

Antopäivä: 12.6.2020	Voimaantulopäivä: 12.6.2020	Voimassa: Toistaiseksi	Revisio: 6.0
-------------------------	--------------------------------	---------------------------	-----------------

Täytäntöön pantava EU-lainsäädäntö/kansainvälinen sopimus/suositus/standardi: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 996/2010 siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 376/2014 poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla.
Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/1949) liitteet 6 ja 13.
Vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994 annettu laki (719/1994) sekä ottaen huomioon vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta 11.3.1997 annettu asetus(210/1997), kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/1949) liite 18.

Muutostiedot:

Tällä ohjeella korvataan kumottu, 19.5.2014 annettu määräys GEN M1-4 Onnettomuuksista, vakavista vaaratilanteista ja poikkeamista ilmoittaminen (TRAFI/10658/03.04.00.00/2013) sekä 8.11.2012 annettu vaarallisten aineiden ilmakuljetus määräys OPS M1-18 (TRAFI/8082/03.04.00.00/2012) raportointia koskeva osuus.

Revisio 2.0: Tarkennus poikkeamailmoituksen tekemiseen. Yksityisilmailijoiden raportointi.

Revisio 3.0: Tarkennuksia poikkeamailmoituksen tekemiseen, Q&A, www- linkit päivitetty.

Revisio 3.1: Turvasähköpostin osoite.

Revisio 4.0: Lomakkeen linkki

Revisio 5.0: Tarkennuksia kohtaan 1.2 lennonjohtaja ja lennontiedottaja, kohtaan 5 poikkeamien analysointi, kohtaan 8 uusia kysymyksiä ja vastauksia ja liite 2 yhteystietojen päivitys

Revisio 5.1: Traficom-yhteystietojen ja lomakepohjan päivitys.

Revisio 6.0: Lisätty kohta 5, tarkennettu kohtaa 6, päivitetty yhteystiedot

ILMAILUN ONNETTOMUUKSISTA, VAKAVISTA VAARATILANTEISTA JA POIKKEAMISTA ILMOITTAMINEN

SISÄLTÖ

1	ONNETTOMUUKSISTA JA VAKAVISTA VAARATILANTEISTA ILMOITTAMINEN	2
1.1	Ilma-aluksen päällikkö	2
1.2	Lennonjohtaja ja lennontiedottaja	2
1.3	Muussa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimivat henkilöt	2
2	POIKKEAMISTA ILMOITTAMINEN	2
3	ILMOITUKSEN TEKEMINEN	2
4	VAPAAEHTOINEN ILMOITUSJÄRJESTELMÄ.....	3
5	POIKKEAMATIETOJEN LUOVUTUS EUROOPPALAISESTA KESKUSREKISTERISTÄ	3
6	POIKKEAMIEN ANALYSOINTI.....	3
7	OIKEUDENMUKAINEN TURVALLISUUSKULTTUURI (JUST CULTURE).....	4
7.1	Valituselin	4
8	VAARALLISTEN AINEIDEN ILMOITUKSET	4
8.1	Tietojen antaminen vaarallisten aineiden ilmailuonnettomuuden tai vaaratilanteen jälkeen	4
8.2	Tietojen antaminen vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuuden tai -vaaratilanteen jälkeen	4
8.3	Tietojen antaminen vaatimusten vastaisesti kuljetettavaksi jätetyistä tai kuljetettavista vaarallisista aineista	5
9	KYSYMYKSIÄ JA VASTAUKSIA.....	6

LIITELUETTELO

Liite 1	ESIMERKKILUETTELO VAKAVISTA VAARATILANTEISTA	8
Liite 2	YHTEYSTIEDOT	9

Suomessa noudatetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 376/2014 poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta. Tämän ilmailuohjeen tarkoituksena on kuvata tarkemmat menettelyt ja ohjeet, joita Suomessa noudatetaan.

1 ONNETTOMUUKSISTA JA VAKAVISTA VAARATILANTEISTA ILMOITTAMINEN

1.1 Ilma-aluksen päällikkö

Ilma-aluksen päällikön on viipymättä ilmoitettava onnettomuudesta ja vakavasta vaaratilanteesta asianomaiselle ilmaliikennepalveluelimelle ja Onnettomuustutkintakeskukselle. Ilmaliikennepalveluelimelle ilmoitus on tehtävä asianomaisella radiotaajuudella tai puhelimitse ja Onnettomuustutkintakeskukselle puhelimitse.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille ilmoitus on tehtävä mahdollisimman pian tapahtuneen jälkeen.

Ilmaliikennepalveluelimelle lennon aikana tehtävässä ilmoituksessa on mainittava kaikki oleelliseksi arvioitu tieto tapahtuneesta. Vaarallisia aineita kuljetettaessa on tieto niistä tilanteen salliessa sisällytettävä ilmoitukseen.

1.2 Lennonjohtaja ja lennontiedottaja

Lennonjohtajan ja lennontiedottajan on välittömästi tehtävä ilmoitus tietoonsa tulleesta onnettomuudesta ja vakavasta vaaratilanteesta oman vastualueensa lentopelastuskeskukselle, jonka puolestaan viipymättä on ilmoitettava tapahtuneesta Onnettomuustutkintakeskukselle. Traficomille ilmoitus on tehtävä mahdollisimman pian tapahtuneen jälkeen.

1.3 Muussa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimivat henkilöt

Kun muussa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimiva henkilö havaitsee onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen, on hänen välittömästi ilmoitettava siitä asianomaiselle ilmaliikennepalveluelimelle. Traficomille ilmoitus on tehtävä mahdollisimman pian tapahtuneen jälkeen.

Huom. Luettelo vakavien vaaratilanteiden esimerkeistä on tämän ohjeen liitteenä 1. Onnettomuustutkintakeskuksen ja Traficomin yhteystiedot ovat tämän ohjeen liitteenä 2.

2 POIKKEAMISTA ILMOITTAMINEN

Luvussa 1 mainittujen henkilöiden on ilmoitettava Traficomille myös muista tilanteista kuin onnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista. Näillä muilla tilanteilla tarkoitetaan kaikkia tapahtumia, jotka vaarantavat tai, jos niihin ei puututa tai jos niitä ei käsitellä, voivat vaarantaa ilma-aluksen, siinä olevien henkilöiden tai muiden henkilöiden turvallisuuden.

3 ILMOITUKSEN TEKEMINEN

Ilmoitus onnettomuudesta, vakavasta vaaratilanteesta ja poikkeamasta on tehtävä Traficomille sähköisellä ilmoituslomakkeella. Ilmailuorganisaatioihin kuuluva henkilöstö raportoi ensisijaisesti oman organisaation turvallisuusjohtamisjärjestelmän välityksellä. Ilmoitus on tehtävä viimeistään 72h kuluttua tapahtumasta tai havainnosta.

Sähköinen lomake on saatavana suomen- ja englanninkielisenä Traficomien sivuilta <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/lentoliikenteen-onnettomuuksista-ja-vaaratilanteista-ilmoittaminen>.

Organisaatiot voivat myös erikseen sovittaessa toimittaa ilmoituksen Traficomien aineistonsiirto-rajapinnan kautta, viimeistään 72h kuluessa saatuaan tiedon tapahtumasta.

4 VAPAAEHTOINEN ILMOITUSJÄRJESTELMÄ

Ilmailulain 126 pykälässä määrätyn mukaisesti myös vapaaehtoisen ilmoitusjärjestelmän kautta saadut ilmoitukset toimitetaan Traficomiiin noudattaen pakollisen ilmoitusjärjestelmän periaatteita ja menetelmiä. Vapaaehtoisia ilmoituksia voivat tehdä myös muut kuin pakollisen ilmoitusvelvollisuuden piirissä olevat henkilöt sekä myös muista kuin pakollisesti ilmoitettavista tapahtumista.

5 POIKKEAMATIETOJEN LUOVUTUS EUROOPPALAISESTA KESKUSREKISTERISTÄ

Poikkeama-asetuksen 10 artiklan mukainen yhteystaho, jolle tietojenluovutuspyynnöt yhteis-eurooppalaisesta keskusrekisteristä osoitetaan, on Traficom.

Pyynnöt tehdään sähköisellä lomakkeella, joka löytyy tämän sivun lopusta:

<http://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/ilmailun-turvallisuustieto>

6 POIKKEAMIEN ANALYSOINTI

Poikkeama-asetuksen 13 artiklan mukaan organisaatioiden on analysoitava poikkeamia tai poikkeamaryhmiä määritelläkseen niihin liittyvät turvallisuusriskit. Tämän analyysin perusteella organisaation on määriteltävä mahdollisesti tarvittavat korjaavat tai ehkäisevät toimet, joita ilmailun turvallisuuden parantaminen edellyttää.

Kun organisaatio on tunnistanut analyysin perusteella todellisen tai mahdollisen ilmailun turvallisuuteen liittyvän riskin, sen on toimitettava 30 päivän kuluessa poikkeaman ilmoituspäivästä Traficomille analyysin alustavat tulokset, jos sellaisia on saatavilla, sekä toteutettavat korjaavat toimet. Analyysin lopulliset tulokset on toimitettava heti kun ne ovat saatavilla ja viimeistään 3kk kuluessa poikkeaman ilmoituspäivästä.

Yksittäisestä poikkeamasta tehdyn analyysin toimittamisvelvollisuuden kriteerit täyttyvät, kun organisaatio on oman analyysinsa perusteella todennut tarpeen tehdä korjaavia tai ehkäiseviä toimia riskin pienentämiseksi tai turvallisuuden kannalta epäsuotuisan kehitysuunnan korjaamiseksi.

Kaikki **poikkeamaryhmistä** tehdyt analyysit (teema-analyysit) täyttävät toimittamisvelvollisuuden kriteerit. Teema-analyysista tulisi aina käydä ilmi, miten aiheutta jatkossa seurataan (seurantasuunnitelma) ja miten analyysia päivitetään. Kertaluontoisessa teema-analyysissa sovelletaan yllämainittuja 30 päivän ja 3kk aikarajoja.

GEN T1-4 liitteessä 2 on esitetty analyysien toimitustavat ja osoitteet.

Analyysin tulee sisältää vähintään seuraavat tiedot:

- Tieto, onko kyseessä alustava analyysi, lopullinen analyysi vai teema-analyysin päivitys.
- Yrityksen oman järjestelmän tuottama asianumero(t) (file number)
- Johtopäätökset (conclusions)
- Toimenpiteet (preventive actions)
- Seurantasuunnitelma (follow-up plan)

Analyysin formaatti on organisaation päätettävissä, kunhan yllämainitut elementit sisältyvät analyysiin.

Traficomilla on oikeus myös pyytää yksittäisten poikkeamien tai poikkeamaryhmien analysointia.

7 OIKEUDENMUKAINEN TURVALLISUUSKULTTUURI (JUST CULTURE)

Oikeudenmukaisen turvallisuuskulttuurin on rohkaistava yksityishenkilöitä ilmoittamaan turvallisuuteen liittyviä tietoja. Henkilöstölle ei saa aiheutua rangaistuksiksi tai sanktioiksi tulkittavia seuraamuksia, eikä heitä saa syrjiä tai muutoin vaikeuttaa heidän työntekeään sen perusteella, että he ovat toimineet asetuksen mukaisesti.

Tämä ei kuitenkaan vapauta henkilöitä näiden tavanomaisista vastuista. Oikeudenmukainen turvallisuuskulttuuri ei suojaa tilanteissa, joissa kyseessä on tahallinen laiminlyönti tai tilanne, jossa ilmeinen riski on selkeällä ja vakavalla tavalla jätetty huomiotta ja joissa on vakavasti laiminlyöty olosuhteiden edellyttämää ammatillista huolellisuusvelvoitetta.

Asetuksen 16 artiklan mukaisesti, tietoon saatettu poikkeama tulee käsitellä organisaatiossa asianmukaisesti. Raportoijan tulee pystyä luottamaan, että käsittelyllä tavoitellaan aitoa turvallisuuskehitystä.

7.1 Valituselin

Poikkeama-asetuksen 16 artiklassa säädetään elimestä, jolle työntekijät ja muun sopimuksen perusteella palvelukseen otettu henkilöstö voivat ilmoittaa raportin käsittelyn yhteydessä just culture -periaatteen vastaiseksi kokemastaan toiminnasta.

Suomessa nimettynä elimenä toimii Liikenne- ja viestintävirasto, jossa näiden asioiden käsittely on osoitettu hallintojohtajan alaiselle lakiosaston päällikölle.

8 VAARALLISTEN AINEIDEN ILMOITUKSET

8.1 Tietojen antaminen vaarallisten aineiden ilmailuonnettomuuden tai vaaratilanteen jälkeen

VAIK-asetuksen 19 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin onnettomuus- ja vaaratilanneilmoituksiin on sisällyttävä ne lentorahtina kuljetettavia vaarallisia aineita koskevat tiedot, jotka kuljetuksen suorittaja on ennen lentoa antanut kirjallisesti ilma-aluksen päällikölle.

8.2 Tietojen antaminen vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuuden tai -vaaratilanteen jälkeen

VAIK-asetuksen 19 §:n 3 momentissa tarkoitettujen onnettomuus- ja vaaratilanneilmoitukset on tehtävä tämän ohjeen kohdan 2 mukaisesti. Tapauksista on ilmoitettava riippumatta siitä, ovatko vaaralliset aineet olleet rahtina, postina, matkustajan matkatavarana tai miehistön matkatavarana. Ilmoitus on toimitettava toimivaltaisille viranomaisille viivytyksettä, kuitenkin viimeistään 72 tunnin kuluttua tapauksesta.

Kaikki ilmoitukseen sisällytettävät seikat on ilmoitettava sellaisina kuin ne olivat tiedossa ilmoitushetkellä. Vähintään seuraavat tiedot on ilmoitettava, mikäli ne ovat saatavissa:

- a) tapahtuman aika ja paikka;
- b) lennon tunnus (radiokutsu) ja päivämäärä;
- c) selostus, millaisesta tavarasta on kyse;
- d) vaarallisten aineiden sijainti (rahti, posti, matkustajan matkatavara, miehistön matkatavara);
- e) lentorahtikirjan / postisäkin / matkatavaratarran / lentolipun numero;
- f) aineen nimi ja YK-numero;
- g) aineen vaarallisuusluokka ja mahdollinen lisävaara;
- h) pakkaustyyppi ja vaatimustenmukaisuusmerkintä;
- i) vaarallisten aineiden määrä;
- j) lähettäjän / matkustajan nimi ja osoite;
- k) arvio tapauksen syystä;
- l) toimenpiteet, joihin on ryhdytty.

Ilmoitukseen on lisäksi merkittävä ilmoituksen tekijän nimi, tehtävä, osoite ja puhelinnumero. Ilmoitukseen on toimitettava jäljennökset asiaankuuluvista asiakirjoista sekä mahdolliset valokuvat.

8.3 Tietojen antaminen vaatimusten vastaisesti kuljetettavaksi jätetyistä tai kuljetettavista vaarallisista aineista

VAIK-asetuksen 19 §:n 4 momentissa tarkoitettut ilmoitukset on tehtävä tämän ohjeen kohdan 2 mukaisesti.

Ilmoituksen sisällön osalta sovelletaan kohdan 8.2 ohjeita.

9 KYSYMYKSIÄ JA VASTAUKSIA

Kysymys (K): Mikä muuttui GEN M1-4 verrattuna?

Vastaus (V): Soveltamisala laajeni käsittämään myös maahuolinnan. Raportoitavan tiedon muoto ja välityskanava muuttuivat. Organisaatiotasolle tuli tapahtumien analysointivelvoite.

K: Mikä muuttui yksityislentäjän kannalta?

V: Peruseriaate säilyi ennallaan: mikäli epäilet, tarvitseeko asia raportoida, niin tulee ilmoitus tehdä. Raportointikanava muuttui ainoastaan sähköiseksi.

K: Mistä tapahtumista tulee raportoida?

V: Poikkeamista, jotka liittyvät ilma-aluksen operointiin, lentokelpoisuuteen, huoltoon, lennonvarmistuspalveluihin ja – laitteisiin, lentopaikkoihin ja maapalveluihin. Kauko-ohjattujen ilma-alusten käyttäjien tulee myös raportoida ilmailumääräyksen OPS M1-32 mukaisesti onnettomuuksista ja poikkeavista tilanteista.

K: Olen varjoliitäjä/riippuliitäjä. Pitääkö minun raportoida tapahtuneesta poikkeamasta, vaaratilanteesta tai onnettomuudesta Traficomiin?

V: Kyllä. Ilmailulain mukaan poikkeama-asetusta sovelletaan kaikkiin ilma-aluksiin, ml. liitimet.

K: Olen laskuvarjohyppääjä. Pitääkö minun raportoida tapahtuneesta poikkeamasta, vaaratilanteesta tai onnettomuudesta Traficomiin?

V: Traficomiin on hyvä tehdä vapaaehtoinen ilmoitus, jos osallisena on ollut ilma-alus.

K: Kenen tulee tehdä analyysijä?

V: Organisaatioiden jonka palveluksessa raportoiija työskentelee tai jolle työ tehdään. Ilmailuviranomainen voi myös pyytää erikseen analysointia mistä tahansa poikkeamasta, josta se on saanut tiedon. Kts kohta 5 poikkeamien analysointi.

K: Mitkä tapahtumat on analysoitava?

V: Toimijan on analysoitava jokainen poikkeamaraportti jollain menettelyllä. Jos toimija havaitsee samaan poikkeama/tapausr ryhmään liittyviä useampia tapauksia, sen on analysoitava lisäksi tämä kokonaisuus ("teematutkinta/analyysi"). Kts kohta 5 Poikkeamien analysointi.

K: Kuinka syvälinen analyysin tulee olla?

V: Asetuksessa ei oteta kantaa kuinka perinpohjainen analyysimenettelyn tulee olla. Poikkeamien analysointi niihin liittyvien turvallisuusriskien määrittelemiseksi voi käytännössä usein olla tapausta käsittelevän henkilön ajatusprosessi, josta saattaa syntyä "nostoja", jotka käsitellään esim. organisaation riskienarviointiprosessien mukaan. Analyysivelvoitetta on järkevä lähestyä "SMS-hengessä" eli pyrkiä tunnistamaan ja korjaamaan tunnistetut epäkohdat/riskit, jolloin käytännössä sivutuotteena syntyy asetuksen hengen tarkoittama analyysi. Epäkohtien tunnistaminen ja niiden korjaaminen onkin se oleellisin asia johon poikkeama-asetus velvoittaa.

K: Mitkä analyysit tulee lähettää Traficomille?

V: Jos analyysin perusteella toimija katsoo, että tilanteessa on ilmailun turvallisuuteen liittyvä todellinen tai mahdollinen riski, on Traficomille toimitettava 30 pv kuluessa analyysin alustavat tulokset ja 3kk kuluessa lopulliset, jos ne poikkeavat alustavista tuloksista. Toimijalla on tässä harkintavalta, mitkä riskit se katsoo olevan todellisia tai mahdollisia ilmailun turvallisuuteen liittyviä. Tämän ohjeen kohdassa 5 lisää ohjeistusta.

K: Lähettääkö Traficom lentoturvallisuusilmoituksen tarvittaessa ilma-aluksen valmistajalle?

V: Traficom ei lähetä lentoturvallisuusilmoituksia ilma-alusten valmistajille. Traficom arvioi lentoturvallisuusilmoitukset tapauskohtaisesti. Teknisten epäkohtien osalta toiminta on vakiintunut siten, että ilma-aluksen omistaja/haltija toimittaa tiedot valmistaja/tyyppikelpoisuustodistuksen haltijalle. Operatiivisissa tapauksissa saattaa esiintyä elementtejä, jotka ovat valmistaja/tyyppikelpoisuustodistuksen haltijan vastuulla. Tällöin asiassa edetään siten, että ensin otetaan yhteyttä asian ilmoittajaan ja tiedustellaan, onko ilmoittaja ollut jo yhteydessä em. vastuutahoon. Ilmoittajan kanssa käytyjen keskustelujen jälkeen asiaa arvioidaan ja päätetään jatkotoimista.

K: Mitä tarkoittaa poikkeama-asetuksen 6 artiklan vaatimus riippumattomuudesta, kun organisaatio kerää, arvioi, käsittelee, analysoi ja tallentaa poikkeamatietoja?

V: Organisaation on määriteltävä henkilö tai henkilöt, jotka tekevät kyseisiä tehtäviä tai joilla on selkeä rooli kyseisissä tehtävissä. Poikkeama-asetuksen tavoite täyttyy parhaalla mahdollisella tavalla, kun ko. henkilö/henkilöt tai heidän yksikkönsä on rakenteellisesti erotettu operatiivisesta toiminnasta. Pienissä organisaatioissa ko. henkilöiden on mahdollista esim. toimia operatiivisissa tehtävissä, kunhan organisaatio varmistuu siitä, että tietojen luottamuksellisuus ja ilmoittajan suojele hoidetaan asianmukaisesti just culture-toimintaperiaatteita noudattaen.

K: Miten poikkeamailmoituksissa olevia henkilötietoja tulee käsitellä, kun ilmoituksia analysoidaan ja käsitellään organisaatioissa?

V: Lähtökohtaisesti henkilötiedot tulee olla näkyvissä vain henkilölle/henkilöille, jotka organisaatio on määritellyt hoitamaan poikkeamatietojen keräämistä, arviointia, käsittelyä, analysointia ja tallentamista. Kyseisten henkilöiden tulee olla muun organisaation tiedossa (esim. SMS-dokumentaatioissa). Oleellisinta on, että ilmoitusten analysoinnissa ja käsittelyssä tulee noudattaa just culture-periaatteita. Nimetyillä henkilöillä tulisi olla todellinen rooli poikkeamatietojen käsittelyprosessissa, eikä henkilötietoja tule jakaa koko organisaatioissa. Muille kuin näille nimetyille henkilöille voidaan henkilötiedot antaa saataville ainoastaan, jos se on välttämätöntä poikkeaman tutkimiseksi ilmailun turvallisuuden tehostamiseksi.

K: Mistä saan tarkempaa tietoa poikkeama-asetuksesta?

V: Linkki poikkeama-asetukseen (EU) 376/2014: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0376&from=EN>

Linkki täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2015/1018: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1018&from=EN>

Linkki poikkeama-asetuksen ohjemateriaaliin:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/safety/doc/guidancematerial376.pdf>

Raportointiin liittyviä lisäkysymyksiä Liikenne- ja viestintävirastolle voi esittää oheisen linkin kautta: <https://link.webropolsurveys.com/S/233EFD31990F957F>

Lisätietoa raportoinnista sekä muuta turvallisuustietoa löytyy:

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/ilmailun-turvallisuustietoa>

Liite 1 ESIMERKKILUETTELO VAKAVISTA VAARATILANTEISTA

(ICAO Annex 13)

Luettelut tapaukset ovat tyypillisiä esimerkkejä vakavista vaaratilanteista. Luettelo ei ole täydellinen, ja sitä voidaan käyttää vain ohjeena vakavaa vaaratilannetta määritettäessä.

- Yhteentörmäyksen uhka, joka on edellyttänyt väistöliikettä tai jonka yhteydessä väistöliike olisi ollut asianmukainen yhteentörmäyksen tai vaaratilanteen välttämiseksi.
- Juuri ja juuri vältetty maakosketus ilma-aluksen ollessa normaalisti ohjaajan hallinnassa.
- Keskeytetty lentoonlähtö suljetulta tai varatulta kiitotieltä tai lentoonlähtö tällaiselta kiitotieltä, jossa porrastus esteisiin on vähäinen.
- Laskeutuminen tai laskeutumisyritys suljetulle tai varatulle kiitotielle.
- Vakava epäonnistuminen yritettäessä saavuttaa ennakoitua suoritusarvoa lentoonlähdössä tai alkunousussa.
- Kaikki tulipalot ja savu matkustajatiloissa tai rahtitiloissa ja moottoripalo, vaikka palo olisi sammutettu sammutusvälineiden avulla.
- Kaikki tapaukset, joissa ohjaamomiehistön on täytynyt käyttää varahapetta.
- Ilma-aluksen rakenteiden pettäminen tai moottorin rikkoutuminen, jota ei luokitella onnettomuudeksi.
- Ilma-aluksen toimintaa merkittävästi haittaava useiden vikojen yhtäaikainen ilmeneminen yhdessä tai useammassa ilma-aluksen järjestelmässä.
- Ohjaamomiehistön jäsenen toimintakyvyttömyys lennon aikana.
- Polttoainetilanteet, jotka edellyttäisivät ohjaajalta ilmoitusta hätätilasta.
- Vakavuusluokka A:n mukaiset kiitotielle tunkeutumiset (ICAO Doc 9870)
- Vaaratilanteet lentoonlähdössä tai laskussa, kuten vajaaksi jäänyt lasku taikka kiitotien päästä tai sivusta ulos rullaaminen laskussa tai lentoonlähdössä.
- Järjestelmien pettäminen, sääilmiöt, lentotoiminta hyväksytyjen saavutus- ja raja-arvojen ulkopuolella tai muut tapahtumat, jotka olisivat voineet vaikeuttaa ilma-aluksen hallintaa.
- Pakollisiin lennonohjauksen ja lentosuunnistuksen rinnakkaisiin järjestelmiin kuuluvan useamman kuin yhden järjestelmän pettäminen.

Liite 2 YHTEYSTIEDOT

Onnettomuustutkintakeskus

Päivystyspuhelin (24H): +358 50 5 112 112

Liikenne- ja viestintävirasto

Ilmoitukset onnettomuudesta, vakavasta vaaratilanteesta tai poikkeamasta:

<https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/lentoliikenteen-onnettomuuksista-vaaratilanteista-ja-poikkeamista-ilmoittaminen>

Analyysit ja liitteet:

lentoturvallisuus@traficom.fi

tai halutessa turvasähköpostilla joko

lentoturvallisuus@traficom.fi.s (jos lähettäjällä käytössä Sec@GW -sähköpostin salausratkaisu)

tai

<https://securemail.traficom.fi/lentoturvallisuus@traficom.fi>

Raportoijan suoja ja Just Culture väärinkäytösepäilyt:

kirjaamo@traficom.fi

Raportointiin liittyvät kysymykset:

lentoturvallisuus@traficom.fi

Eetu Pilli-Sihvola

Palvelupäällikkö

Analyysit ja kokeilut -palvelukokonaisuus