision

The risk classification of aircraft proximity in which serious risk of collision has existed.

Safety not assured

The risk classification of aircraft proximity in which the safety of the aircraft may have been jeopardized.

No risk of collision

The risk classification of aircraft proximity in which no risk of collision has existed.

Risk not determined

The risk classification of aircraft proximity in which insufficient information is available to determine the risk involved, or inconclusive or conflicting evidence precludes such determination.

AIRPROX

The code word used in an air traffic incident report to designate aircraft proximity.

1.2 Air traffic incidents are designated and identified in reports as follows:

ŽYMĖJIMAS/*DESIGNATION*
Įvykis/*Incident*
AIRPROX (orlaivių suartėjimas)/*AIRPROX (aircraft proximity)*
Procedūra/*Procedure*
Įrengimai/*Facility*

2 USE OF THE AIR TRAFFIC INCIDENT REPORTING FORM

The Air Traffic Incident Reporting Form is intended to be used:

a) by a pilot for filing a report on an air traffic incident after arrival or for confirming a report made initially by radio during the flight.
b) by an ATS unit for recording an air traffic incident report received by radio, telephone or fax.

©2012 ORO NAVIGACIJA

3 PRANEŠIMŲ TEIKIMO PROCEDŪROS (ĮSKAITANT SKRYDŽIO METU TAIKOMAS PROCEDŪRAS)

3.1 Procedūros, kurias turi atlikti pilotas, dalyvaujantis, ar dalyvavęs įvykyje, yra tokios:

a) skrendant pasinaudoti tinkamu oro ir žemės dažniu, kad būtų pranešta apie labai svarbų įvykį, ypač, jei jame dalyvauja ir kitas orlaivis, nes reikia skubiai sužinoti faktus;

b) nutūpus, kaip galima greičiau įteikti užpildytą Orlaivių incidentų pranešimo formą:
   1) kad būtų patvirtintas pranešimas apie įvykį, kuris buvo padarytas kaip ankščiau minėta a) arba kad būtų padarytas pirminis pranešimas apie tokį įvykį, jei nebuvo galima apie jį pranešti per radiją,
   2) kad būtų pranešta apie įvykį, apie kurį nereikia pranešti jo vyksmo metu.

3.2 Patvirtinantis pranešimas apie labai svarbų įvykį, apie kurį pirminis pranešimas buvo perduotas radijo ryšiu, arba pirminis pranešimas apie bet kokį kitą įvykį turi būti pateiktas Transporto kompetencijų agentūros Civilinės aviacijos departamentui. Kontaktai nurodyti GEN 1.1 dalyje.

4 PRANEŠIMŲ TEIKIMO TIKSLAS IR FORMOS TVARKYMAS

4.1 Nelaimingų atsitikimų ir incidentų tyrimo tikslas yra didinti aviacijos saugą ir užkirsti kelią jų pasikartojimui, o ne priskirti kaltę ar atsakomybę.

4.2 Pranešimų teikimo tikslas – suteikti tyrimo institucijai kuo išsamesnę informaciją apie įvykius ir leisti jai kuo greičiau parengti ataskaitą suinteresuotoms šalims apie tyrimo rezultatus ir, jei reikia, apie priemones, kurių buvo imtasi.

4.3 Informacija apie įvykius yra neidentifikuojama ir saugoma ECCAIRS (Europos aviacijos incidentų pranešimų sistemų koordinavimo centro) duomenų bazėje, kuri naudojama aviacijos saugos būklės stebėjimui.

3 REPORTING PROCEDURES (INCLUDING IN-FLIGHT PROCEDURES)

3.1 The following are the procedures to be followed by a pilot who is or has been involved in the incident:

a) during flight, to use the appropriate air/ground frequency for reporting an incident of major significance, particularly if it involves other aircraft, so as to permit the facts to be ascertained immediately;

b) as promptly as possible after landing, to submit a completed “Air Traffic Incident Reporting Form”:
   1) for confirming a report of an incident made initially as in a) above, or for making the initial report on such an incident if it was not possible to report it by radio,
   2) for reporting an incident which did not require immediate notification at the time of occurrence.

3.2 The confirmatory report on an incident of major significance initially reported by radio or the initial report on any other incident should be submitted to Civil Aviation Department of Transport Competency Agency. For contact details see GEN 1.1.

4 PURPOSE OF REPORTING AND HANDLING OF THE FORM

4.1 The purpose of accident and incident investigation is to promote aviation safety and to prevent recurrence, not to attribute blame or liability.

4.2 The purpose of reporting is to provide investigatory authorities with as complete information on occurrences as possible and thereby enable them to report back, with the least possible delay to parties concerned, the result of the investigation and, if appropriate, the remedial action taken.

4.3 Occurrence information is disidentified and stored in ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Aviation Incidents Reporting Systems) database, which is used to monitor the status of aviation safety.

©2012 ORO NAVIGACIJA