2026/1821

28.7.2026 г.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2026/1821 НА КОМИСИЯТА

от 27 юли 2026 година

за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 за установяване на списък с класификация на събитията в гражданското въздухоплаване, които трябва задължително да бъдат докладвани, по отношение на безпилотните летателни системи (БЛС), събитията в U-space, събитията по част IS, както и за премахване на изискванията за задължително докладване за някои събития, свързани със сигурността на въздухоплаването

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията ([1]), и по-специално член 4, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

(1) В съответствие с член 4, параграф 5, първа алинея от Регламент (ЕС) № 376/2014 от Комисията се изисква да приеме списък с класификация на събитията, които попадат в категориите по член 4, параграф 1 от същия регламент и трябва да се посочват при докладването на събития в рамките на системите за задължително докладване, определени в посочения регламент.

(2) С Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията ([2]) се установява списък с класификация на събитията в гражданското въздухоплаване, за които има изискване за задължително докладване съгласно Регламент (ЕС) № 376/2014.

(3) При оценката на Регламент (ЕС) № 376/2014 ([3]), извършена от Комисията през 2020 г., се стигна до заключението, че макар събитията, свързани с безпилотни летателни системи (БЛС), да попадат в приложното поле на посочения регламент, е необходима яснота по отношение на това кои са събитията, предмет на задължително докладване.

(4) Понастоящем е натрупан достатъчно оперативен опит по отношение на събития, свързани с БЛС, така че да се улесни разпознаването на потенциални значителни рискове за безопасността на въздухоплаването и да се определят подходящите изисквания за докладване.

(5) Като се имат предвид технологичните и експлоатационните различия между БЛС и пилотираните въздухоплавателни средства, следва да се включи отделно приложение за БЛС, което да обхваща конкретни събития, свързани с експлоатацията на БЛС, за да се разграничат събитията, които са специфични за БЛС, като същевременно се запазят съществуващите класификации за пилотираните въздухоплавателни средства в тяхната цялост.

([1]) ОВ L 122, 24.4.2014 г., стр. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj.

([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията от 29 юни 2015 г. за установяване на списък с класификация на събитията в гражданското въздухоплаване, които трябва задължително да бъдат докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 163, 30.6.2015 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

([3]) Работен документ на службите на Комисията — Оценка на Регламент (ЕС) № 376/2014 за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, SWD (2021) 30 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/aviation-safety-evaluation-confirms-continued-relevance-eu-rules-follow-procedures-following-safety-2021-02-18_en.

(6) В съответствие с основания на риска подход, установен съгласно Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета ([4]), задължителното докладване на събития, свързани с експлоатацията на БЛС, следва да бъде ограничено до тези видове експлоатация на БЛС, които създават значителен риск за безопасността на въздухоплаването. Съгласно член 56, параграфи 1 и 5 от посочения регламент експлоатацията на БЛС, за която се изисква сертификат или декларация за проекта, има по-висок присъщ рисков профил поради сложната оперативна среда, въздухоплавателните средства с по-добри летателни характеристики или взаимодействията с пилотираното въздухоплаване. Такава експлоатация изисква задължително докладване на събитията, свързани с безопасността, за да се гарантира разпознаването и намаляването на рисковете.

(7) За разлика от това видовете експлоатация на БЛС, за които не се изисква сертификат или декларация, не попадат в списъка на събитията, които трябва да бъдат докладвани. Този целенасочен подход гарантира, че задълженията за докладване остават пропорционални на равнището на риска, като същевременно се запазва съответствието със съществуващата рамка на Съюза за безопасност на въздухоплаването.

(8) Важно е да се отчетат и рисковете при нови сценарии, като например експлоатацията на БЛС във въздушното пространство U-space ([5]). Като се има предвид рисковият характер на операциите в U-space, особено в градска и гъсто населена среда, събития като сблъсък или загуба на контрол могат да представляват значителна заплаха за безопасността на хората и имуществото на земята, както и за другите ползватели на въздушното пространство. Очакваният ръст на експлоатацията на БЛС в U-space увеличава тези рискове, поради което докладването, както е посочено в Регламент (ЕС) № 376/2014, е от съществено значение за навременното разпознаване на опасностите, за намаляването на риска и за предотвратяването на произшествия и инциденти.

(9) В Регламент (ЕС) № 376/2014 изрично се изисква докладване на някои свързани със сигурността събития във въздухоплаването, които могат да засегнат безопасността на експлоатацията. Поради това в приложенията към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 са включени събития, свързани със сигурността. С Регламент (ЕС) 2026/247 на Комисия ([6]) бяха установени на равнището на ЕС механизмът и процесът за докладване, класифициране, обработка, съхранение, защита, анализ и обобщаване на информация относно свързани със сигурността на въздухоплаването инциденти, по-специално по отношение на актове на незаконна намеса. С оглед на тази система на ЕС за докладване на събития, свързани със сигурността, беше обмислено премахването на някои събития, свързани със сигурността на въздухоплаването, за които органите по сигурността намират по-целесъобразни решения.

(10) Някои събития, свързани със сигурността (напр. пожари, смущения от лазерно оборудване), имат двойно отражение — върху безопасността и върху сигурността — и следва да бъдат докладвани както на органите по безопасността, така и на органите по сигурността съгласно съответните законодателни рамки. Това двойно докладване се смята за необходимо, тъй като докладването само по отношение на безопасността би могло да попречи тази информация да се използва за целите на сигурността, а именно за тези цели информацията трябва да бъде налична възможно най-скоро. Освен това член 15, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 376/2014 ограничава използването на докладваните данни за събития единствено до повишаване на безопасността, като забранява споделянето им с други лица, включително с органи по сигурността.

(11) Предвиденото в Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 докладване за бомбени заплахи или отвличания, за събития, свързани със сигурността на летищата, и за неспазване на правилата за съответствие при съпоставяне на багаж или пътници по Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 следва да се запази, докато на 1 януари 2028 г. започнат да се прилагат разпоредбите за докладване на свързани със сигурността на въздухоплаването събития, посочени в точка 19 от приложението към Регламент (ЕС) 2026/247.

(12) Тъй като инцидентите, свързани с информационната сигурност, могат да засегнат нормалното и безопасно функциониране на системите, оборудването и цифровата инфраструктура, в списъка на събитията, които трябва да бъдат докладвани, са добавени общи събития, свързани с информационната сигурност.

([4]) Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/664 на Комисията от 22 април 2021 г. относно регулаторната рамка за U-space (ОВ L 139, 23.4.2021 г., стр. 161, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

([6]) Регламент (ЕС) 2026/247 на Комисията от 2 февруари 2026 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на спецификациите за национални програми за контрол на качеството в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване (ОВ L, 2026/247, 3.2.2026 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/247/oj).

(13) За да се гарантира непрекъснатото безопасно и надеждно функциониране на системите, оборудването и цифровата инфраструктура, определени събития, свързани с информационната сигурност, трябва да бъдат докладвани съгласно рамката за докладване на събития, свързани с безопасността. Въпреки че не всички събития, свързани с информационната сигурност (напр. умишлени атаки срещу системи и данни от критично значение), попадат в този обхват, случайните или неумишлените инциденти (като заразяване със зловреден софтуер, компрометирана информация или данни или сривове в системата, причинени от пропуски в сигурността) могат да породят рискове за безопасността и да дадат основание за разследване, за да се предотврати повторното им възникване. Поради това, за да бъдат обхванати такива събития, е включено изброяване в широк и общ смисъл, без подробно описание.

(14) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 127 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 се изменя, както следва:

1) приложение I се заменя с приложение I към настоящия регламент;

2) приложение II се заменя с приложение II към настоящия регламент;

3) приложение III се заменя с приложение III към настоящия регламент;

4) приложение IV се заменя с приложение IV към настоящия регламент;

5) приложение V се заменя с приложение V към настоящия регламент;

6) текстът на приложение VI към настоящия регламент се добавя като приложение VI.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 27 юли 2026 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„ПРИЛОЖЕНИЕ I

СЪБИТИЯ, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ПИЛОТИРАНИ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА

Забележка: Структурата на настоящото приложение е избрана така, че съответните събития са свързани с категориите дейности, при които те обичайно (въз основа на събрания опит) се наблюдават, с цел да се улесни докладването на тези събития. Това изброяване обаче не означава, че събитията не трябва да бъдат докладвани, в случай че възникнат извън категорията дейности, с които са свързани в списъка.

1. ЛЕТАТЕЛНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

1.1. **Подготовка на полета**

1) Използване на неверни данни или подаване на грешни стойности на оборудването, използвано за навигация или изчисляване на летателните характеристики, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

2) Превоз или опит за превоз на опасни товари в нарушение на приложими разпоредби, включително неправилно етикетиране, опаковане и обработка на опасни товари.

1.2. **Подготовка на въздухоплавателното средство**

1) Неправилен вид гориво/енергия или замърсено гориво.

2) Липсващи, неправилни или неадекватни действия за отстраняване на леда или предотвратяване на обледеняването.

1.3. **Излитане и кацане**

1) Излизане извън пътеката за рулиране или пистата за излитане и кацане.

2) Действително или потенциално неразрешено навлизане на пътека за рулиране или писта за излитане и кацане.

3) Неразрешено навлизане в зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане (зона FATO).

4) Всяко прекратено излитане.

5) Невъзможност да бъдат постигнати изискваните или очакваните летателни характеристики при излитане, минаване на втори кръг или кацане.

6) Осъществяване или опит за излитане, подход или кацане с неправилна конфигурация.

7) Удар по опашката, ръба или върха на крилото или гондолата на двигателя при излитане или кацане.

8) Подход за кацане, продължен в несъответствие с критериите за стабилизиран подход на въздушния оператор.

9) Продължаване на подхода за кацане по прибори под публикуваните минимуми и при недостатъчни визуални ориентири.

10) Кацане от съображения за сигурност или принудително кацане.

11) Кацане при скъсена или удължена дистанция.

12) Твърдо кацане.

1.4. **Всички фази на полета**

1) Загуба на контрол.

2) Дестабилизирано въздухоплавателно средство с ъгъл на тангаж или ъгъл на крен, надвишаващ нормата, или с неподходяща за условията въздушна скорост.

3) Отклонение от зададената височина на полета.

4) Активиране на мерки за защита на параметрите на полета, включително система за предупреждение за срив, вибрации на лоста, тласъци на лоста и автоматична защита.

5) Непреднамерено отклонение от желания или зададения маршрут, надвишаващо по-малката от следните две стойности: двукратната стойност на изискваните навигационни характеристики или 10 морски мили.

6) Надвишаване на ограниченията, указани в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство.

7) Експлоатация с неправилна настройка на висотомера.

8) Събития, свързани със завихряния при реактивните дюзи, винтовете и витлата, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

9) Неправилно тълкуване на информация, предоставена на екипажа в автоматичен режим или от пилотската кабина, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

1.5. **Други видове събития**

1) Непреднамерено освобождаване на товара или на друго външно пренасяно оборудване.

2) Загуба на ориентация (включително ориентация относно местоположението, режима и състоянието на системата, положението в пространството и времевия хоризонт).

3) Всяко събитие, при което човешки действия пряко са допринесли или биха могли да допринесат за произшествие или сериозен инцидент.

2. ТЕХНИЧЕСКИ СЪБИТИЯ

2.1. **Конструкция и системи**

1) Загуба на елемент от конструкцията на въздухоплавателното средство по време на полет.

2) Отказ на система.

3) Отказ на резервна система.

4) Изтичане на флуиди, което води до опасност от пожар или възможност за опасно замърсяване на конструкцията на въздухоплавателното средство, неговите системи или оборудване, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

5) Неправилно функциониране или дефекти на горивната система, оказали въздействие върху подаването и/или разпределянето на гориво.

6) Неправилно функциониране или дефект на система за индикация, водещи до подвеждащи указания за екипажа.

7) Неправилно функциониране на органите за управление на полета, като например асиметрично действие или блокиране на органите за управление на полета (например: оборудване за подемна сила (задкрилки, предкрилки) и челно съпротивление (интерцептори), управление на положението (елерони, рул за височина, рул за направление).

2.2. **Задвижване (включително двигатели, витла и винтови системи) спомагателни силови установки (ССУ)**

1) Отказ или значителна неизправност във функционирането на елемент или механизъм за управление на витло, винт или двигател.

2) Повреда или неизправност на главното/опашното витло, предавателната система и/или еквивалентни системи.

3) Угасяне, спиране на двигателя или ССУ по време на полет, когато това се изисква (например: полети с удължено време за отклонение (EDTO), списък на минималното оборудване (MEL).

4) Надвишаване на експлоатационните ограничения на двигателя, включително превишаване на скоростта или невъзможност да се контролира скоростта на високооборотен въртящ се компонент (например: ССУ, въздушен стартер, машина с въздушен цикъл, въздушен турбинен двигател, витло или винт).

5) Отказ или неправилно функциониране на елемент на двигател или силова установка, водещи до едно или повече от следните събития:

а) неправилно функциониране на системата за реверс на тягата;

б) невъзможност да се управлява мощността, тягата или честотата на въртене (обороти в минута);

в) изпускане на компоненти/отломки.

3. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С АЕРОНАВИГАЦИОННОТО ОБСЛУЖВАНЕ (АНО) И УПРАВЛЕНИЕТО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ (УВД)

1) Разрешение по контрол на въздушното движение (КВД), което не осигурява безопасност.

2) Продължителна загуба на връзка с органа за обслужване на въздушното движение (ОВД).

3) Противоречиви указания от различни органи за ОВД, което би могло да доведе до загуба на сепариране.

4) Неправилно тълкуване на радиосъобщения, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

5) Преднамерено отклонение от указанията по КВД, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

6) Попадане на безпилотно въздухоплавателно средство по време на транзитно преминаване през въздушното пространство U-Space ([1]).

4. АВАРИЙНИ И ДРУГИ КРИТИЧНИ СИТУАЦИИ

1) Събитие, водещо до обявяване на аварийна (повикване „MAYDAY“) или спешна ситуация (повикване „PAN“).

2) Всякакво горене, стопяване, дим, пушек, искрене, прегряване, пожар или експлозия.

3) Замърсяване на въздуха в пилотската или в пътническата кабина, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

4) Прилагане на неправилна извънредна или аварийна процедура от летателния или кабинния екипаж за справяне с аварийна ситуация.

5) Използване на аварийно оборудване или извънредна процедура, засягащо/а летателните характеристики при кацане или по време на полет.

6) Отказ на аварийна или спасителна система или оборудване, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

7) Невъзможност да се контролира налягането в кабината.

8) Критично ниско количество гориво/енергия или количество гориво/енергия под изисквания резерв за кацане при достигане на местоназначението.

9) Всяко използване на системата за снабдяване на екипажа с кислород.

10) Загуба на работоспособност на член на летателния или кабинния екипаж, която води до намаляване на числеността на екипажа под минималната допустима бройка съгласно сертификата.

11) Умора на екипажа, засягаща действително или потенциално способността му да изпълнява безопасно своите задължения при полет.

5. ВЪНШНА СРЕДА И МЕТЕОРОЛОГИЯ

1) Сблъсък или опасно сближение, на земята или във въздуха, с друго въздухоплавателно средство, с терена или с препятствие ([2]).

2) Инструкции за разрешаване на конфликти от бордовата система за избягване на сблъсък (ACAS RA).

3) Активиране на действителна система за предупреждение при опасно сближение със земята напр. система за предупреждение за опасно сближение със земята (GPWS)/система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS).

4) Сблъсък с диви животни, включително птици.

5) Повреди вследствие на сблъсък с чужди обекти/отломки (FOD).

6) Неочаквани лоши условия на повърхността на пистата за излитане и кацане.

7) Попадане на турбулентност от спътна струя на излитащ самолет.

8) Смущения на въздухоплавателното средство посредством огнестрелни оръжия, фойерверки, летящи хвърчила, лазерни лъчи, мощни светлинни източници, лазери, безпилотни летателни системи (БЛС) ([3]) или други подобни средства.

9) Удар от мълния, довел до повреда на въздухоплавателното средство или отказ, или неправилно функциониране на някоя система на въздухоплавателното средство.

10) Попадане в градушка, довело до повреда на въздухоплавателното средство или отказ, или неправилно функциониране на някоя система на въздухоплавателното средство.

([1]) В съответствие с член 2, точка 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/664 „въздушно пространство U-space“ означава географска зона на БЛС, определена от държавите членки, в която експлоатацията на БЛС е разрешена само ако се ползва обслужване за U-space“.

([2]) Под препятствие се разбира също превозно средство.

([3]) В съответствие с член 3, точка 3 от Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията от 12 март 2019 година относно безпилотните летателни системи и операторите от трети държави на безпилотни летателни системи (ОВ L 152, 11.6.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj) „безпилотна летателна система (БЛС)“ означава безпилотно въздухоплавателно средство, както е определено в член 3, точка 30 от Регламент (ЕС) 2018/1139, и неговият блок за управление и наблюдение“.

11) Попадане в силна турбулентност или всяко друго събитие, водещо до нараняване на лица на борда на въздухоплавателното средство, или изискващо проверка на въздухоплавателното средство след полет в условия на турбулентност.

12) Попадане в значителен срез на вятъра или гръмотевична буря, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

13) Попадане в условия на обледеняване, водещо до затруднения при управлението, повреда на въздухоплавателното средство или отказ или неправилно функциониране на някоя система на въздухоплавателното средство.

14) Попадане на вулканична пепел.

6. СИГУРНОСТ

1) Трудности при контролиране на интоксикирани, буйстващи или нарушаващи реда пътници.

2) Откриване на пътник без билет.

3) Необичайно поведение на система поради инцидент, свързан с информационната сигурност (пример: компрометирана информация или данни, заразяване със зловреден софтуер, разпределена атака тип „отказ от обслужване“ (DDoS).

4) Бомбена заплаха или отвличане (приложимо до 31 декември 2027 г.).“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ II

СЪБИТИЯ, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО ТЕХНИЧЕСКИТЕ УСЛОВИЯ, ТЕХНИЧЕСКОТО ОБСЛУЖВАНЕ И РЕМОНТА НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНОТО СРЕДСТВО

Забележка: Събитията, изброени в настоящото приложение, са от значение и за БЛС, за които се изисква сертификат или декларация за проекта съгласно член 56, параграфи 1 и 5 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

1. ПРОИЗВОДСТВО

Продукти, части или оборудване, пускани от произвеждащата организация с отклонения от приложимите данни по проект, които биха могли да доведат до възникването на потенциално опасно състояние, посочено от притежателя на типов сертификат или одобрение на проект.

2. ПРОЕКТИРАНЕ

Всяка повреда, неправилно функциониране, дефект или друг проблем, свързан с продукт, част или оборудване, което е довело или би могло да доведе до опасно състояние.

Забележка: Този списък се отнася за събитията, свързани с продукт, част, оборудване или блок за управление и наблюдение (БУН) ([1]), обхванати от типов сертификат, ограничен типов сертификат, допълнителен типов сертификат, разрешение ETSO, одобрение на проект за значителен ремонт или всяко друго съответно одобрение или декларация, смятани за издадени съгласно Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията ([2]).

3. УПРАВЛЕНИЕ НА ТЕХНИЧЕСКОТО ОБСЛУЖВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕТО НА ЛЕТАТЕЛНАТА ГОДНОСТ

1) Сериозна повреда на конструкцията (например: пукнатини, постоянни деформации, разслояване, разлепване, изгаряне, прекомерно износване или корозия), открита в рамките на техническото обслужване на въздухоплавателното средство или компонента.

2) Сериозно изтичане или замърсяване на флуиди (например: хидравлични, горивни, смазочни течности, газ или други флуиди).

3) Отказ или неправилно функциониране на елемент на двигател, силова установка и/или предавателна система, които водят до едно или повече от следните събития:

а) изпускане на компоненти/отломки;

б) неизправност в конструкцията на монтажната рама на двигателя.

4) Повреда, отказ или дефект на витло по време на полет, в резултат на което би могло да се стигне до отделяне на витлото или на голяма част от него и/или неправилно функциониране на управлението на витлото.

5) Повреда, отказ или дефект на предавателната кутия/закрепването на основния винт, в резултат на което би могло да се стигне до отделяне на винта и/или неправилно функциониране на управлението на винта по време на полет.

6) Значителна неизправност във функционирането на система или оборудване от критично значение за безопасността — включително аварийна система или оборудване — проявила се по време на изпитванията в рамките на техническото обслужване, или невъзможност за задействане на тези системи след техническото обслужване, включително БУН.

7) Необичайно поведение на система поради инцидент, свързан с информационната сигурност (пример: компрометирана информация или данни, заразяване със зловреден софтуер, разпределена атака тип „отказ от обслужване“ (DDoS).

8) Неправилно сглобяване или монтиране на компоненти на въздухоплавателното средство или БУН, открито при инспекция или процедура на изпитване, проведена с друга цел.

([1]) В съответствие с член 3, точка 38 от Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 „блок за управление и наблюдение“ означава оборудването за дистанционно управление и наблюдение на безпилотни въздухоплавателни средства, както е определено в член 3, точка 32 от Регламент (ЕС) 2018/1139“.

([2]) Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за определяне на правила за прилагане за сертифициране на летателна годност и за опазване на околната среда или за декларацията за съответствие на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части, оборудване, блокове за управление и наблюдение и компоненти на блокове за управление и наблюдение, както и за изискванията относно капацитета на проектантски и производствени организации (ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

9) Погрешна оценка на сериозен дефект, или сериозно несъответствие със списъка на минималното оборудване (MEL) и процедурите за техническия дневник.

10) Сериозна повреда на електрическата инсталация (EWIS).

11) Всеки дефект на елемент, чието качество се контролира през целия период на неговата експлоатация, който води до извеждането му от експлоатация преди изтичането на неговия срок на експлоатация.

12) Използването на продукти, немонтирано оборудване, компоненти или материали от неизвестен или подозрителен произход, или на негодни за техническо обслужване компоненти от критично значение.

13) Подвеждащи, неточни или недостатъчни данни или процедури, приложими за техническото обслужване, които могат да доведат до значителни грешки при техническото обслужване, включително езикови проблеми.

14) Неправилно контролиране или прилагане на ограниченията за техническо обслужване на въздухоплавателното средство или планово техническо обслужване, включително на БУН.

15) Пускане на въздухоплавателно средство или БУН в експлоатация след техническо обслужване в случай на несъответствие, което застрашава безопасността на полета.

16) Сериозни повреди, нанесени на въздухоплавателно средство, част или БУН в рамките на техническото обслужване, дължащи се на неправилно техническо обслужване или на използването на неподходящо или негодно оборудване за наземна поддръжка, което изисква допълнителни действия по техническото обслужване.

17) Установени случаи на изгаряне, топене, дим, искрене, прегряване или пожар.

18) Всяко събитие, при което човешки действия, включително състоянието на умора на персонала, пряко са допринесли или биха могли да допринесат за произшествие или сериозен инцидент.

19) Значителна неизправност, проблем с надеждността или повтарящ се проблем с качеството на записа, засягащи системата за запис на полета (като системата за запис на параметрите на полета, системата за запис на обмена по линията за предаване на данни или системата за запис на разговорите в пилотската кабина), или липса на информация, необходима за осигуряване на доброто функциониране на системата за запис на полета, включително тези, монтирани в БУН.

20) Използване или потенциално използване на неодобрена конфигурация или монтаж на блока за управление и наблюдение.“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

„ПРИЛОЖЕНИЕ III

СЪБИТИЯ, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО АЕРОНАВИГАЦИОННОТО ОБСЛУЖВАНЕ И СЪОРЪЖЕНИЯ

Забележка: Структурата на настоящото приложение е избрана така, че съответните събития са свързани с категориите дейности, при които те обичайно (въз основа на събрания опит) се наблюдават, с цел да се улесни докладването на тези събития. Това изброяване обаче не означава, че събитията не трябва да бъдат докладвани, в случай че възникнат извън категорията дейности, с които са свързани в списъка.

1. СЪБИТИЯ, СВЪРЗАНИ С ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНОТО СРЕДСТВО

   1) Сблъсък или опасно сближение, на земята или във въздуха, между въздухоплавателното средство и друго въздухоплавателно средство или БЛС, с терена или с препятствие ([1]), включително събитие, близко до сблъсък, със земята в условията на управляван полет (почти CFIT).

   2) Нарушаване на минимумите за сепариране ([2]).

   3) Неподходящо сепариране ([3]).

   4) Инструкции за разрешаване на конфликти от бордовата система за избягване на сблъсък (ACAS RA).

   5) Сблъсък с диви животни, включително птици.

   6) Излизане извън пътеката за рулиране или пистата за излитане и кацане.

   7) Действително или потенциално неразрешено навлизане на пътека за рулиране или писта за излитане и кацане.

   8) Неразрешено навлизане в зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане (зона FATO).

   9) Отклонение на въздухоплавателното средство от разрешението или указанията по контрол на въздушното движение (КВД).

   10) Отклонение на въздухоплавателното средство от приложима разпоредба за управление на въздушното пространство (УВД):

      а) отклонение на въздухоплавателното средство от приложими публикувани ATM процедури;

      б) нарушаване на въздушното пространство, включително неразрешено навлизане във въздушно пространство;

      в) отклонение от изискването за наличие на борда на въздухоплавателното средство на оборудване, свързано с УВД, и за операциите, както се изисква от приложимите разпоредби.

   11) Навлизане на пилотирано въздухоплавателно средство в активно въздушно пространство U-space, определено в контролирано въздушно пространство.

   12) Събития, свързани с обърквane на позивните.

2. ВЛОШАВАНЕ ИЛИ ПЪЛНА ЗАГУБА НА ОБСЛУЖВАНЕ ИЛИ ФУНКЦИИ

   1) Невъзможност за предоставяне на обслужване за УВД или за осъществяване на функции в рамките на УВД.

      а) Невъзможност за предоставяне на обслужване на въздушното движение или за осъществяване на функции по обслужването на въздушното движение.

      б) Невъзможност за предоставяне на обслужване за управление на въздушното пространство или за осъществяване на функции по управлението на въздушното пространство.

      в) Невъзможност за предоставяне на обслужване за управление на потоците и капацитета на въздушното движение или за осъществяване на функции по управление на потоците и капацитета на въздушното движение.

   2) Невъзможност за предоставяне или изпълнение на динамично преконфигуриране на въздушното пространство U-space (DAR).

   3) Липса на информация или значителна степен на некоректност, неадекватност или подвеждащ характер на предоставената от обслужващ орган информация ([4]), включително информация във връзка с лоши условия на повърхността на пистата за излитане и кацане.

([1]) Под препятствие се разбира също превозно средство.

([2]) Това се отнася за случаи, при които не са били спазени предвидените минимуми за сепариране между въздухоплавателни средства, или между въздухоплавателни средства и въздушно пространство, за което са предвидени минимуми за сепариране.

([3]) При липсата на предписани минимуми за сепариране, ситуации, при които се смята, че въздухоплавателните средства преминават твърде близо едно до друго, така че пилотите не могат да осигурят безопасно сепариране.

([4]) Например: органите за обслужване на въздушното движение (ОВД), автоматично информационно обслужване на летище (ATIS), метеорологично обслужване, навигационни бази данни, карти, диаграми, аеронавигационно информационно обслужване (АИО), ръководства.

4) Отказ на комуникационното обслужване.

5) Отказ на обзорното обслужване.

6) Отказ на функция или обслужване „Обработка и разпространение на данни“.

7) Отказ на навигационното обслужване.

8) Отказ на системата за сигурност на УВД, който е имал или би могъл да има непосредствено отрицателно въздействие върху безопасното предоставяне на обслужването.

9) Значително претоварване на обслужването на въздушното движение (ОВД) в сектор/позиция, водещо до потенциално влошаване в предоставянето на обслужването.

10) Неправилно получаване или неправилна интерпретация на важни съобщения, включително неразбиране на използвания език, когато това е имало или би могло да има непосредствено отрицателно въздействие върху безопасното предоставяне на обслужването.

11) Продължителна загуба на връзка с въздухоплавателното средство или с други органи за ОВД.

3. ДРУГИ СЪБИТИЯ

1) Обявяване на аварийна (повикване „MAYDAY“) или спешна ситуация (повикване „PAN“).

2) Значителни външни смущения при аеронавигационното обслужване (например смущения на функциите на системата за приземяване по прибори (ILS), всенасочените УКВ радиофарове (VOR) и комуникациите вследствие на работата на радиопредавателни станции, излъчващи в обхвата с честотна модулация (FM).

3) Смущения на работата на въздухоплавателно средство, орган за ОВД или радиосъобщително предаване посредством огнестрелни оръжия, фойерверки, летящи хвърчила, лазерни лъчи, мощни светлинни източници, лазери, безпилотни летателни системи (БЛС) или други подобни средства.

4) Изхвърляне на гориво.

5) Необичайно поведение на система поради инцидент, свързан с информационната сигурност (пример: компрометирана информация или данни, заразяване със зловреден софтуер, разпределена атака тип „отказ от обслужване“ (DDoS).

6) Умора, засягаща действително или потенциално способността на екипажа да изпълнява безопасно задълженията по аеронавигационното обслужване или въздушния превоз.

7) Всяко събитие, при което човешки действия пряко са допринесли или биха могли да допринесат за произшествие или сериозен инцидент.

8) Бомбена заплаха или отвличане (приложимо до 31 декември 2027 г.).“

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

„*ПРИЛОЖЕНИЕ IV*

СЪБИТИЯ, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО ЛЕТИЩАТА И НАЗЕМНОТО ОБСЛУЖВАНЕ

1. УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ЛЕТИЩЕТО

Забележка: Структурата на настоящия раздел е избрана така, че съответните събития са свързани с категориите дейности, при които те обичайно (въз основа на събрания опит) се наблюдават, с цел да се улесни докладването на тези събития. Това изброяване обаче не означава, че събитията не трябва да бъдат докладвани, в случай че възникнат извън категорията дейности, с които са свързани в списъка.

1.1. **Събития, свързани с въздухоплавателни средства и препятствия**

1) Сблъсък или опасно сближение, на земята или във въздуха, между въздухоплавателното средство и друго въздухоплавателно средство, с терена или с препятствие ([1]).

2) Сблъсък с диви животни, включително птици.

3) Излизане извън пътеката за рулиране или пистата за излитане и кацане.

4) Действително или потенциално неразрешено навлизане на пътека за рулиране или писта за излитане и кацане.

5) Неразрешено навлизане в зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане (зона FATO) или излизане извън нея.

6) Неизпълнение на разрешение, указание или ограничение от въздухоплавателно или превозно средство, докато то се движи по работната площ на летището (например: погрешна писта за излитане и кацане, пътека за рулиране или част от летището с ограничен достъп).

7) Наличие на чужд обект в работната площ на летището, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

8) Наличие на препятствия на дадено летище или край него, които не са публикувани в сборници за аеронавигационна информация (AIP) или чрез известие за авиаторите (NOTAM) и/или които не са маркирани или осветени подходящо.

9) Необходимост от придвижване на заден ход чрез тласкане или обръщане на посоката на задвижване или смущения при рулиране, предизвикани от превозно средство, оборудване или лице.

10) Пътници или неупълномощено лице, оставени без надзор на перона.

11) Последствия от завихряния при реактивни дюзи, винтове или витла.

12) Обявяване на аварийна (повикване „MAYDAY“) или спешна ситуация (повикване „PAN“).

1.2. **Влошаване или пълна загуба на обслужване или функции**

1) Загуба или отказ на връзката между:

а) летище, превозно средство или друг наземен персонал и органа за обслужване на въздушното движение или органа за обслужване по управление на перона;

б) органа за обслужване по управление на перона и въздухоплавателно средство, превозно средство или орган за обслужване на въздушното движение.

2) Отказ, неизправност или дефект на летищното оборудване или система, в резултат на които са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство или лицата на борда.

3) Необичайно поведение на система поради инцидент, свързан с информационната сигурност (пример: компрометирана информация или данни, заразяване със зловреден софтуер, разпределена атака тип „отказ от обслужване“ (DDoS).

4) Значителни недостатъци при осветлението, маркировката или обозначенията на летището.

5) Отказ на системата за сигнализиране на аварии на летището.

6) Спасителното и противопожарното обслужване не е предоставено съгласно приложимите изисквания.

([1]) Под препятствие се разбира също превозно средство.

1.3. **Други събития**

1) Огън, дим, експлозии в помещенията, околностите или оборудването на летището, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

2) Неразрешена експлоатация на БЛС на летището или в околностите му, която застрашава или може да застраши безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства.

3) Недокладване на значителна промяна в експлоатационните условия на летището, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

4) Липсващи, неправилни или неадекватни действия за отстраняване на леда или предотвратяване на обледеняването.

5) Значително разливане при зареждане с гориво.

6) Зареждане със замърсено гориво или гориво/енергия от неправилен вид, или други основни флуиди (включително кислород, азот, машинно масло и питейна вода).

7) Неуспешен опит за подобряване на лошите условия на повърхността на пистата за излитане и кацане.

8) Всяко събитие, при което човешки действия пряко са допринесли или биха могли да допринесат за произшествие или сериозен инцидент.

9) Събития, свързани със сигурността на летището (например: незаконно влизане, саботаж, бомбени заплахи) (приложимо до 31 декември 2027 г.).

2. НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА

Забележка: Структурата на настоящия раздел е избрана така, че съответните събития са свързани с категориите дейности, при които те обичайно (въз основа на събрания опит) се наблюдават, с цел да се улесни докладването на тези събития. Това изброяване обаче не означава, че събитията не трябва да бъдат докладвани, в случай че възникнат извън категорията дейности, с които са свързани в списъка.

2.1. **Събития, свързани с въздухоплавателните средства и летището**

1) Сблъсък или опасно сближение, на земята или във въздуха, между въздухоплавателното средство и друго въздухоплавателно средство, с терена или с препятствие ([2]).

2) Неразрешено навлизане на писта за излитане и кацане или пътека за рулиране.

3) Излизане извън пистата за излитане и кацане или пътеката за рулиране.

4) Значително замърсяване на конструкцията, системите и оборудването на въздухоплавателното средство в резултат на превоза на багаж, поща или товари.

5) Необходимост от придвижване на заден ход чрез тласкане или обръщане на посоката на задвижване или смущения при рулиране, предизвикани от превозно средство, оборудване или лице.

6) Наличие на чужд обект в работната площ на летището, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

7) Пътници или неупълномощено лице, оставени без надзор на перона.

8) Огън, дим, експлозии в помещенията, околностите или оборудването на летището, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

9) Необичайно поведение на система поради инцидент, свързан с информационната сигурност (пример: компрометирана информация или данни, заразяване със зловреден софтуер, DDoS).

10) Събития, свързани със сигурността на летището (например: незаконно влизане, саботаж, бомбени заплахи) (приложимо до 31 декември 2027 г.).

2.2. **Влошаване или пълна загуба на обслужване или функции**

1) Загуба или отказ на връзката с въздухоплавателно средство, превозно средство, органа за обслужване на въздушното движение или органа за обслужване по управлението на перона.

2) Отказ, неизправност или дефект на летищното оборудване или система, в резултат на които са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство или лицата на борда.

3) Значителни недостатъци при осветлението, маркировката или обозначенията на летището.

([2]) Под препятствие се разбира също превозно средство.

2.3. **Събития, специфични за наземното обслужване**

1) Неправилни действия при товарене на пътници, багаж, поща или товари, които могат да окажат съществено влияние върху масата и/или баланса на въздухоплавателното средство (включително значителни грешки в изчисленията за сборната товарителница).

2) Отстраняване на оборудването за качване на борда, водещо до застрашаване на лицата на борда на въздухоплавателното средство.

3) Неправилно складиране или обезопасяване на багаж, поща или товари, което би могло по някакъв начин да застраши въздухоплавателното средство, неговото оборудване или лицата на борда му, или да възпрепятства аварийното евакуиране.

4) Превоз, опит за превоз или боравене с опасни товари, което е довело или би могло да доведе до накърняване на безопасността на експлоатацията или до опасно състояние (например: инцидент или произшествие с опасни товари, както е посочено в техническите инструкции на ИКАО ([3])).

5) Неспазване на изискваните процедури за наземна обработка и обслужване на въздухоплавателни средства, особено на процедурите за отстраняване на леда, презареждане с гориво или с електроенергия или товарене, включително неправилно разполагане или отстраняване на оборудване.

6) Значително разливане при зареждане с гориво.

7) Зареждане на неправилни количества гориво/енергия, което може да окаже съществено влияние върху дължината на полета, ефективността, баланса или структурната сила на въздухоплавателното средство.

8) Зареждане със замърсено гориво или гориво/енергия от неправилен вид, или други основни флуиди (включително кислород, азот, машинно масло и питейна вода).

9) Отказ, неизправност или дефект на наземно оборудване, използвано за наземно обслужване, което е довело или може да доведе до повреди на въздухоплавателното средство (например: теглич или наземна спомагателна силова установка (GPU).

10) Липсващи, неправилни или неадекватни действия за отстраняване на леда или предотвратяване на обледеняването.

11) Щети, нанесени на въздухоплавателните средства от съоръжения за наземно обслужване или превозни средства, включително недокладвани по-рано щети.

12) Всяко събитие, при което човешки действия пряко са допринесли или биха могли да допринесат за произшествие или сериозен инцидент.

13) Необичайно поведение на система поради инцидент, свързан с информационната сигурност (пример: компрометирана информация или данни, заразяване със зловреден софтуер, разпределена атака тип „отказ от обслужване“ (DDoS).

14) Несъответствие при съпоставяне на багаж или пътници (приложимо до 31 декември 2027 г.).“

([3]) Технически инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (ICAO — Doc 9284).

ПРИЛОЖЕНИЕ V

„ПРИЛОЖЕНИЕ V

СЪБИТИЯ, СВЪРЗАНИ С ПИЛОТИРАНИ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА, РАЗЛИЧНИ ОТ СЛОЖНИТЕ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА С МОТОРНА ТЯГА, ВКЛЮЧИТЕЛНО ПЛАНЕРИ И ЛЕТАТЕЛНИ АПАРАТИ, ПО-ЛЕКИ ОТ ВЪЗДУХА

По смисъла на настоящото приложение:

а) „въздухоплавателно средство, различно от сложно въздухоплавателно средство с моторна тяга“ означава всяко въздухоплавателно средство, различно от това, което е определено в точка 129 от приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1020 на Комисията ([1]);

б) „планер“ има значението, определено в член 2, точка 117 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията ([2]);

в) „летателни апарати, по-леки от въздуха“ има значението, определено в точка ML10 от раздел „Дефиниции на термините, използвани в настоящия списък“ на приложението към Директива 2009/43/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([3]).

1. ПИЛОТИРАНИ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА, РАЗЛИЧНИ ОТ СЛОЖНИТЕ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА С МОТОРНА ТЯГА, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА ПЛАНЕРИ И ЛЕТАТЕЛНИ АПАРАТИ, ПО-ЛЕКИ ОТ ВЪЗДУХА

Забележка 1: Структурата на настоящия раздел е избрана така, че съответните събития са свързани с категориите дейности, при които те обичайно (въз основа на събрания опит) се наблюдават, с цел да се улесни докладването на тези събития. Това изброяване обаче не означава, че събитията не трябва да бъдат докладвани, в случай че възникнат извън категорията дейности, с които са свързани в списъка.

Забележка 2: Настоящото приложение V съдържа събитията и друга свързана с безопасността информация, които трябва да се докладват при експлоатацията на пилотирани въздухоплавателни средства, различни от сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, включително планери и летателни апарати, по-леки от въздуха.

1.1. **Летателна експлоатация**

1) Непреднамерена загуба на контрол.

2) Кацане извън предвидената зона за кацане.

3) Невъзможност или неспособност на въздухоплавателното средство да постигане необходимите летателни характеристики, очаквани в нормални условия по време на излитане, набиране на височина или кацане.

4) Неразрешено навлизане на писта за излитане и кацане.

5) Излизане извън пистата за излитане и кацане.

6) Всеки полет, изпълнен с въздухоплавателно средство без летателна годност или с незавършена подготовка за полет, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

7) Полет, който не е бил планиран за изпълнение по приборни метеорологични условия (IMC) на въздухоплавателно средство, което не е сертифицирано по правилата за полети по прибори (ППП), или чийто пилот не е квалифициран за полети по прибори, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

8) Непреднамерено изпускане на товар ([4]).

([1]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1020 на Комисията от 24 май 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 по отношение на операциите на вертолети за спешна медицинска помощ (ОВ L 137, 25.5.2023 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1020/oj).

([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([3]) Директива 2009/43/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за опростяване на реда и условията за трансфер на продукти, свързани с отбраната, вътре в Общността (ОВ L 146, 10.6.2009 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/43/oj).

([4]) Тази точка се отнася само до търговски операции по смисъла на член 3, точка 24 от Регламент (ЕС) 2018/1139. От това следва, че „търговски въздушен превоз“ означава полет на въздухоплавателно средство за превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или друго възнаграждение“.

1.2. **Технически събития**

1) Необичайни силни вибрации (например: вибрации на елероните, руля за височина или витлата).

2) Всеки случай на неправилно функциониране или прекъсване на връзката с елементи за управление на полета.

3) Отказ или сериозно увреждане на конструкцията на въздухоплавателното средство.

4) Загуба на елемент от конструкцията или инсталацията на въздухоплавателното средство по време на полет.

5) Отказ на двигател, винт, витло, горивна система или друга основна система.

6) Изтичане на флуид, довело до опасност от пожар или възможно опасно отлагане върху конструкцията на въздухоплавателното средство, неговите системи или оборудване, или до риск за лицата на борда.

1.3. **Взаимодействие с аеронавигационното обслужване (АНО) и управлението на въздушното движение (УВД)**

1) Взаимодействие с аеронавигационното обслужване (например: предоставяне на неправилно обслужване, противоречива информация или отклоняване от разрешение), в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

2) Нарушаване на въздушното пространство.

1.4. **Аварийни и други критични ситуации**

1) Събитие, водещо до издаване на аварийно повикване.

2) Пожар, експлозия, дим, токсични газове или токсични изпарения във въздухоплавателното средство.

3) Загуба на работоспособност на пилота, вследствие на която той не може да изпълнява задълженията си.

1.5. **Външна среда и метеорология**

1) Сблъсък, на земята или във въздуха, с друго въздухоплавателно средство, с терена или с препятствие ([5]).

2) Опасно сближение, на земята или във въздуха, с друго въздухоплавателно средство, с терена или с препятствие ([6]), което изисква аварийна маневра за избягване на сблъсък.

3) Сблъсък с диви животни, включително птици, водещ до повреда на въздухоплавателното средство, или до загуба или неправилно функциониране на основен елемент от обслужването.

4) Смущения на въздухоплавателното средство посредством огнестрелни оръжия, фойерверки, летящи хвърчила, лазерни лъчи, мощни светлинни източници, лазери, безпилотни летателни системи (БЛС) или други подобни средства.

5) Удар от мълния, водещ до повреда на въздухоплавателното средство или загуба на някои негови функции.

6) Попадане в силна турбулентност, довело до нараняване на лица на борда на въздухоплавателното средство или до необходимост от проверка на въздухоплавателното средство след полета за повреди в резултат от турбулентността.

7) Обледеняване, включително обледеняване на карбуратора, което е застрашило или би могло да застраши въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

1.6. **Сигурност на информацията**

1) Необичайно поведение на система поради инцидент, свързан с информационната сигурност (пример: компрометирана информация или данни, заразяване със зловреден софтуер, разпределена атака тип „отказ от обслужване“ (DDoS).

1.7. **Събития, свързани с въздушното пространство U-space**

1) Навлизане във въздушното пространство U-space, определено в неконтролирано въздушно пространство без активно устройство за електронната видимост (e-Conspicuity) ([7]).

2) Значителна неизправност, проблем с надеждността или повтарящ се проблем с качеството, засягащи устройствата или инсталациите за електронна видимост.

3) Попадане на близко разстояние до безпилотно въздухоплавателно средство по време на транзитно преминаване през въздушното пространство U-Space.

([5]) Под препятствие се разбира също превозно средство.

([6]) Под препятствие се разбира също превозно средство.

([7]) Електронна видимост на пилотираните въздухоплавателни средства във въздушното пространство U-space съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/666 на Комисията от 22 април 2021 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 923/2012 по отношение на изискванията за пилотираното въздухоплаване, осъществявано във въздушното пространство U-space (ОВ L 139, 23.4.2021 г., стр. 187, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/666/oj).

2. ПЛАНЕРИ

Забележка: Структурата на настоящия раздел е избрана така, че съответните събития са свързани с категориите дейности, при които те обичайно (въз основа на събрания опит) се наблюдават, с цел да се улесни докладването на тези събития. Това изброяване обаче не означава, че събитията не трябва да бъдат докладвани, в случай че възникнат извън категорията дейности, с които са свързани в списъка.

2.1. **Летателна експлоатация**

1) Непреднамерена загуба на контрол.

2) Събитие, при което пилотът на планера не е бил в състояние да освободи кабела на лебедката или въздушното теглително въже и е трябвало да го направи посредством аварийни процедури.

3) Всяко освобождаване на кабела на лебедката или въздушното теглително въже, ако освобождаването е застрашило или е могло да застраши въздухоплавателното средство, лицата на борда или други лица.

4) В случай на мотопланер, отказ на двигател по време на излитане.

5) Всеки полет, изпълнен с планер без летателна годност или с незавършена подготовка за полет, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени планерът, лицата на борда или други лица.

2.2. **Технически събития**

1) Необичайни силни вибрации (например: вибрации на елероните, руля за височина или витлата).

2) Всеки случай на неправилно функциониране или прекъсване на връзката с елементи за управление на полета.

3) Отказ или сериозно увреждане на конструкцията на планера.

4) Загуба на елемент от конструкцията или инсталацията на планера по време на полет.

2.3. **Взаимодействие с аеронавигационното обслужване (АНО) и управлението на въздушното движение (УВД)**

1) Взаимодействие с аеронавигационното обслужване (например: предоставяне на неправилно обслужване, противоречива информация или отклоняване от разрешение), в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени планерът, лицата на борда или други лица.

2) Нарушения на въздушното пространство.

2.4. **Аварийни и други критични ситуации**

1) Събитие, водещо до издаване на аварийно повикване.

2) Всяка ситуация, в която няма безопасна зона за кацане на разположение.

3) Пожар, експлозия, дим, или токсични газове или изпарения в планера.

4) Загуба на работоспособност на пилота, вследствие на която той не може да изпълнява задълженията си.

2.5. **Външна среда и метеорология**

1) Сблъсък, на земята или във въздуха, с въздухоплавателно средство, с терена или с препятствие ([8]).

2) Опасно сближение, на земята или във въздуха, с въздухоплавателно средство, с терена или с препятствие ([9]), което изисква аварийна маневра за избягване на сблъсък.

3) Смущения на планера посредством огнестрелни оръжия, фойерверки, летящи хвърчила, лазерни лъчи, мощни светлинни източници, лазери, безпилотни летателни системи (БЛС) или други подобни средства.

4) Удар от мълния, водещ до повреда на планера или загуба на някои негови функции.

2.6. **Събития, свързани с въздушното пространство U-space**

1) Навлизане във въздушното пространство U-space, определено в неконтролирано въздушно пространство без активно устройство за електронната видимост (e-Conspicuity).

2) Значителна неизправност, проблем с надеждността или повтарящ се проблем с качеството, засягащи устройствата или инсталациите за електронна видимост.

3) Попадане на близко разстояние до безпилотно въздухоплавателно средство по време на транзитно преминаване през въздушното пространство U-Space.

([8]) Под препятствие се разбира също превозно средство.
([9]) Под препятствие се разбира също превозно средство.

3. ЛЕТАТЕЛНИ АПАРАТИ, ПО-ЛЕКИ ОТ ВЪЗДУХА (АЕРОСТАТИ И ДИРИЖАБЛИ)

Забележка: Структурата на настоящия раздел е избрана така, че съответните събития са свързани с категориите дейности, при които те обичайно (въз основа на събрания опит) се наблюдават, с цел да се улесни докладването на тези събития. Това изброяване обаче не означава, че събитията не трябва да бъдат докладвани, в случай че възникнат извън категорията дейности, с които са свързани в списъка.

3.1. **Летателна експлоатация**

1) Всеки полет, изпълнен с летателен апарат, по-лек от въздуха, без летателна годност или с незавършена подготовка за полет, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени по-лекият от въздуха летателен апарат, лицата на борда или други лица.

2) Непреднамерено трайно изгасване на запалителния пламък.

3.2. **Технически събития**

1) Отказ на част или елемент от следния списък: потапящата тръба на горивен цилиндър, ролка на обвивката, управляващо въже, привързващо въже, вентил, теч на запечатания вентил на горелката, теч на запечатания вентил на горивния цилиндър, карабина, повреда на горивопровода, вентил за балонния газ, обвивка или балонет, вентилатор, клапан за намаляване на налягането (балони, използващи по-лек от въздуха газ), лебедка (привързани балони, използващ по-лек от въздуха газ).

2) Значително изтичане или загуба на балонен газ (например: порьозност, разместване във вентила за балонния газ).

3.3. **Взаимодействие с аеронавигационното обслужване (АНО) и управлението на въздушното движение (УВД)**

1) Взаимодействие с аеронавигационното обслужване (например: предоставяне на неправилно обслужване, противоречива информация или отклоняване от разрешение), в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени по-лекият от въздуха летателен апарат, лицата на борда или други лица.

2) Нарушаване на въздушното пространство.

3.4. **Аварийни и други критични ситуации**

1) Събитие, водещо до издаване на аварийно повикване.

2) Пожар, експлозия, дим или токсични изпарения в по-лек от въздуха летателен апарат (с изключение на продуктите от нормалната работа на горелката).

3) Изхвърляне на пътници от коша или гондолата на по-лекия от въздуха летателен апарат.

4) Загуба на работоспособност на пилота, вследствие на която той не може да изпълнява задълженията си.

5) Непреднамерено повдигане във въздуха или повличане на наземен екипаж, водещо до смърт или нараняване на лица.

3.5. **Външна среда и метеорология**

1) Сблъсък или опасно сближение, на земята или във въздуха, с въздухоплавателно средство, с терена или с препятствие ([10]), в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени по-лекият от въздуха летателен апарат, лицата на борда или други лица.

2) Смущения на по-лек от въздуха летателен апарат посредством огнестрелни оръжия, фойерверки, летящи хвърчила, лазерни лъчи, мощни светлинни източници, лазери, безпилотни летателни системи (БЛС) или други подобни средства.

3) Неочаквано попадане в неблагоприятни метеорологични условия, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени по-лекият от въздуха летателен апарат, лицата на борда или други лица.

3.6. **Събития, свързани с въздушното пространство U-space**

1) Навлизане във въздушното пространство U-space, определено в неконтролирано въздушно пространство без активно устройство за електронната видимост (e-Conspicuity).

2) Значителна неизправност, проблем с надеждността или повтарящ се проблем с качеството, засягащи устройствата или инсталациите за електронна видимост.

3) Попадане на близко разстояние до безпилотно въздухоплавателно средство по време на транзитно преминаване през въздушното пространство U-Space.“

([10]) Под препятствие се разбира също превозно средство.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

„ПРИЛОЖЕНИЕ VI

СЪБИТИЯ, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА БЕЗПИЛОТНИ ЛЕТАТЕЛНИ СИСТЕМИ (БЛС)

Забележка 1: Структурата на настоящото приложение е избрана така, че съответните събития са свързани с категориите дейности, при които те обичайно (въз основа на събрания опит) се наблюдават, с цел да се улесни докладването на тези събития. Това изброяване обаче не означава, че събитията не трябва да бъдат докладвани, в случай че възникнат извън категорията дейности, с които са свързани в списъка.

Забележка 2: Настоящото приложение съдържа събитията и друга свързана с безопасността информация, които трябва да бъдат докладвани при експлоатацията на БЛС, за които се изисква сертификат или декларация за проекта съгласно член 56, параграфи 1 и 5 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

Забележка 3: Събитията в средата U-space, изброени в точка 6, трябва да се докладват от дистанционно управляващите пилоти и операторите на БЛС, когато изпълняват своите операции във въздушното пространство U-space.

1. ЛЕТАТЕЛНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

1.1. **Планиране на полетите и подготовка на БЛС**

1) Експлоатацията на БЛС се планира в оперативен обем, надвишаващ ограниченията, описани в издадените разрешения или правата по свидетелството за оператор на лека БЛС (LUC).

2) Неподходящо планиране на експлоатацията на БЛС и свързаните с нея мерки за намаляване на риска, които са застрашили или биха могли да застрашат въздухоплавателни средства или лица (пример: извънредни и аварийни процедури, оперативен обем, изискване за тактическо понижаване на параметрите (TMPR) ([1]).

3) Използване на неверни данни или подаване на грешни стойности на БЛС или на оборудването, използвано за навигация или изчисляване на летателните характеристики, водещи до неизправност или повреда на БЛС, в резултат на която са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателни средства или лица.

4) Конфигурация на БЛС, различна от инструкциите, определени или разрешени от производителя или от компетентния орган (например: полезен товар, софтуерна конфигурация и др.), в резултат на които са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени безпилотното въздухоплавателно средство или друго въздухоплавателно средство, или лице.

5) Превоз или опит за превоз на опасни товари в нарушение на приложими разпоредби, включително неправилно етикетиране, опаковане и обработка на опасни товари.

6) Неправилен, неподходящ или деградирал източник на енергия (включително гориво).

7) Липсващи, неправилни или неадекватни действия за отстраняване на леда или предотвратяване на обледеняването.

1.2. **Излитане и кацане — експлоатация от/до летища или вертипортове**

1) Неразрешено навлизане на писта за излитане и кацане, неразрешено навлизане в зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане (зона FATO).

2) Излизане извън пистата за излитане и кацане.

3) Всяко прекратено излитане.

4) Осъществяване или опит за излитане, подход или кацане с неправилна конфигурация.

5) Удар по опашката, ръба или върха на крилото или гондолата на двигателя при излитане или кацане.

6) Събития, свързани със завихряния при реактивните дюзи, винтовете и витлата, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателни средства или лица.

7) Твърдо кацане, кацане при скъсена или удължена дистанция.

8) Повреди вследствие на сблъсък с чужди обекти/отломки (FOD) или лоши условия на повърхността на пистата за излитане и кацане.

([1]) TMPR са мерки, използвани при оценките на риска по отношение на безпилотни летателни апарати с цел предотвратяване на сблъсъци във въздуха чрез премахване на остатъчния риск във въздуха.

1.3. **Излитане и кацане — експлоатация извън летища или вертипортове**

1) Излитане, кацане извън предвидената зона за кацане.

2) Неподходящи мерки за сигурност и безопасност на земята, в резултат на които са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени лица.

1.4. **Всички фази на полета**

1) Загуба на контрол върху операцията.

2) Продължителна загуба на визуален ориентир за експлоатация в обсега на видимост (VLOS) (пример: поради неблагоприятни метеорологични условия или препятствия).

3) Загуба на ориентация относно местоположението (пример: включително условия на околната среда, познаване на режима и системата, прекомерно работно натоварване, загуба на ориентация относно положението в пространството, времевия хоризонт и неправилно взаимодействие с оборудването за дистанционно управление на безпилотното въздухоплавателно средство (блок за управление и наблюдение (БУН) ([2])).

4) Неправилно управление на горивото или енергията (пример: критично ниско количество гориво/енергия или количество гориво/енергия под изисквания резерв за кацане при достигане на местоназначението.

5) Невъзможност или неспособност на въздухоплавателното средство да постигане необходимите летателни характеристики, очаквани в нормални условия по време на излитане, набиране на височина или кацане.

6) Превишаване на ограниченията за въздухоплавателните средства, определени от производителя.

7) Експлоатация с неправилна настройка на висотомера.

8) Неправилно тълкуване на режима на автоматизация на БЛС или на всяка информация от БУН, предоставена на дистанционно управляващия екипаж, в резултат на която са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателни средства или лица.

9) Невъзможност за предоставяне на идентификация от разстояние или идентификация на въздухоплавателното средство.

10) Непреднамерено освобождаване на товара или на друго външно пренасяно оборудване.

11) Отклонения от разрешения оперативен обем, надвишаващи ограниченията, описани в издадените разрешения за експлоатация или правата по свидетелството за оператор на лека БЛС (LUC) или разрешения полетен план на БЛС, включително, но не само:

а) неразрешена експлоатация на БЛС над места, на които се събират множество хора;

б) нарушаване на въздушното пространство;

в) нарушаване на географски зони, в които не е разрешена експлоатацията на БЛС или за които не е получено изискваното разрешение за полет.

1.5. **Допълнителни събития при експлоатация на БЛС с лица на борда**

1) Физическо неразположение, загуба на работоспособност на член на екипажа, в резултат на които са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени безпилотното въздухоплавателно средство или друго въздухоплавателно средство, или лице.

2) Замърсяване на въздуха в пътническата кабина, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени лицата на борда или други лица.

3) Трудности при контролиране на интоксикирани, буйстващи или нарушаващи реда пътници.

4) Откриване на пътник без билет.

2. ТЕХНИЧЕСКИ СЪБИТИЯ

2.1. **Конструкция и системи**

1) Загуба на елемент от конструкцията на безпилотното въздухоплавателно средство по време на полет.

2) Изтичане на флуиди, което води до опасност от пожар или възможност за опасно замърсяване на безпилотната летателна система, или в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени безпилотното въздухоплавателно средство или други лица.

3) Неизправност или неправилно функциониране на органите за управление на полета.

([2]) В съответствие с член 3, точка 38 от Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 „блок за управление и наблюдение“ означава оборудването за дистанционно управление и наблюдение на безпилотни въздухоплавателни средства, както е определено в член 3, точка 32 от Регламент (ЕС) 2018/1139“.

4) Неизправност, прекъсване или значително влошаване на линията за управление и контрол, включително неизправности, засягащи нейната наличност, ефективност, непрекъснатост, цялостност или сигурност, в резултат на които са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателни средства или лица.

5) Неизправност на системата за избягване на сблъсък.

6) Неизправност на автоматичната система за извънредни или аварийни ситуации или на системата, която възпрепятства безпилотното въздухоплавателно средство да напусне оперативния обем (пример: връщане обратно, автоматично кацане, технология за ненапускане на зададена зона, система за прекратяване на полета).

7) Всеки друг случай на отказ, загуба, неизправност, повреда на безпилотното въздухоплавателно средство или на неговите системи, в резултат на които са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени други въздухоплавателни средства или лица.

8) Всеки отказ, загуба, неизправност, повреда на БУН, в резултат на които са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени безпилотното въздухоплавателно средство или друго въздухоплавателно средство, или лице.

2.2. **Задвижване (включително двигатели, витла и винтови системи) спомагателни силови установки (ССУ)**

1) Угасяне, спиране на двигател по време на полет или загуба на подемни и тягови блокове, или на ССУ, когато са необходими.

2) Надвишаване на експлоатационните ограничения на двигателя, включително превишаване на скоростта или невъзможност да се контролира скоростта на високооборотен въртящ се компонент (пример: ССУ, въздушен стартер, машина с въздушен цикъл, въздушен турбинен двигател, витло или винт).

3) Отказ или неизправност на елемент на двигател, подемни и тягови блокове, ССУ или предавателна система, водещи до едно или повече от следните събития:

а) неправилно функциониране на системата за реверс на тягата;

б) невъзможност да се управлява мощността, тягата или честотата на въртене (обороти в минута);

в) изпускане на компоненти/отломки.

3. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С УВД/АНО

1) Разрешение или указание по контрол на въздушното движение (КВД), което не осигурява безопасност.

2) Продължителна загуба на връзка с органа за обслужване на въздушното движение (ОВД).

3) Противоречиви указания от различни органи за ОВД, което би могло да доведе до загуба на сепариране.

4) Неправилно тълкуване на радиосъобщения, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени безпилотното въздухоплавателно средство или друго въздухоплавателно средство, или лице.

5) Преднамерено отклонение от указанията по КВД, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени безпилотното въздухоплавателно средство или друго въздухоплавателно средство, или лице.

6) Отклонение от зададената височина на полета.

4. АВАРИЙНИ И ДРУГИ КРИТИЧНИ СИТУАЦИИ

1) Сблъсък или опасно сближение, на земята или във въздуха, с друго въздухоплавателно средство, с терена или с препятствие.

2) Всяка спешна маневра, предприета от БЛС с цел предотвратяване на сблъсък на земята или във въздуха с друго въздухоплавателно средство, с терена или с препятствие.

3) Всяко събитие, водещо до обявяване на аварийна ситуация.

4) Задействане на аварийна процедура за прекратяване на полета.

5) Неприлагане на правилните процедури при извънредни или аварийни ситуации.

6) Всякакво горене, стопяване, дим, пушек, искрене, прегряване, пожар или експлозия на БЛС.

7) Всякакво горене, стопяване, дим, пушек, искрене, прегряване, пожар или експлозия на БУН.

8) Загуба на работоспособност на дистанционно управляващия екипаж на БУН, в резултат на която са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателни средства или лица.

5. ВЪНШНА СРЕДА И МЕТЕОРОЛОГИЧНИ УСЛОВИЯ

1) Сблъсък или опасно сближение, на земята или във въздуха, с друго въздухоплавателно средство, с терена или с препятствие.

2) Инструкции за разрешаване на конфликти от бордовата система за избягване на сблъсък (ACAS RA).

3) Активиране на действителна система за предупреждение при опасно сближение със земята напр. система за предупреждение за опасно сближение със земята (GPWS)/система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS).

4) Сблъсък с диви животни, включително птици, който е застрашил безпилотното въздухоплавателно средство.

5) Повреди вследствие на сблъсък с чужди обекти/отломки (FOD).

6) Неочаквани лоши условия на повърхността на пистата за излитане и кацане.

7) Попадане на турбулентност от спътна струя на излитащ самолет, в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени въздухоплавателно средство или лице.

8) Смущения на безпилотното въздухоплавателно средство посредством огнестрелни оръжия, фойерверки, летящи хвърчила, лазерни лъчи, мощни светлинни източници, лазери, безпилотни летателни системи (БЛС) или система за противодействие на БЛС, или други подобни средства.

9) Всяко тежко метеорологично условие, довело до повреда на въздухоплавателното средство, до затруднения при управлението или до отказ или неизправност на някоя система на въздухоплавателното средство (примери: удар от мълния, силна турбулентност, срез на вятъра, условия на обледеняване, вулканична пепел и др.).

6. СЪБИТИЯ, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО U-SPACE

1) Експлоатация на БЛС във въздушното пространство U-space, която не отговаря на приложимите експлоатационни условия и ограничения на въздушното пространство или се извършва с безпилотна летателна система, която не отговаря на изискванията за функционалните възможности и летателните характеристики на БЛС.

2) Липсваща, неточна, забавена или подвеждаща информация, указания или услуги, предоставени от доставчик на обслужване за U-space (USSP), в резултат на което са били застрашени или биха могли да бъдат застрашени безпилотното въздухоплавателно средство или друго въздухоплавателно средство, или лице.

3) Неспазване на разрешението за полет (пример: липса на разрешение за полет, непривеждане в действие на разрешението за полет, отклонения от разрешението за полет по отношение на пространството или времето).

4) Неразрешено напускане на въздушното пространство U-space.

5) Неправилно използване на обслужването за U-space, водещо до загуба на ориентация относно местоположението.

6) Невъзможност за изпълнение на процедурата за динамично преконфигуриране на въздушното пространство (DAR).

7) Недостатъчно разстояние между безпилотното въздухоплавателно средство и друго, пилотирано въздухоплавателно средство.

8) Попадане на пилотирано въздухоплавателно средство в активно въздушно пространство U-space, определено в контролирано въздушно пространство.

9) Попадане на пилотирано въздухоплавателно средство без електрона видимост във въздушно пространство U-space, определено в неконтролирано въздушно пространство.

10) Попадане на несъдействащо безпилотно въздухоплавателно средство във въздушното пространство U-space.

7. ДРУГИ СЪБИТИЯ

1) Всяко събитие, при което човешки действия, включително състояние на умора и неподходящо обучение/квалификация на персонала на оператора и комуникация между членовете на екипажа, пряко са допринесли или биха могли да допринесат за произшествие или сериозен инцидент.

8. ИНФОРМАЦИОННА СИГУРНОСТ

1) Необичайно поведение на система поради инцидент, свързан с информационната сигурност (пример: компрометирана информация или данни, заразяване със зловреден софтуер, разпределена атака тип „отказ от обслужване“ (DDoS).“