Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2026/1821

28.7.2026

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2026/1821

ze dne 27. července 2026,

kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1018, kterým se stanoví seznam klasifikovaných událostí v civilním letectví, které podléhají povinnému hlášení, pokud jde o bezpilotní systémy (UAS), události ve vzdušném prostoru U-space, události podle části IS a vynětí některých událostí v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy ze seznamu událostí podléhajících povinnému hlášení

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 ([1]), a zejména na čl. 4 odst. 5 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podle čl. 4 odst. 5 prvního pododstavce nařízení (EU) č. 376/2014 je Komise povinna přijmout seznam klasifikovaných událostí, k nimž se má odkazovat při hlášení událostí v rámci povinných systémů podávání zpráv stanovených v uvedeném nařízení a které spadají do kategorií podle čl. 4 odst. 1 uvedeného nařízení.

(2) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1018 ([2]) stanoví seznam klasifikovaných událostí v civilním letectví, které podléhají povinnému hlášení podle nařízení (EU) č. 376/2014.

(3) Hodnocení nařízení (EU) č. 376/2014 ([3]), které Komise provedla v roce 2020, dospělo k závěru, že i když do oblasti působnosti uvedeného nařízení spadají události týkající se bezpilotních systémů (dále též jen „UAS“), je třeba vyjasnit, co představuje události podléhající povinnému hlášení.

(4) V současné době již existuje dostatek provozních zkušeností s událostmi týkajícími se bezpilotních systémů, díky nimž je snadnější identifikovat potenciální významná rizika pro bezpečnost letectví a stanovit vhodné požadavky na hlášení.

(5) Vzhledem k technologickým a provozním rozdílům mezi bezpilotními systémy a letadly s posádkou by měla být vložena samostatná příloha o událostech specifických pro provoz bezpilotních systémů s cílem odlišit události specifické pro bezpilotní systémy a zachovat integritu stávajících klasifikací pro letadla s posádkou.

([1]) Úř. věst. L 122, 24.4.2014, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1018 ze dne 29. června 2015, kterým se stanoví seznam klasifikovaných událostí v civilním letectví, které podléhají povinnému hlášení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 (Úř. věst. L 163, 30.6.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

([3]) Pracovní dokument útvarů Komise, hodnocení nařízení (EU) č. 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních (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?prefLang=cs.

(6) Povinné hlášení událostí souvisejících s provozem bezpilotních systémů by mělo být v souladu s přístupem založeným na posouzení rizik stanoveným v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ([4]) omezeno na provoz bezpilotních systémů, který představuje významné riziko pro bezpečnost letectví. Podle čl. 56 odst. 1 a 5 uvedeného nařízení má provoz bezpilotních systémů vyžadující osvědčení nebo prohlášení týkající se projektování ze své podstaty vyšší rizikový profil v důsledku složitých provozních prostředí, vyšší výkonnosti letadel nebo interakcí s letadly s posádkou. Takový provoz bezpilotních systémů vyžaduje povinné hlášení událostí souvisejících s bezpečností za účelem identifikace a zmírňování rizik.

(7) Naproti tomu provoz bezpilotních systémů, který nevyžaduje osvědčení ani prohlášení, je ze seznamu událostí vyloučen. Tento cílený přístup zajišťuje, aby povinnost hlásit události zůstala úměrná úrovni rizika a zároveň v souladu se stávajícím rámcem Unie pro bezpečnost letectví.

(8) Je důležité též zvážit rizika v nových scénářích, jako je provoz bezpilotních systémů ve vzdušném prostoru U-space ([5]). Vzhledem k riskantní povaze provozu ve vzdušném prostoru U-space, zejména v městském a hustě osídleném prostředí, by události jako srážka nebo ztráta kontroly mohly představovat významnou hrozbu pro bezpečnost osob a majetku na zemi, jakož i pro ostatní uživatele vzdušného prostoru. Očekávaný nárůst provozu bezpilotních systémů v rámci U-space tato rizika dále prohlubuje, a proto je hlášení, jak je stanoveno v nařízení (EU) č. 376/2014, nezbytné pro včasnou identifikaci nebezpečí, zmírnění rizik a prevenci nehod a incidentů.

(9) Nařízení (EU) č. 376/2014 výslovně vyžaduje hlášení některých událostí souvisejících s ochranou letectví před protiprávními činy, které mohou ovlivnit bezpečnost provozu. Prováděcí nařízení (EU) 2015/1018 proto ve svých přílohách obsahuje události související s ochranou letectví před protiprávními činy. Nařízení Komise (EU) 2026/247 ([6]) zavedlo mechanismus a postup pro hlášení, klasifikaci, zpracování, uchovávání, ochranu, analýzu a agregaci informací o bezpečnostních incidentech v letectví, zejména pokud jde o protiprávní činy, na úrovni EU. S ohledem na tento systém EU pro hlášení bezpečnostních událostí bylo zváženo vynětí některých událostí souvisejících s ochranou letectví před protiprávními činy, které jsou lépe řešeny bezpečnostními orgány.

(10) Některé bezpečnostní události (např. požáry, rušení laserem) mají dopad jak na bezpečnost, tak na ochranu před protiprávními činy a měly by být hlášeny jak orgánům pro bezpečnost, tak orgánům pro ochranu před protiprávními činy podle příslušných legislativních rámců. Toto dvojí hlášení se považuje za nezbytné, protože pokud by informace o události byla nahlášena pouze z hlediska bezpečnosti, mohlo by se stát, že nebude použita pro účel ochrany před protiprávními činy, přičemž právě pro tento účel je nutné mít informaci k dispozici co nejdříve. Ustanovení čl. 15 odst. 2 nařízení (EU) č. 376/2014 navíc omezuje používání údajů vyplývajících z hlášených událostí pouze na zlepšení bezpečnosti a zakazuje jejich sdílení s jinými osobami, včetně orgánů pro ochranu před protiprávními činy.

(11) Hlášení o hrozbách bombového útoku nebo únosech, událostech souvisejících s ochranou letišť před protiprávními činy a nedodržení zásady o spojení zavazadla s cestujícím podle prováděcího nařízení (EU) 2015/1018 by mělo být zachováno do doby, než se dne 1. ledna 2028 začnou používat ustanovení o hlášení bezpečnostních událostí v letectví stanovená v bodě 19 přílohy nařízení (EU) 2026/247.

(12) Vzhledem k tomu, že incidenty v oblasti bezpečnosti informací mohou ovlivnit běžné a bezpečné fungování systémů, vybavení a digitální infrastruktury, byly na seznam hlášených událostí doplněny obecné události v oblasti bezpečnosti informací.

([4]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/664 ze dne 22. dubna 2021 o regulačním rámci pro vzdušný prostor U-space (Úř. věst. L 139, 23.4.2021, s. 161, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

([6]) Nařízení Komise (EU) 2026/247 ze dne 2. února 2026, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, pokud jde o specifikace národních programů řízení kvality v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy (Úř. věst. L, 2026/247, 3.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/247/oj).

(13) Aby byl zajištěn nepřetržitý bezpečný a spolehlivý provoz systémů, vybavení a digitální infrastruktury, musí být určité události v oblasti bezpečnosti informací hlášeny podle rámce pro hlášení bezpečnostních událostí. Nespadají sem sice všechny události bezpečnosti informací (např. záměrné útoky vůči kritickým systémům a datům), ale i náhodné či neúmyslné incidenty (jako jsou infekce malwarem, ohrožení informací nebo dat nebo narušení funkčnosti systému způsobené selháním zabezpečení) mohou představovat bezpečnostní rizika a jako takové být důvodem k vyšetřování, aby se zabránilo jejich opakování. Proto byl zahrnut široký a obecný odkaz na všechny tyto události bez normativních podrobností.

(14) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Prováděcí nařízení (EU) 2015/1018 se mění takto:

1) příloha I se nahrazuje přílohou I tohoto nařízení;
2) příloha II se nahrazuje přílohou II tohoto nařízení;
3) příloha III se nahrazuje přílohou III tohoto nařízení;
4) příloha IV se nahrazuje přílohou IV tohoto nařízení;
5) příloha V se nahrazuje přílohou V tohoto nařízení;
6) znění přílohy VI tohoto nařízení se doplňuje jako příloha VI.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 27. července 2026.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

„PŘÍLOHA I

UDÁLOSTI SOUVISEJÍCÍ S PROVOZEM LETADLA S POSÁDKOU

Poznámka: Aby bylo usnadněno hlášení událostí, je tato příloha strukturována tak, že příslušné události jsou propojeny s kategoriemi činností, během nichž jsou dle zkušeností tyto události obvykle pozorovány. Toto uspořádání však nelze chápat tak, že tyto události nesmí být hlášeny v případě, kdy k nim dojde mimo kategorii činností, s nimiž jsou v seznamu propojeny.

1. LETECKÝ PROVOZ

1.1. **Příprava letu**

1) Použití chybných údajů nebo chybné vstupní údaje v zařízeních používaných k navigaci nebo výpočtu výkonu, které ohrozilo nebo mohlo ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

2) Přeprava nebo pokus o přepravu nebezpečného zboží, pokud není v souladu s příslušnými předpisy, včetně nesprávného označení a balení nebezpečného zboží a manipulace s ním.

1.2. **Příprava letadla**

1) Nesprávný druh paliva/energie nebo znečištěné palivo.

2) Chybějící, nesprávné nebo nedostatečné odmrazování / ochrana proti námraze.

1.3. **Vzlety a přistání**

1) Vyjetí z pojezdové, vzletové nebo přistávací dráhy.

2) Skutečné nebo možné narušení vzletové, přistávací nebo pojezdové dráhy.

3) Narušení plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO).

4) Jakýkoli přerušený vzlet.

5) Neschopnost dosáhnout požadovaného nebo očekávaného výkonu při vzletu, průletu nebo přistání.

6) Vzlet, přiblížení a přistání s nesprávným nastavením konfigurace nebo pokus o ně.

7) Dosednutí ocasu, listu / konce křídla nebo gondoly při vzletu nebo přistání.

8) Pokračování přiblížení navzdory kritériím stabilizovaného přiblížení leteckého dopravce.

9) Pokračování v postupu přiblížení podle přístrojů pod požadovanými minimy s nedostatečnou vizuální kontrolou.

10) Preventivní nebo vynucené přistání.

11) Krátké a dlouhé přistání.

12) Tvrdé přistání.

1.4. **Kterákoli fáze letu**

1) Ztráta kontroly.

2) Nezvyklá poloha letadla přesahující běžný sklon podélné osy, úhel příčného náklonu nebo vzdušnou rychlost, jež jsou nevhodné vzhledem k daným podmínkám.

3) Nedodržení letové hladiny.

4) Aktivace jakékoliv ochrany letové obálky, včetně signalizátoru přetažení, funkce vibrace řídicí páky („stick shaker“), funkce tlaku na řídicí páku („stick pusher“) a automatických ochranných prvků.

5) Neúmyslné odchýlení od zamýšlené nebo přidělené trati v rozsahu dvojnásobku požadované navigační výkonnosti nebo 10 námořních mil podle toho, která z těchto hodnot je nižší.

6) Překročení omezení uvedeného v letové příručce letadla.

7) Provoz s nesprávným nastavením výškoměru.

8) Události, při nichž došlo k náporu tryskového, rotorového nebo vrtulového proudění, které ohrozily nebo mohly ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

9) Nesprávná interpretace automatického režimu nebo jakýchkoli palubních letových informací poskytnutých letové posádce, která ohrozila nebo mohla ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

1.5. **Jiné typy událostí**

1) Neúmyslné uvolnění nákladu nebo jiného zařízení přepravovaného vně letadla.

2) Ztráta situačního povědomí (včetně povědomí o prostředí, režimu a systému, prostorová dezorientace a časový horizont).

3) Jakákoli událost, kde lidský výkon přímo přispěl nebo mohl přispět k nehodě či vážnému incidentu.

2. TECHNICKÉ UDÁLOSTI

2.1. **Konstrukce a systémy**

1) Ztráta jakékoli části konstrukce letadla za letu.

2) Ztráta systému.

3) Ztráta redundantní funkce systému.

4) Únik kapaliny, který měl za následek nebezpečí požáru nebo možnou nebezpečnou kontaminaci konstrukce, systémů nebo zařízení letadla nebo který ohrozil nebo mohl ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

5) Poruchy nebo závady palivového systému, které ovlivnily dodávku nebo distribuci paliva.

6) Porucha nebo závada jakéhokoli signalizačního systému, pokud má za následek zavádějící signalizaci pro posádku.

7) Neobvyklé fungování letových řídicích prvků, jako jsou asymetrické nebo zaseknuté letové řídicí prvky (např. zařízení pro vztlak (vztlakové/náběžné klapky), odpor (spoilery) a řízení polohy letadla (křidélka, výšková kormidla, směrovky)).

2.2. **Pohon (včetně motorů, vrtulí a rotorů) a pomocné energetické jednotky (APU)**

1) Selhání nebo významná porucha jakékoli části vrtule, rotoru nebo pohonné jednotky nebo řízení této součásti.

2) Poškození nebo selhání hlavního/ocasního rotoru nebo jeho převodu a/nebo rovnocenných systémů.

3) Vysazení nebo vypnutí motoru nebo APU za letu, je-li to vyžadováno (např. provoz s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO), seznam minimálního vybavení (MEL)).

4) Překročení provozního omezení motoru, včetně překročení otáček nebo neschopnosti ovládat otáčky jakékoli vysokorychlostní rotační součásti (např. APU, tlakového startéru, vzduchového chladicího stroje, pneumatického motoru, vrtule nebo rotoru).

5) Selhání nebo porucha jakékoli části motoru, pohonné jednotky, APU nebo převodu, které měly za následek jednu nebo několik z těchto událostí:

a) systém reverzního tahu nezafungoval podle příkazu;

b) nemožnost regulovat výkon, tah nebo otáčky za minutu (rpm);

c) uvolnění součástí či úlomků.

3. INTERAKCE S LETOVÝMI NAVIGAČNÍMI SLUŽBAMI (ANS) A USPOŘÁDÁNÍM LETOVÉHO PROVOZU (ATM)

1) Nebezpečné povolení od řízení letového provozu (ATC).

2) Dlouhotrvající ztráta komunikace se stanovištěm letových provozních služeb (ATS).

3) Rozporuplné pokyny od různých stanovišť letových provozních služeb, které mohly vést ke ztrátě rozstupu.

4) Nesprávná interpretace rádiové komunikace, která ohrozila nebo mohla ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

5) Úmyslné odchýlení od pokynů ATC, které ohrozilo nebo mohlo ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

6) Střet s bezpilotním letadlem při průchodu vzdušným prostorem U-Space ([1]).

4. NOUZOVÉ STAVY A JINÉ KRITICKÉ SITUACE

1) Jakákoli událost vedoucí k vyhlášení stavu nouze (volání „MAYDAY“) nebo stavu naléhavosti (volání „PAN“).

2) Jakékoli hoření, tavení, kouř, výpary, elektrický oblouk, přehřátí, požár nebo výbuch.

3) Kontaminovaný vzduch v pilotním prostoru nebo v prostoru pro cestující, který ohrozil nebo mohl ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

4) Nepoužití správného mimořádného nebo nouzového postupu členem letové posádky nebo palubními průvodčími ve stavu nouze.

5) Použití jakéhokoli nouzového vybavení nebo mimořádného postupu, které mělo dopad na výkonnost během letu nebo přistání.

6) Selhání jakéhokoli nouzového nebo záchranného systému nebo zařízení, která ohrozila nebo mohla ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

7) Nekontrolovatelný tlak v kabině.

8) Kriticky nízký stav paliva/energie nebo stav paliva/energie na místě určení nižší než požadovaná konečná záloha paliva/energie.

9) Použití kyslíkového systému pro posádku členem posádky.

10) Náhlá zdravotní nezpůsobilost člena letové posádky nebo palubního průvodčího, jejímž důsledkem je snížení počtu členů posádky pod minimální certifikované složení posádky.

11) Únava člena posádky, která měla nebo mohla mít dopad na jeho schopnost bezpečně vykonávat povinnosti během letu.

5. VNĚJŠÍ PROSTŘEDÍ A METEOROLOGIE

1) Srážka nebo téměř nastalá srážka s jiným letadlem, terénem nebo překážkou ([2]) na zemi nebo ve vzduchu.

2) Palubní protisrážkový systém, rada k vyhnutí (ACAS RA).

3) Aktivace systému signalizace skutečné srážky se zemí, jako jsou například „varování“ systémů GPWS (varování před přiblížením k zemi) a TAWS (sledování terénu a varování před ním).

4) Střet s divokými zvířaty, včetně střetu s ptákem.

5) Poškození cizím předmětem / úlomky (FOD).

6) Nečekaný střet se špatnými podmínkami povrchu dráhy.

7) Střet s turbulencí v úplavu.

8) Rušení letadla způsobené palnými zbraněmi, ohňostroji, modely létacích draků, laserovým osvětlením, vysoce výkonnými světly, lasery, bezpilotními systémy (UAS) ([3]) nebo podobnými prostředky.

9) Úder blesku, který měl za následek poškození letadla nebo ztrátu či poruchu jakéhokoli systému letadla.

10) Střet s krupobitím, který měl za následek poškození letadla nebo ztrátu či poruchu jakéhokoli systému letadla.

([1]) V souladu s čl. 2 bodem 1 prováděcího nařízení (EU) 2021/664 se „vzdušným prostorem U-space“ rozumí „zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy vymezená členskými státy, kde je provoz bezpilotních systémů povolen pouze s podporou služeb U-space“.

([2]) Mezi překážky patří i dopravní prostředky.

([3]) V souladu s čl. 3 bodem 3 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 ze dne 12. března 2019 o bezpilotních systémech a o provozovatelích bezpilotních systémů ze třetích zemí (Úř. věst. L 152, 11.6.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj) se „bezpilotním systémem“ rozumí „bezpilotní letadlo ve smyslu v čl. 3 bodu 30 nařízení (EU) 2018/1139 a jeho řídicí a monitorovací jednotka“.

11) Střet s těžkou turbulencí nebo jiný střet, který měl za následek zranění cestujících nebo u nějž je shledána potřeba následné kontroly letadla z důvodu turbulence (tzv. „turbulence check“).

12) Střet s významným střihem větru nebo bouřkou, který ohrozil nebo mohl ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

13) Střet s námrazou, který měl za následek obtížné ovládání letadla, poškození letadla nebo ztrátu či poruchu jakéhokoli systému letadla.

14) Střet s vulkanickým popelem.

6. OCHRANA PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

1) Obtížná kontrola intoxikovaných, násilných nebo neukázněných cestujících.

2) Odhalení černého pasažéra.

3) Neobvyklé chování systému v důsledku incidentu v oblasti bezpečnosti informací (např. ohrožené informace nebo data, infekce malwarem, útoky DDoS).

4) Hrozba bombového útoku nebo únos (platí do 31. prosince 2027).“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA II

UDÁLOSTI SOUVISEJÍCÍ S TECHNICKÝMI PODMÍNKAMI, ÚDRŽBOU A OPRAVOU LETADLA

Poznámka: Události uvedené v této příloze jsou relevantní také pro bezpilotní systémy, pro něž se vyžaduje osvědčení nebo prohlášení týkající se projektování podle čl. 56 odst. 1 a 5 nařízení (EU) 2018/1139.

1. VÝROBA

Výrobky, letadlové části nebo zařízení uvolněná do provozu výrobní organizací s odchylkami od příslušných konstrukčních údajů, které by mohly vést k potenciálně nebezpečnému stavu a které byly identifikovány držitelem typového osvědčení nebo schválení konstrukce.

2. KONSTRUKCE

Jakékoli selhání, porucha, závada nebo jiná událost, která se týká výrobku, letadlové části nebo zařízení a která měla nebo může mít za následek nebezpečný stav.

Poznámka: Tento seznam je použitelný na události, k nimž došlo na výrobku, letadlové části, zařízení nebo řídicí a monitorovací jednotce (CMU) ([1]), na které se vztahuje typové osvědčení, typové osvědčení pro zvláštní účely, doplňkové typové osvědčení, oprávnění ETSO, schválení návrhu významné opravy nebo jakékoliv jiné odpovídající schválení nebo prohlášení považované za vydané podle nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ([2]).

3. ÚDRŽBA A ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

1) Vážné poškození konstrukce (např. trhliny, trvalá deformace, delaminace, uvolnění, spálení, nadměrné opotřebení nebo koroze) zjištěné při údržbě letadla nebo součásti.

2) Závažný únik nebo kontaminace kapalin (např. hydraulických kapalin, paliva, oleje, plynu nebo jiných kapalin).

3) Selhání nebo porucha jakékoli části motoru, pohonné jednotky a/nebo převodu, které měly za následek jednu nebo několik těchto událostí:

   a) uvolnění součástí nebo úlomků;

   b) selhání závěsu motoru.

4) Poškození, selhání nebo závada vrtule, které by mohly mít za následek oddělení vrtule nebo její větší části za letu nebo poruchy ovládání vrtule.

5) Poškození, selhání nebo závada převodovky/uchycení hlavního rotoru, které by mohly mít za následek oddělení rotorového celku za letu nebo poruchy ovládání rotoru.

6) Významná porucha systému nebo vybavení, které jsou kritické pro bezpečnost, včetně nouzového systému nebo vybavení při testování při údržbě nebo selhání aktivace těchto systémů po údržbě, včetně řídicí a monitorovací jednotky.

7) Neobvyklé chování systému v důsledku incidentu v oblasti bezpečnosti informací (např. ohrožené informace nebo data, infekce malwarem, útoky DDoS).

8) Chybná montáž nebo zastavění součástí letadla nebo řídicí a monitorovací jednotky zjištěná během prohlídky nebo zkoušky, které nebyly určeny pro tento konkrétní účel.

([1]) V souladu s čl. 3 bodem 38 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 se „řídicí a monitorovací jednotkou“ rozumí „zařízení pro řízení a monitorování bezpilotních letadel na dálku, jak je definováno v čl. 3 bodu 32 nařízení (EU) 2018/1139“.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

9) Nesprávné vyhodnocení závažné závady nebo závažný nesoulad se seznamem minimálního vybavení (MEL) a s postupy uvedenými v technickém deníku.

10) Závažné poškození propojovacího systému elektrického vedení (EWIS).

11) Jakákoli závada na kritické části s omezenou životností s následkem vyjmutí z provozu před uplynutím doby její životnosti.

12) Používání výrobků, nezastavěného vybavení, součástí nebo materiálů neznámého, podezřelého původu, nebo nefunkčních kritických součástí.

13) Zavádějící, chybné nebo nedostatečné použitelné údaje o údržbě nebo postupy údržby, které mohly mít za následek významné chyby v údržbě, včetně jazykové překážky.

14) Nesprávná kontrola nebo uplatňování omezení údržby letadla, postupů nebo plánované údržby, včetně údržby řídicí a monitorovací jednotky.

15) Uvolnění letadla nebo řídicí a monitorovací jednotky z údržby do provozu v případě jakéhokoli nesouladu, který ohrozil bezpečnost letu.

16) Závažné poškození letadla, části nebo řídicí a monitorovací jednotky během údržby v důsledku nesprávné údržby nebo použití nevhodného nebo neprovozuschopného pozemního obslužného zařízení, které vyžaduje další kroky údržby.

17) Zjištění událostí týkající se hoření, tavení, kouře, elektrického oblouku, přehřátí nebo požáru.

18) Jakákoli událost, kde lidská výkonnost včetně únavy personálu přímo přispěla nebo mohla přispět k nehodě či vážnému incidentu.

19) Vážná porucha, nedostatečná spolehlivost nebo opakující se problém s kvalitou zápisu postihující systém letového zapisovače (jako je systém zapisovače letových údajů, systém záznamu komunikace datovým spojem nebo systém zapisovače hlasu v pilotním prostoru) nebo nedostatek informací nutných k zajištění provozuschopnosti systému letového zapisovače, včetně takových systémů instalovaných v řídicí a monitorovací jednotce.

20) Použití nebo možné použití neschválené konfigurace nebo instalace řídicí a monitorovací jednotky.“

PŘÍLOHA III

„PŘÍLOHA III

UDÁLOSTI TÝKAJÍCÍ SE LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB A ZAŘÍZENÍ

Poznámka: Aby bylo usnadněno hlášení událostí, je tato příloha strukturována tak, že příslušné události jsou propojeny s kategoriemi činností, během nichž jsou dle zkušeností tyto události obvykle pozorovány. Toto uspořádání však nelze chápat tak, že tyto události nesmí být hlášeny v případě, kdy k nim dojde mimo kategorii činností, s nimiž jsou v seznamu propojeny.

1. UDÁLOSTI TÝKAJÍCÍ SE LETADEL

1) Srážka nebo téměř nastalá srážka mezi letadlem a jiným letadlem nebo bezpilotním systémem, terénem nebo překážkou ([1]) na zemi nebo ve vzduchu, včetně případů téměř řízeného letu do terénu („near CFIT“).

2) Porušení minim rozstupů ([2]).

3) Nedostatečný rozstup ([3]).

4) Palubní protisrážkový systém, rada k vyhnutí (ACAS RA).

5) Střet s divokými zvířaty, včetně střetu s ptákem.

6) Vyjetí z pojezdové, vzletové nebo přistávací dráhy.

7) Skutečné nebo možné narušení vzletové, přistávací nebo pojezdové dráhy.

8) Narušení plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO).

9) Odchýlení letadla od povolení nebo pokynů řízení letového provozu (ATC).

10) Odchýlení letadla od příslušných předpisů uspořádání letového provozu (ATM):

a) odchýlení letadla od příslušných zveřejněných postupů ATM;

b) narušení vzdušného prostoru, včetně neoprávněného vniknutí do vzdušného prostoru;

c) odchýlení od příslušných předpisů pro přepravu a provoz zařízení uspořádání letového provozu v letadlech.

11) Vniknutí letadla s posádkou do aktivního vzdušného prostoru U-space určeného v řízeném vzdušném prostoru.

12) Události související se záměnou volací značky.

2. ZHORŠENÍ NEBO ÚPLNÁ ZTRÁTA SLUŽEB NEBO FUNKCÍ

1) Neschopnost poskytovat služby uspořádání letového provozu nebo provádět funkce uspořádání letového provozu:

a) neschopnost poskytovat letové provozní služby nebo vykonávat funkce letových provozních služeb;

b) neschopnost poskytovat služby uspořádání vzdušného prostoru nebo vykonávat funkce uspořádání vzdušného prostoru;

c) neschopnost poskytovat služby uspořádání a kapacity toku letového provozu nebo vykonávat funkce uspořádání a kapacity toku letového provozu.

2) Neschopnost poskytovat nebo provádět dynamickou rekonfiguraci vzdušného prostoru (DAR) U-space.

3) Chybějící nebo významně nesprávné, poškozené, nedostatečné nebo zavádějící informace od jakékoli podpůrné služby ([4]), včetně těch, které se vztahují ke špatným podmínkám povrchu dráhy.

([1]) Mezi překážky patří i dopravní prostředky.
([2]) Rozumí se situace, kdy nebyla dodržena předepsaná minima rozstupů mezi letadly nebo mezi letadlem a vzdušným prostorem, pro nějž jsou minima rozstupů předepsána.
([3]) Pokud neexistují předepsaná minima rozstupů, rozumí se situace, kdy byl zaznamenán průlet letadel tak blízko u sebe, že piloti nemohli zajistit bezpečný rozstup.
([4]) Např. letové provozní služby (ATS), automatické informační služby v koncové řízené oblasti (ATIS), meteorologické služby, navigační databáze, mapy, letecké mapy, letecké informační služby (AIS), příručky.

4) Selhání komunikační služby.

5) Selhání přehledové služby.

6) Selhání služby nebo funkce zpracování a distribuce dat.

7) Selhání navigační služby.

8) Selhání ochrany systému ATM, které mělo nebo mohlo mít přímý negativní dopad na bezpečné poskytování služby.

9) Významné přetížení sektoru/pozice letových provozních služeb vedoucí k možnému zhoršení poskytování služby.

10) Chybné přijetí nebo výklad významných komunikací, včetně nedostatečného porozumění použitému jazyku v situaci, kdy to mělo nebo mohlo mít přímý negativní dopad na bezpečné poskytování služby.

11) Dlouhotrvající ztráta komunikace s letadlem nebo s jiným stanovištěm letových provozních služeb.

3. JINÉ UDÁLOSTI

1) Vyhlášení stavu nouze (volání „MAYDAY“) nebo stavu naléhavosti (volání „PAN“).

2) Významné vnější rušení letových navigačních služeb (například vysílání rozhlasových stanic v pásmu FM, které ruší ILS (systém pro přistání podle přístrojů), VOR (VKV všesměrový radiomaják) a komunikaci).

3) Rušení letadla, stanoviště letových provozních služeb nebo radiokomunikačního přenosu způsobené mimo jiné zásahy palnými zbraněmi, ohňostroji, modely létacích draků, laserovým osvětlením, vysoce výkonnými světly, lasery bezpilotními systémy (UAS), nebo podobnými prostředky.

4) Vypouštění paliva za letu.

5) Neobvyklé chování systému v důsledku incidentu v oblasti bezpečnosti informací (např. ohrožené informace nebo data, infekce malwarem, útoky DDoS).

6) Únava, která měla nebo mohla mít dopad na schopnost bezpečně provádět úkoly letové navigace nebo letového provozu.

7) Jakákoli událost, kde lidská výkonnost přímo přispěla nebo mohla přispět k nehodě či vážnému incidentu.

8) Hrozba bombového útoku nebo únos (platí do 31. prosince 2027).“

PŘÍLOHA IV

„PŘÍLOHA IV

UDÁLOSTI SOUVISEJÍCÍ S LETIŠTI A POZEMNÍMI SLUŽBAMI

1. ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI LETIŠTĚ

Poznámka: Aby bylo usnadněno hlášení událostí, je tento oddíl strukturován tak, že příslušné události jsou propojeny s kategoriemi činností, během nichž jsou dle zkušeností tyto události obvykle pozorovány. Toto uspořádání však nelze chápat tak, že tyto události nesmí být hlášeny v případě, kdy k nim dojde mimo kategorii činností, s nimiž jsou v seznamu propojeny.

1.1. **Události související s letadly a překážkami**

1) Srážka nebo téměř nastalá srážka mezi letadlem a jiným letadlem, terénem nebo překážkou ([1]) na zemi nebo ve vzduchu.

2) Střet s divokými zvířaty, včetně střetu s ptákem.

3) Vyjetí z pojezdové, vzletové nebo přistávací dráhy.

4) Skutečné nebo možné narušení vzletové, přistávací nebo pojezdové dráhy.

5) Narušení plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO) nebo vyjetí z ní.

6) Letadlo nebo dopravní prostředek se při provozu na dopravní ploše letiště neřídil povoleními, pokyny nebo omezeními (např. pohyb na nesprávné dráze, pojezdové dráze nebo části letiště s vyhrazeným přístupem).

7) Cizí těleso na pohybové ploše letiště, které ohrozilo nebo mohlo ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

8) Přítomnost překážek, které nejsou zveřejněny v letecké informační příručce (AIP) ani ve zprávě NOTAM nebo které nejsou řádně označeny nebo osvětleny, na letišti nebo v okolí letiště.

9) Rušení vytlačování, výjezdu vlastním pohonem nebo pojíždění dopravním prostředkem, zařízením nebo osobou.

10) Cestující nebo neoprávněná osoba ponechaná bez dozoru na odbavovací ploše.

11) Důsledky náporu tryskového, rotorového nebo vrtulového proudění.

12) Vyhlášení stavu nouze (volání „MAYDAY“) nebo stavu naléhavosti (volání „PAN“).

1.2. **Zhoršení nebo úplná ztráta služeb nebo funkcí**

1) Ztráta nebo selhání komunikace mezi:

   a) personálem letiště, personálem dopravního prostředku nebo jiným pozemním personálem a stanovištěm letových provozních služeb nebo stanovištěm služby uspořádání provozu na odbavovací ploše;

   b) stanovištěm uspořádání provozu na odbavovací ploše a letadlem, dopravním prostředkem nebo stanovištěm letových provozních služeb.

2) Významné selhání, porucha nebo závada letištního zařízení nebo systému, která ohrozila nebo mohla ohrozit letadlo nebo osoby na jeho palubě.

3) Neobvyklé chování systému v důsledku incidentu v oblasti bezpečnosti informací (např. ohrožené informace nebo data, infekce malwarem, útoky DDoS).

4) Významné nedostatky v osvětlení, značení nebo označení letiště.

5) Selhání letištního systému varování pro stav nouze.

6) Záchranné a požární služby nejsou k dispozici v souladu s příslušnými požadavky.

([1]) Mezi překážky patří i dopravní prostředky.

1.3. **Jiné události**

1) Požár, kouř, výbuchy v letištních zařízeních, v blízkosti letiště a letištního vybavení, které ohrozily nebo mohly ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

2) Nepovolený provoz bezpilotních systémů na letišti nebo v jeho okolí, který ohrožuje nebo může ohrozit bezpečný provoz letadel.

3) Nenahlášení významné změny provozních podmínek na letišti, které ohrozilo nebo mohlo ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

4) Chybějící, nesprávné nebo nedostatečné odmrazování / ochrana proti námraze.

5) Únik významného množství paliva při tankování.

6) Doplnění znečištěného nebo nesprávného paliva/energie nebo jiných základních kapalin (včetně kyslíku, dusíku, oleje a pitné vody).

7) Nezvládnutí špatných podmínek povrchu dráhy.

8) Jakákoli událost, kde lidská výkonnost přímo přispěla nebo mohla přispět k nehodě či vážnému incidentu.

9) Události související s ochranou letiště před protiprávními činy (např. neoprávněný vstup, sabotáž, hrozba bombového útoku) (platí do 31. prosince 2027).

2. POZEMNÍ ODBAVENÍ LETADLA

Poznámka: Aby bylo usnadněno hlášení událostí, je tento oddíl strukturován tak, že příslušné události jsou propojeny s kategoriemi činností, během nichž jsou dle zkušeností tyto události obvykle pozorovány. Toto uspořádání však nelze chápat tak, že tyto události nesmí být hlášeny v případě, kdy k nim dojde mimo kategorii činností, s nimiž jsou v seznamu propojeny.

2.1. **Události související s letadly a letištěm**

1) Srážka nebo téměř nastalá srážka mezi letadlem a jiným letadlem, terénem nebo překážkou ([2]) na zemi nebo ve vzduchu.

2) Narušení vzletové, přistávací nebo pojezdové dráhy.

3) Vyjetí ze vzletové, přistávací nebo pojezdové dráhy.

4) Významná kontaminace konstrukce, systémů a zařízení letadla v důsledku přepravy zavazadel, pošty nebo nákladu.

5) Rušení vytlačování, výjezdu vlastním pohonem nebo pojíždění dopravním prostředkem, zařízením nebo osobou.

6) Cizí těleso na pohybové ploše letiště, které ohrozilo nebo mohlo ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

7) Cestující nebo neoprávněná osoba ponechaná bez dozoru na odbavovací ploše.

8) Požár, kouř, výbuchy v letištních zařízeních, v blízkosti letiště a letištního vybavení, které ohrozily nebo mohly ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

9) Neobvyklé chování systému v důsledku incidentu v oblasti bezpečnosti informací (např. ohrožené informace nebo data, infekce malwarem, útoky DDoS).

10) Události související s ochranou letiště před protiprávními činy (např. neoprávněný vstup, sabotáž, hrozba bombového útoku) (platí do 31. prosince 2027).

2.2. **Zhoršení nebo úplná ztráta služeb nebo funkcí**

1) Ztráta nebo selhání komunikace s letadlem, dopravním prostředkem, stanovištěm letových provozních služeb nebo stanovištěm služby uspořádání provozu na odbavovací ploše.

2) Významné selhání, porucha nebo závada letištního zařízení nebo systému, která ohrozila nebo mohla ohrozit letadlo nebo osoby na jeho palubě.

3) Významné nedostatky v osvětlení, značení nebo označení letiště.

([2]) Mezi překážky patří i dopravní prostředky.

2.3. **Zvláštní události související s pozemním odbavováním**

1) Nesprávné zacházení s cestujícími, zavazadly, poštou nebo nákladem nebo jejich rozmístění, které může mít významný vliv na hmotnost nebo vyvážení letadla (včetně významných chyb ve výpočtech nákladového listu).

2) Odstranění nástupního zařízení vedoucí k ohrožení osob na palubě letadla.

3) Nesprávné uložení nebo zajištění zavazadel, pošty nebo nákladu, které mohlo jakkoli ohrozit letadlo, jeho zařízení nebo cestující nebo bránit v nouzové evakuaci.

4) Doprava nebezpečného zboží, pokus o jeho dopravu nebo manipulace s ním, které vedly nebo mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu nebo k nebezpečnému stavu (např. incident nebo nehoda v souvislosti s nebezpečným zbožím, jak je definována v technických instrukcích ICAO ([3])).

5) Nedodržení požadovaných postupů pozemního odbavování a obsluhy letadla, zejména odmrazování, doplňování paliva, nabíjení energie nebo nakládky, včetně nesprávného umístění nebo odstranění zařízení.

6) Únik významného množství paliva při tankování.

7) Doplnění nesprávného množství paliva/energie, které může mít významný vliv na životnost, výkon, rovnováhu nebo konstrukční pevnost letadla.

8) Natankování znečištěného nebo nesprávného paliva/energie nebo jiných základních kapalin (včetně kyslíku, dusíku, oleje a pitné vody).

9) Selhání, porucha nebo závada pozemního vybavení používaného pro pozemní odbavování, která měla nebo mohla mít za následek poškození letadla (např. tažná tyč nebo pozemní zdroj energie).

10) Chybějící, nesprávné nebo nedostatečné odmrazování / ochrana proti námraze.

11) Poškození letadla zařízeními pozemního odbavení nebo dopravními prostředky, včetně dříve nenahlášených poškození.

12) Jakákoli událost, kde lidská výkonnost přímo přispěla nebo mohla přispět k nehodě či vážnému incidentu.

13) Neobvyklé chování systému v důsledku incidentu v oblasti bezpečnosti informací (např. ohrožené informace nebo data, infekce malwarem, útoky DDoS).

14) Nedodržení zásady spojení zavazadla s cestujícím (platí do 31. prosince 2027).“

([3]) Technické instrukce pro bezpečnou leteckou přepravu nebezpečného zboží (ICAO dokument 9284).

PŘÍLOHA V

„PŘÍLOHA V

UDÁLOSTI TÝKAJÍCÍ SE LETADEL S POSÁDKOU JINÝCH NEŽ SLOŽITÝCH MOTOROVÝCH LETADEL, VČETNĚ KLUZÁKŮ A VZDUŠNÝCH DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ LEHČÍCH NEŽ VZDUCH

Pro účely této přílohy:

a) termínem „letadlem jiným než složité motorové letadlo“ se rozumí jakékoli jiné letadlo než letadlo definované v bodě 129 přílohy I prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1020 ([1]);

b) termín „kluzák“ má význam stanovený v čl. 2 bodě 117 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ([2]);

c) termín „vzdušné dopravní prostředky lehčí než vzduch“ má význam stanovený v bodě ML10 oddílu „Vymezení pojmů používaných v tomto seznamu“ přílohy směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/43/ES ([3]).

1. LETADLA S POSÁDKOU JINÁ NEŽ SLOŽITÁ MOTOROVÁ LETADLA MIMO KLUZÁKŮ A VZDUŠNÝCH DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ LEHČÍCH NEŽ VZDUCH

Poznámka 1: Aby bylo usnadněno hlášení událostí, je tento oddíl strukturován tak, že příslušné události jsou propojeny s kategoriemi činností, během nichž jsou dle zkušeností tyto události obvykle pozorovány. Toto uspořádání však nelze chápat tak, že tyto události nesmí být hlášeny v případě, kdy k nim dojde mimo kategorii činností, s nimiž jsou v seznamu propojeny.

Poznámka 2: Tato příloha V obsahuje události a další informace související s bezpečností, které se hlásí v provozu letadel s posádkou jiných než složitých motorových letadel, včetně kluzáků a vzdušných dopravních prostředků lehčích než vzduch.

1.1. **Letecký provoz**

1) Neúmyslná ztráta kontroly.

2) Přistání mimo určenou přistávací plochu.

3) Neschopnost dosáhnout nebo nedosažení požadované výkonnosti letadla, která je očekávána za normálních podmínek při vzletu, stoupání nebo přistání.

4) Narušení vzletové nebo přistávací dráhy.

5) Vyjetí ze vzletové nebo přistávací dráhy.

6) Jakýkoli let s letadlem, jež nebylo způsobilé k letu nebo u něhož nebyla dokončena letová příprava, který ohrozil nebo mohl ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

7) Nezamýšlený vlet letadla, jež není certifikováno pro pravidla pro let podle přístrojů (IFR) nebo jehož pilot není kvalifikován pro IFR, do meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), který ohrozil nebo mohl ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

8) Neúmyslné uvolnění nákladu ([4]).

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1020 ze dne 24. května 2023, kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o provoz vrtulníkové letecké záchranné služby (Úř. věst. L 137, 25.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1020/oj).

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/43/ES ze dne 6. května 2009 o zjednodušení podmínek transferů produktů pro obranné účely uvnitř Společenství (Úř. věst. L 146, 10.6.2009, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/43/oj).

([4]) Tato položka se vztahuje pouze na lety obchodního provozu ve smyslu čl. 3 bodu 24 nařízení (EU) 2018/1139. Podle tohoto ustanovení se „obchodní leteckou dopravou“ rozumí provoz letadel pro přepravu cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo jiné hodnotné protiplnění“.

1.2. **Technické události**

1) Neobvyklé silné vibrace (např. „chvění“ křidélek nebo výškového kormidla nebo vibrace vrtule).

2) Některý letový řídicí prvek nefunguje správně nebo je odpojen.

3) Selhání nebo podstatné opotřebení konstrukce letadla.

4) Ztráta jakékoli části konstrukce nebo zastavěného prvku letadla za letu.

5) Selhání motoru, rotoru, vrtule, palivového systému nebo jiného základního systému.

6) Únik jakékoli kapaliny, který měl za následek nebezpečí požáru nebo možnou nebezpečnou kontaminaci konstrukce, systémů nebo zařízení letadla nebo ohrožení osob na palubě.

1.3. **Interakce s letovými navigačními službami a s uspořádáním letového provozu**

1) Interakce s letovými navigačními službami (např. poskytnutí nesprávných služeb, rozporuplná komunikace nebo odchýlení od povolení), která ohrozila nebo mohla ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

2) Narušení letového prostoru.

1.4. **Nouzové stavy a jiné kritické situace**

1) Každá událost vedoucí k nouzovému volání.

2) Požár, výbuch, kouř, toxické plyny nebo toxické výpary v letadle.

3) Náhlá zdravotní nezpůsobilost pilota, která mu znemožnila vykonávat pracovní úkoly.

1.5. **Vnější prostředí a meteorologie**

1) Srážka s jiným letadlem, terénem nebo překážkou na zemi nebo ve vzduchu ([5]).

2) Téměř nastalá srážka s jiným letadlem, terénem nebo překážkou ([6]) na zemi nebo ve vzduchu, která vyžadovala nouzový vyhýbací manévr pro zabránění srážce.

3) Střet s divokými zvířaty, včetně střetu s ptákem, který měl za následek poškození letadla nebo ztrátu či poruchu jakékoli základní služby.

4) Rušení letadla způsobené palnými zbraněmi, ohňostroji, modely létacích draků, laserovým osvětlením, vysoce výkonnými světly, lasery, bezpilotními systémy (UAS) nebo podobnými prostředky.

5) Úder blesku, který měl za následek poškození letadla nebo ztrátu funkcí letadla.

6) Střet s těžkou turbulencí, který měl za následek zranění cestujících nebo potřebu následné kontroly letadla z důvodu turbulence.

7) Námraza, včetně námrazy karburátoru, která ohrozila nebo mohla ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

1.6. **Bezpečnost informací**

1) Neobvyklé chování systému v důsledku incidentu v oblasti bezpečnosti informací (např. ohrožené informace nebo data, infekce malwarem, útoky DDoS).

1.7. **Události týkající se U-space**

1) Vniknutí do vzdušného prostoru U-space určeného v neřízeném vzdušném prostoru bez aktivního zařízení pro elektronické zviditelnění („e-Conspicuity“) ([7]).

2) Významná porucha, problém se spolehlivostí nebo opakující se problém s kvalitou, které měly vliv na zařízení nebo instalace pro elektronické zviditelnění.

3) Blízký střet s bezpilotním letadlem při průchodu vzdušným prostorem U-Space.

([5]) Mezi překážky patří i dopravní prostředky.
([6]) Mezi překážky patří i dopravní prostředky.
([7]) Elektronické zviditelnění letadel s posádkou ve vzdušném prostoru U-space podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/666 ze dne 22. dubna 2021, kterým se mění nařízení (EU) č. 923/2012, pokud jde o požadavky na leteckou dopravu s posádkou provozovanou ve vzdušném prostoru U-space (Úř. věst. L 139, 23.4.2021, s. 187, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/666/oj).

2. KLUZÁKY

Poznámka: Aby bylo usnadněno hlášení událostí, je tento oddíl strukturován tak, že příslušné události jsou propojeny s kategoriemi činností, během nichž jsou dle zkušeností tyto události obvykle pozorovány. Toto uspořádání však nelze chápat tak, že tyto události nesmí být hlášeny v případě, kdy k nim dojde mimo kategorii činností, s nimiž jsou v seznamu propojeny.

2.1. **Letecký provoz**

1) Neúmyslná ztráta kontroly.

2) Událost, při níž pilot kluzáku nebyl schopen uvolnit buď lano navijáku, nebo lano aerovleku, a musel je uvolnit nouzovými postupy.

3) Jakékoli uvolnění lana navijáku nebo lana aerovleku, které ohrozilo nebo mohlo ohrozit kluzák, osoby na palubě nebo jinou osobu.

4) U motorového kluzáku selhání motoru při vzletu.

5) Jakýkoli let s kluzákem, jenž nebyl způsobilý k letu nebo u něhož nedokončená letová příprava ohrozila nebo mohla ohrozit kluzák, osoby na palubě nebo jinou osobu.

2.2. **Technické události**

1) Neobvyklé silné vibrace (např. „chvění“ křidélek nebo výškového kormidla nebo vibrace vrtule).

2) Jakýkoli letový řídicí prvek nefunguje správně nebo je odpojen.

3) Selhání nebo podstatné opotřebení konstrukce kluzáku.

4) Ztráta jakékoli části konstrukce nebo zastavěného prvku kluzáku za letu.

2.3. **Interakce s letovými navigačními službami a s uspořádáním letového provozu**

1) Interakce s letovými navigačními službami (např. poskytnutí nesprávných služeb, rozporuplná komunikace nebo odchýlení od povolení), která ohrozila nebo mohla ohrozit kluzák, osoby na palubě nebo jinou osobu.

2) Narušení letového prostoru.

2.4. **Nouzové stavy a jiné kritické situace**

1) Každá událost vedoucí k nouzovému volání.

2) Jakákoliv situace, kdy k dispozici nezůstala žádná bezpečná přistávací plocha.

3) Požár, výbuch, kouř nebo toxické plyny či výpary v kluzáku.

4) Náhlá zdravotní nezpůsobilost pilota, která mu znemožnila vykonávat jakékoli úkoly.

2.5. **Vnější prostředí a meteorologie**

1) Srážka s letadlem, terénem nebo překážkou na zemi nebo ve vzduchu ([8]).

2) Téměř nastalá srážka s letadlem, terénem nebo překážkou ([9]) na zemi nebo ve vzduchu, která vyžadovala nouzový vyhýbací manévr pro zabránění srážce.

3) Rušení kluzáku způsobené palnými zbraněmi, ohňostroji, modely létacích draků, laserovým osvětlením, vysoce výkonnými světly, lasery, bezpilotními systémy (UAS) nebo podobnými prostředky.

4) Úder blesku mající za následek poškození kluzáku.

2.6. **Události týkající se U-space**

1) Vniknutí do vzdušného prostoru U-space určeného v neřízeném vzdušném prostoru bez aktivního zařízení pro elektronické zviditelnění („e-Conspicuity“).

2) Významná porucha, problém se spolehlivostí nebo opakující se problém s kvalitou, které měly vliv na zařízení nebo instalace pro elektronické zviditelnění.

3) Blízký střet s bezpilotním letadlem při průchodu vzdušným prostorem U-Space.

([8]) Mezi překážky patří i dopravní prostředky.
([9]) Mezi překážky patří i dopravní prostředky.

3. VZDUŠNÉ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY LEHČÍ NEŽ VZDUCH (BALONY A VZDUCHOLODĚ)

Poznámka: Aby bylo usnadněno hlášení událostí, je tento oddíl strukturován tak, že příslušné události jsou propojeny s kategoriemi činností, během nichž jsou dle zkušeností tyto události obvykle pozorovány. Toto uspořádání však nelze chápat tak, že tyto události nesmí být hlášeny v případě, kdy k nim dojde mimo kategorii činností, s nimiž jsou v seznamu propojeny.

3.1. **Letecký provoz**

1) Jakýkoli let provedený se vzdušným dopravním prostředkem lehčím než vzduch, který nebyl způsobilý k letu nebo u něhož nedokončená letová příprava ohrozila nebo mohla ohrozit vzdušný dopravní prostředek lehčí než vzduch, osoby na palubě nebo jinou osobu.

2) Neúmyslné trvalé zhasnutí plamene pilotního hořáku.

3.2. **Technické události**

1) Selhání kterékoli z následujících částí nebo řídicích prvků: ponorné trubky na palivové lahvi, kladky obalu, ovládací šňůry, poutacího lana, netěsnost ventilů hořáku, netěsnost ventilů palivové lahve, karabiny, poškození palivového vedení, paraventilu, obalu nebo balonetu, dmychadla, přetlakového ventilu (plynový balon), navijáku (upoutané plynové balony).

2) Významný únik nebo ztráta zvedacího plynu (např. pórovitost, nedosedající ventily nosného plynu).

3.3. **Interakce s letovými navigačními službami a s uspořádáním letového provozu**

1) Interakce s letovými navigačními službami (např. poskytnutí nesprávných služeb, rozporuplná komunikace nebo odchýlení od povolení), která ohrozila nebo mohla ohrozit vzdušný dopravní prostředek lehčí než vzduch, osoby na palubě nebo jinou osobu.

2) Narušení letového prostoru.

3.4. **Nouzové stavy a jiné kritické situace**

1) Každá událost vedoucí k nouzovému volání.

2) Požár, výbuch, kouř nebo toxické výpary ve vzdušném dopravním prostředku lehčím než vzduch (kromě běžného fungování hořáku).

3) Osoby na palubě vzdušného dopravního prostředku lehčího než vzduch vypadly z koše nebo z gondoly.

4) Náhlá zdravotní nezpůsobilost pilota, která mu znemožnila vykonávat jakékoli pracovní úkoly.

5) Neúmyslné zvednutí nebo vlečení pozemního personálu vedoucí ke smrtelnému zranění nebo úrazu osoby.

3.5. **Vnější prostředí a meteorologie**

1) Srážka nebo téměř nastalá srážka s letadlem, terénem nebo překážkou ([10]) na zemi nebo ve vzduchu, která ohrozila nebo mohla ohrozit vzdušný dopravní prostředek lehčí než vzduch, osoby na palubě nebo jinou osobu.

2) Rušení vzdušného dopravního prostředku lehčího než vzduch způsobené palnými zbraněmi, ohňostroji, modely létacích draků, laserovým osvětlením, vysoce výkonnými světly, lasery, bezpilotními systémy (UAS) nebo podobnými prostředky.

3) Nečekaný střet s nepříznivými meteorologickými podmínkami, který ohrozil nebo mohl ohrozit vzdušný dopravní prostředek lehčí než vzduch, osoby na palubě nebo jinou osobu.

3.6. **Události týkající se U-space**

1) Vniknutí do vzdušného prostoru U-space určeného v neřízeném vzdušném prostoru bez aktivního zařízení pro elektronické zviditelnění („e-Conspicuity“).

2) Významná porucha, problém se spolehlivostí nebo opakující se problém s kvalitou, které měly vliv na zařízení nebo instalace pro elektronické zviditelnění.

3) Blízký střet s bezpilotním letadlem při průchodu vzdušným prostorem U-Space.“

([10]) Mezi překážky patří i dopravní prostředky.

PŘÍLOHA VI

„PŘÍLOHA VI

UDÁLOSTI SOUVISEJÍCÍ S PROVOZEM BEZPILOTNÍHO SYSTÉMU (UAS)

Poznámka 1: Aby bylo usnadněno hlášení událostí, je tato příloha strukturována tak, že příslušné události jsou propojeny s kategoriemi činností, během nichž jsou dle zkušeností tyto události obvykle pozorovány. Toto uspořádání však nelze chápat tak, že tyto události nesmí být hlášeny v případě, kdy k nim dojde mimo kategorii činností, s nimiž jsou v seznamu propojeny.

Poznámka 2: Tato příloha obsahuje události a další informace související s bezpečností, které se hlásí v provozu bezpilotních systémů, u nichž se vyžaduje osvědčení nebo prohlášení týkající se projektování podle čl. 56 odst. 1 a 5 nařízení (EU) 2018/1139.

Poznámka 3: Události v prostředí U-space uvedené v bodě 6 hlásí dálkově řídící piloti a provozovatelé bezpilotních systémů během provádění letů ve vzdušném prostoru U-space.

1. LETECKÝ PROVOZ

1.1. **Plánování letu a příprava bezpilotních systémů**

1) Provoz bezpilotního systému je naplánován v provozním prostoru, který přesahuje omezení uvedená ve vydaných oprávněních nebo v právech udělených osvědčením provozovatele lehkých bezpilotních systémů (LUC).

2) Nevhodné plánování provozu bezpilotního systému a související zmírňující opatření, která ohrozila nebo mohla ohrozit jakékoli letadlo nebo jinou osobu (např. postupy pro nepředvídané a nouzové stavy, provozní prostor, požadavek na účinnost taktického opatření ke zmírnění rizika (TMPR) ([1])).

3) Použití nesprávných údajů nebo chybné vstupní údaje v bezpilotním systému nebo v zařízeních pro navigaci nebo výpočet výkonu vedoucí k poruše nebo selhání bezpilotního systému, které ohrozilo nebo mohlo ohrozit jakékoli letadlo nebo osobu.

4) Konfigurace bezpilotního systému lišící se od pokynů definovaných nebo schválených výrobcem nebo příslušným úřadem (např. užitečné zatížení, konfigurace softwaru atd.), která ohrozila nebo mohla ohrozit bezpilotní letadlo nebo jakékoli jiné letadlo nebo osobu.

5) Přeprava nebo pokus o přepravu nebezpečného zboží, pokud není v souladu s příslušnými předpisy, včetně nesprávného označení a balení nebezpečného zboží a manipulace s ním.

6) Nesprávný, nevhodný nebo degradovaný zdroj energie (včetně paliva).

7) Chybějící, nesprávné nebo nedostatečné odmrazování / ochrana proti námraze.

1.2. **Vzlet a přistání – provoz na letištích nebo vertiportech**

1) Narušení vzletové a přistávací dráhy, narušení plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO).

2) Vyjetí ze vzletové nebo přistávací dráhy.

3) Jakýkoli přerušený vzlet.

4) Vzlet, přiblížení a přistání s nesprávným nastavením konfigurace nebo pokus o ně.

5) Dosednutí ocasu, listu / konce křídla nebo gondoly při vzletu nebo přistání.

6) Události, při nichž došlo k náporu tryskového, rotorového nebo vrtulového proudění, které ohrozily nebo mohly ohrozit jakékoli letadlo nebo jinou osobu.

7) Tvrdé, krátké a dlouhé přistání.

8) Poškození cizím předmětem / úlomky (FOD) nebo špatné povrchové podmínky na vzletovém a přistávacím povrchu.

([1]) TMPR jsou opatření používaná při posuzování rizik dronů, která mají zabránit srážkám ve vzduchu tím, že řeší zbytkové riziko střetu nebo srážky ve vzduchu.

1.3. **Vzlet a přistání – provoz mimo letiště nebo vertiporty**

1) Vzlet, přistání mimo určenou přistávací plochu.

2) Nevhodná opatření v oblasti ochrany a bezpečnosti na zemi, která ohrozila nebo mohla ohrozit jakoukoli osobu.

1.4. **Kterákoli fáze letu**

1) Ztráta řízení.

2) Dlouhotrvající ztráta vizuální reference pro provoz ve vizuálním dohledu (VLOS) (např. kvůli nepříznivým meteorologickým podmínkám nebo překážkám).

3) Ztráta situačního povědomí (např. včetně environmentálních podmínek, povědomí o režimu a systému, nadměrného zatížení, prostorové dezorientace, časového horizontu a nevhodné interakce se zařízením pro řízení bezpilotních letadel na dálku (řídicí a monitorovací jednotky (CMU) ([2])).

4) Nesprávné hospodaření s palivem nebo energií (např. kriticky nízký stav paliva/energie nebo stav paliva/energie na místě určení nižší než požadovaná konečná záloha paliva/energie).

5) Neschopnost dosáhnout nebo nedosažení požadované výkonnosti letadla, která je očekávána za normálních podmínek při vzletu, stoupání nebo přistání.

6) Překročení omezení letadla stanovených výrobcem.

7) Provoz s nesprávným nastavením výškoměru.

8) Nesprávný výklad režimu automatizace fungování bezpilotního systému nebo jakýchkoli informací z řídicí a monitorovací jednotky předaných dálkově řídící posádce, který ohrozil nebo mohl ohrozit jakékoli letadlo nebo osobu.

9) Neschopnost vysílat identifikaci na dálku nebo identifikaci letadla.

10) Neúmyslné uvolnění nákladu nebo jiného zařízení přepravovaného vně letadla.

11) Odchýlení od schváleného provozního prostoru nad rámec omezení uvedených ve vydaných provozních oprávněních nebo v právech udělených osvědčením provozovatele lehkých bezpilotních systémů (LUC) nebo ve schváleném letovém plánu bezpilotního systému, mimo jiné:

a) Neoprávněný provoz bezpilotních systémů nad shromážděními osob.

b) Narušení letového prostoru.

c) Porušení zeměpisných zón, kde není provoz bezpilotních systémů povolen nebo pro které nebylo vydáno požadované oprávnění k letu.

1.5. **Další události týkající se provozu bezpilotních systémů s osobami na palubě**

1) Fyzická tíseň, náhlá zdravotní nezpůsobilost posádky, která ohrozila nebo mohla ohrozit bezpilotní letadlo nebo jakékoli jiné letadlo nebo osobu.

2) Kontaminovaný vzduch v prostoru pro cestující, který ohrozil nebo mohl ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jinou osobu.

3) Obtížná kontrola intoxikovaných, násilných nebo neukázněných cestujících.

4) Odhalení černého pasažéra.

2. TECHNICKÉ UDÁLOSTI

2.1. **Konstrukce a systémy**

1) Ztráta jakékoli části bezpilotního letadla za letu.

2) Únik jakékoli kapaliny, který měl za následek nebezpečí požáru nebo možnou nebezpečnou kontaminaci bezpilotního systému nebo který ohrozil nebo mohl ohrozit bezpilotní letadlo nebo jinou osobu.

3) Porucha nebo neobvyklé fungování letových ovládacích prvků.

([2]) V souladu s čl. 3 bodem 38 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 se „řídicí a monitorovací jednotkou“ rozumí „zařízení pro řízení a monitorování bezpilotních letadel na dálku, jak je definováno v čl. 3 bodu 32 nařízení (EU) 2018/1139“.

4) Porucha, ztráta nebo významné zhoršení řídicího a kontrolního spoje, včetně selhání ovlivňujících jeho dostupnost, výkonnost, kontinuitu, integritu nebo bezpečnost, které ohrozily nebo mohly ohrozit jakékoli letadlo nebo osobu.

5) Porucha protisrážkového systému.

6) Porucha automatického systému pro nepředvídané nebo nouzové stavy nebo systému bránícího bezpilotnímu letadlu opustit provozní prostor (např. návrat domů, automatické přistání, geo-caging, systém pro ukončení letu).

7) Jakékoli jiné selhání, ztráta, porucha, poškození bezpilotního letadla nebo jeho systémů, které ohrozilo nebo mohlo ohrozit jakékoli jiné letadlo nebo osobu.

8) Jakékoli selhání, ztráta, porucha, poškození řídicí a monitorovací jednotky, které ohrozilo nebo mohlo ohrozit bezpilotní letadlo nebo jakékoli jiné letadlo nebo osobu.

2.2. **Pohon (včetně motorů, vrtulí a rotorů) a pomocné energetické jednotky (APU)**

1) Vysazení nebo vypnutí motoru za letu nebo ztráta jednotek vyvozujících vztlak a tah nebo APU, je-li to vyžadováno.

2) Překročení provozního omezení motoru, včetně překročení otáček nebo neschopnosti ovládat otáčky jakékoli vysokorychlostní rotační součásti (např. APU, tlakového startéru, vzduchového chladicího stroje, pneumatického motoru, vrtule nebo rotoru).

3) Selhání nebo porucha jakékoli části motoru, jednotek vyvozujících vztlak a tah, APU nebo převodu, která měla za následek jednu nebo několik těchto událostí:

a) systém reverzního tahu nezafungoval podle příkazu;

b) nemožnost kontrolovat výkon, tah nebo otáčky za minutu (rpm);

c) uvolnění součástí nebo úlomků.

3. INTERAKCE S ATM/ANS

1) Nebezpečné povolení nebo pokyny řízení letového provozu (ATC).

2) Dlouhotrvající ztráta komunikace se stanovištěm letových provozních služeb (ATS).

3) Rozporuplné pokyny od různých stanovišť letových provozních služeb, které mohly vést ke ztrátě rozstupu.

4) Nesprávná interpretace rádiové komunikace, která ohrozila nebo mohla ohrozit bezpilotní letadlo nebo jakékoli jiné letadlo nebo osobu.

5) Úmyslné odchýlení od pokynů ATC, které ohrozilo nebo mohlo ohrozit bezpilotní letadlo nebo jakékoli jiné letadlo nebo osobu.

6) Nedodržení nadmořské výšky nebo letové hladiny.

4. NOUZOVÉ STAVY A JINÉ KRITICKÉ SITUACE

1) Srážka nebo téměř nastalá srážka s jiným letadlem, terénem nebo překážkou na zemi nebo ve vzduchu.

2) Jakýkoli nouzový manévr bezpilotního systému za účelem zabránění srážce s jiným letadlem, terénem nebo překážkou na zemi nebo ve vzduchu.

3) Jakákoli událost vedoucí k vyhlášení nouzového stavu.

4) Aktivace nouzového postupu k ukončení letu.

5) Nepoužití správných postupů pro nepředvídané nebo nouzové stavy.

6) Jakékoli hoření, tavení, kouř, výpary, elektrický oblouk, přehřátí, požár nebo výbuch v bezpilotním systému.

7) Jakékoli hoření, tavení, kouř, výpary, elektrický oblouk, přehřátí, požár nebo výbuch v řídicí a monitorovací jednotce.

8) Náhlá zdravotní nezpůsobilost dálkově řídicí posádky ovládající řídicí a monitorovací jednotku, která ohrozila nebo mohla ohrozit jakékoli letadlo nebo osobu.

5. VNĚJŠÍ PROSTŘEDÍ A METEOROLOGIE

1) Srážka nebo téměř nastalá srážka s jiným letadlem, terénem nebo překážkou na zemi nebo ve vzduchu.

2) Palubní protisrážkový systém, rada k vyhnutí (ACAS RA).

3) Aktivace systému signalizace skutečné srážky se zemí, jako jsou například „varování“ systémů GPWS (varování před přiblížením k zemi) a TAWS (sledování terénu a varování před ním).

4) Střet s divokými zvířaty, včetně střetu s ptákem, který ohrozil bezpilotní letadlo.

5) Poškození cizím předmětem / úlomky (FOD).

6) Nečekaný střet se špatnými podmínkami povrchu dráhy.

7) Střet s turbulencí v úplavu, který ohrozil nebo mohl ohrozit letadlo nebo osobu.

8) Rušení bezpilotního letadla způsobené palnými zbraněmi, ohňostroji, modely létacích draků, laserovým osvětlením, vysoce výkonnými světly, lasery, bezpilotními systémy (UAS) nebo anti-UAS systémem nebo podobnými prostředky.

9) Jakákoli závažná environmentální podmínka, která měla za následek poškození letadla, obtížné ovládání nebo ztrátu či poruchu jakéhokoli systému letadla (např. úder blesku, silná turbulence, střih větru, námraza, vulkanický popel atd.).

6. UDÁLOSTI TÝKAJÍCÍ SE U-SPACE

1) Provoz bezpilotních systémů uvnitř vzdušného prostoru U-space, který není v souladu s platnými provozními podmínkami a omezeními vzdušného prostoru nebo který je prováděn s bezpilotním systémem, který není v souladu s požadovanými schopnostmi bezpilotních systémů a výkonnostními požadavky na ně.

2) Chybějící, nesprávné, opožděné nebo zavádějící informace, pokyny nebo služby poskytované poskytovatelem služeb U-space, které ohrozily nebo mohly ohrozit bezpilotní letadlo nebo jakékoli jiné letadlo či osobu.

3) Nesplnění podmínek oprávnění k letu (např. oprávnění k letu chybí, oprávnění k letu nebylo aktivováno, došlo k odchýlení od oprávnění k letu v prostoru nebo čase).

4) Neoprávněné opuštění vzdušného prostoru U-space.

5) Nevhodné použití služeb U-space vedoucí ke ztrátě situačního povědomí.

6) Neschopnost provádět postup dynamické rekonfigurace vzdušného prostoru (DAR).

7) Nedostatečná vzdálenost mezi bezpilotním letadlem a jakýmkoli letadlem s posádkou.

8) Střet s letadlem s posádkou v aktivním vzdušném prostoru U-space určeném v řízeném vzdušném prostoru.

9) Střet s nezviditelněným letadlem s posádkou v aktivním vzdušném prostoru U-space určeném v neřízeném vzdušném prostoru.

10) Střet s nespolupracujícím bezpilotním letadlem ve vzdušném prostoru U-space.

7. JINÉ UDÁLOSTI

1) Jakákoli událost, kde lidská výkonnost, včetně únavy a nesprávné odborné přípravy / kvalifikace personálu provozovatele a komunikace mezi členy posádky, přímo přispěla nebo mohla přispět k nehodě či vážnému incidentu.

8. BEZPEČNOST INFORMACÍ

1) Neobvyklé chování systému v důsledku incidentu v oblasti bezpečnosti informací (např. ohrožené informace nebo data, infekce malwarem, útoky DDoS).“