Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2026/1821

28.7.2026

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2026/1821 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Ιουλίου 2026

σχετικά με την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1018 για την κατάρτιση καταλόγου ταξινόμησης των περιστατικών πολιτικής αεροπορίας που πρέπει να αναφέρονται υποχρεωτικά, όσον αφορά συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών (ΣμηΕΑ), περιστατικά U-space, περιστατικά υπαγόμενα στο Μέρος-IS, και την εξαίρεση ορισμένων περιστατικών αεροπορικής ασφάλειας από τις απαιτήσεις υποχρεωτικής αναφοράς

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 ([1]), και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014, η Επιτροπή πρέπει να εγκρίνει κατάλογο ταξινόμησης των περιστατικών, στον οποίο γίνεται προσφυγή κατά την αναφορά περιστατικών, στο πλαίσιο των συστημάτων υποχρεωτικής αναφοράς που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό και εμπίπτουν στις κατηγορίες του άρθρου 4 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.

(2) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1018 της Επιτροπής ([2]) θεσπίζει κατάλογο ταξινόμησης των περιστατικών πολιτικής αεροπορίας που πρέπει να αναφέρονται υποχρεωτικά βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014.

(3) Η αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 ([3]) που διενεργήθηκε από την Επιτροπή το 2020 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, ενώ τα περιστατικά που αφορούν συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών (στο εξής: ΣμηΕΑ) εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού, απαιτείται σαφήνεια όσον αφορά το τι συνιστά περιστατικά που πρέπει να αναφέρονται υποχρεωτικά.

(4) Επί του παρόντος υπάρχει επαρκής επιχειρησιακή πείρα σε περιστατικά ΣμηΕΑ ώστε να διευκολυνθεί ο εντοπισμός δυνητικών σημαντικών κινδύνων για την ασφάλεια της αεροπορίας και να καθοριστούν οι κατάλληλες απαιτήσεις αναφοράς.

(5) Δεδομένων των τεχνολογικών και επιχειρησιακών διαφορών μεταξύ ΣμηΕΑ και επανδρωμένων αεροσκαφών, θα πρέπει να συμπεριληφθεί χωριστό παράρτημα για τα ΣμηΕΑ, το οποίο θα περιλαμβάνει συγκεκριμένα περιστατικά που σχετίζονται με πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ, ώστε να διακρίνονται τα περιστατικά που αφορούν αποκλειστικά ΣμηΕΑ και, παράλληλα, να διατηρείται η ακεραιότητα των υφιστάμενων ταξινομήσεων για επανδρωμένα αεροσκάφη.

([1]) ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj.

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1018 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 2015, για την κατάρτιση καταλόγου ταξινόμησης των περιστατικών πολιτικής αεροπορίας που πρέπει να αναφέρονται υποχρεωτικά σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 163 της 30.6.2015, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

([3]) Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Evaluation of Regulation (EU) No 376/2014 on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation» [Αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία], 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=el.

(6) Η υποχρεωτική αναφορά περιστατικών που σχετίζονται με τη λειτουργία ΣμηΕΑ θα πρέπει να περιορίζεται σε όσες πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ παρουσιάζουν σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια της αεροπορίας, σύμφωνα με την προσέγγιση βάσει κινδύνου που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]). Σύμφωνα με το άρθρο 56 παράγραφοι 1 και 5 του εν λόγω κανονισμού, οι πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ για τις οποίες απαιτείται είτε πιστοποιητικό είτε δήλωση σχεδιασμού έχουν προφίλ υψηλότερου εγγενούς κινδύνου λόγω πολύπλοκων επιχειρησιακών περιβαλλόντων, αεροσκαφών υψηλότερων επιδόσεων ή αλληλεπιδράσεων με επανδρωμένα αεροσκάφη. Οι εν λόγω πτητικές λειτουργίες απαιτούν την υποχρεωτική αναφορά περιστατικών ασφάλειας, ώστε να διασφαλίζεται ο εντοπισμός και ο μετριασμός των κινδύνων.

(7) Αντιθέτως, οι πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ για τις οποίες δεν απαιτείται πιστοποιητικό ή δήλωση εξαιρούνται από την αναφορά του καταλόγου περιστατικών. Αυτή η στοχευμένη προσέγγιση διασφαλίζει ότι οι υποχρεώσεις αναφοράς παραμένουν αναλογικές προς το επίπεδο κινδύνου, διατηρώντας παράλληλα την ευθυγράμμιση με το υφιστάμενο πλαίσιο της Ένωσης που διέπει την ασφάλεια της αεροπορίας.

(8) Είναι σημαντικό να εξεταστούν και οι κίνδυνοι σε νέα σενάρια, όπως οι πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ στον εναέριο χώρο U-space ([5]). Λόγω της φύσης του κινδύνου των πτητικών λειτουργιών U-space, ιδίως σε αστικά και πυκνοκατοικημένα περιβάλλοντα, περιστατικά όπως η σύγκρουση ή η απώλεια ελέγχου ενδέχεται να συνιστούν σημαντική απειλή για την ασφάλεια των προσώπων και των περιουσιακών στοιχείων στο έδαφος, καθώς και για άλλους χρήστες του εναέριου χώρου. Η αναμενόμενη αύξηση των πτητικών λειτουργιών ΣμηΕΑ εντός του U-space περιπλέκει αυτούς τους κινδύνους, καθιστώντας τις αναφορές κατά τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 απαραίτητες για τον έγκαιρο εντοπισμό κινδύνων, τον μετριασμό της επικινδυνότητας και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων.

(9) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 απαιτεί ρητά την αναφορά ορισμένων περιστατικών στην αεροπορία συνδεόμενων με την ασφάλεια τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών. Ως εκ τούτου, στα παραρτήματα του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1018 περιλαμβάνονται περιστατικά που σχετίζονται με την ασφάλεια. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2026/247 της Επιτροπής ([6]) θέσπισε τον μηχανισμό και τη διαδικασία για την υποβολή αναφοράς, την κατάταξη, την επεξεργασία, την αποθήκευση, την προστασία, την ανάλυση και τη συγκέντρωση πληροφοριών σχετικά με συμβάντα αεροπορικής ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά έκνομες ενέργειες, σε επίπεδο ΕΕ. Υπό το πρίσμα του εν λόγω ενωσιακού συστήματος αναφοράς περιστατικών ασφάλειας, εξετάστηκε το ενδεχόμενο να εξαλειφθούν ορισμένα περιστατικά συνδεόμενα με την αεροπορική ασφάλεια τα οποία αντιμετωπίζονται καλύτερα από τις αρχές ασφάλειας.

(10) Ορισμένα περιστατικά ασφάλειας (π.χ. πυρκαγιές, παρεμβολές λέιζερ) έχουν διττές επιπτώσεις στην ασφάλεια των πτήσεων και στην αεροπορική ασφάλεια και θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο αναφοράς τόσο προς τις αρχές ασφάλειας των πτήσεων όσο και προς τις αρχές αεροπορικής ασφάλειας βάσει των αντίστοιχων νομοθετικών πλαισίων. Αυτές οι διπλές αναφορές κρίνονται αναγκαίες, καθώς η αναφορά μόνο από πλευράς ασφάλειας των πτήσεων ενδέχεται να αποτρέψει τη χρήση των εν λόγω πληροφοριών για σκοπούς αεροπορικής ασφάλειας, οι οποίες πρέπει να είναι διαθέσιμες το συντομότερο δυνατόν από πλευράς αεροπορικής ασφάλειας. Επιπλέον, το άρθρο 15 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 περιορίζει τη χρήση των αναφερόμενων δεδομένων περιστατικών αποκλειστικά στη βελτίωση της ασφάλειας και απαγορεύει την κοινολόγησή τους με άλλα πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένων των αρχών αεροπορικής ασφάλειας.

(11) Η αναφορά απειλών βομβιστικής ενέργειας ή αεροπειρατείας, περιστατικών συνδεόμενων με την ασφάλεια αεροδρομίου και περιστατικών μη τήρησης των κανόνων περί αντιστοίχισης αποσκευών ή επιβατών βάσει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1018 θα πρέπει να διατηρηθεί έως ότου αρχίσουν να εφαρμόζονται την 1η Ιανουαρίου 2028 οι διατάξεις για την αναφορά περιστατικών αεροπορικής ασφάλειας που καθορίζονται στο σημείο 19 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2026/247.

(12) Δεδομένου ότι τα συμβάντα ασφάλειας πληροφοριών ενδέχεται να επηρεάσουν την κανονική και ασφαλή λειτουργία των συστημάτων, του εξοπλισμού και της ψηφιακής υποδομής, στον κατάλογο των περιστατικών που πρέπει να αναφέρονται έχουν προστεθεί περιστατικά γενικής ασφάλειας πληροφοριών.

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/664 της Επιτροπής, της 22ας Απριλίου 2021, σχετικά με ένα κανονιστικό πλαίσιο για το U-space (ΕΕ l 139 της 23.4.2021, σ. 161, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

([6]) Κανονισμός (ΕΕ) 2026/247 της Επιτροπής, της 2ας Φεβρουαρίου 2026, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις προδιαγραφές των εθνικών προγραμμάτων ποιοτικού ελέγχου στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες (ΕΕ L, 2026/247, 3.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/247/oj).

(13) Για να διασφαλιστεί η συνεχής ασφαλής και αξιόπιστη λειτουργία των συστημάτων, του εξοπλισμού και των ψηφιακών υποδομών, ορισμένα περιστατικά ασφάλειας πληροφοριών πρέπει να αναφέρονται βάσει του πλαισίου αναφοράς περιστατικών ασφάλειας. Μολονότι δεν εμπίπτουν όλα τα συμβάντα ασφάλειας πληροφοριών (π.χ. εσκεμμένες επιθέσεις κατά κρίσιμων συστημάτων και δεδομένων) σε αυτό το πεδίο εφαρμογής, τυχαία ή ακούσια περιστατικά (όπως προσβολή από κακόβουλο λογισμικό, παραβιάσεις πληροφοριών ή δεδομένων ή διαταραχές του συστήματος που προκαλούνται από αστοχίες ασφάλειας) ενδέχεται να υπονομεύσουν την ασφάλεια και επιτάσσουν τη διερεύνηση προς αποφυγή επανάληψής τους. Ως εκ τούτου, συμπεριλήφθηκε ευρεία και γενική αναφορά για την καταγραφή τέτοιων περιστατικών χωρίς περιοριστικές λεπτομέρειες.

(14) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 127 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1018 τροποποιείται ως εξής:

(1) Το παράρτημα I αντικαθίσταται από το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

(2) Το παράρτημα II αντικαθίσταται από το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

(3) Το παράρτημα III αντικαθίσταται από το παράρτημα III του παρόντος κανονισμού.

(4) Το παράρτημα IV αντικαθίσταται από το παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού.

(5) Το παράρτημα V αντικαθίσταται από το παράρτημα V του παρόντος κανονισμού.

(6) Το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα VI του παρόντος κανονισμού προστίθεται ως παράρτημα VI.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 27 Ιουλίου 2026.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

«*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I*

ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

Σημείωση: Το παρόν παράρτημα είναι διαρθρωμένο κατά τρόπο ώστε τα συναφή περιστατικά να συνδέονται με κατηγορίες δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια των οποίων, εκ πείρας, αυτά συμβαίνουν συνήθως ώστε να διευκολύνεται η αναφορά των περιστατικών αυτών. Ωστόσο, ο παρών κατάλογος δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να αναφέρονται περιστατικά όταν δεν εντάσσονται σε κατηγορία δραστηριοτήτων που περιέχει ο κατάλογος.

1. ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

1.1. **Προετοιμασία πτήσης**

(1) Χρήση ανακριβών δεδομένων ή λανθασμένων καταχωρίσεων σε εξοπλισμό χρησιμοποιούμενο για την πλοήγηση ή τον υπολογισμό επιδόσεων, η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(2) Μεταφορά ή απόπειρα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων όταν δεν είναι σύμφωνη με τις ισχύουσες νομοθεσίες, καθώς και εσφαλμένη επισήμανση, συσκευασία και χειρισμός επικίνδυνων εμπορευμάτων.

1.2. **Προετοιμασία του αεροσκάφους**

(1) Εσφαλμένος τύπος καυσίμου/ενέργειας ή μολυσμένο καύσιμο.

(2) Μη εκτέλεση αποπάγωσης/αντιπαγοποίησης ή εσφαλμένη ή μη επαρκής αποπάγωση/αντιπαγοποίηση.

1.3. **Απογείωση και προσγείωση**

(1) Εκτροπή εκτός τροχόδρομου ή διαδρόμου.

(2) Πραγματική ή δυνητική παρείσφρηση σε τροχόδρομο ή διάδρομο.

(3) Παρείσφρηση σε περιοχή τελικής προσέγγισης και σε περιοχή απογείωσης (FATO).

(4) Κάθε ματαιωθείσα απογείωση.

(5) Αδυναμία επίτευξης της απαιτούμενης ή της αναμενόμενης επίδοσης κατά την απογείωση, την επανακύκλωση ή την προσγείωση.

(6) Πραγματική ή επιχειρηθείσα απογείωση ή προσγείωση με εσφαλμένη ρύθμιση παραμέτρων.

(7) Επαφή ουραίου, πτερυγίου/ακροπτερυγίου ή αεροδυναμικού καλύμματος με το έδαφος κατά την απογείωση ή την προσγείωση.

(8) Προσέγγιση συνεχισθείσα με καταστρατήγηση των κριτηρίων σταθεροποιημένης προσέγγισης του αερομεταφορέα.

(9) Συνέχιση ενόργανης προσέγγισης κάτω από τα δημοσιευμένα ελάχιστα με ανεπαρκείς αναφορές οπτικής επαφής.

(10) Προληπτική ή αναγκαστική προσγείωση.

(11) Βραχεία και μακρά προσγείωση.

(12) Ανώμαλη προσγείωση.

1.4. **Οποιαδήποτε φάση της πτήσης**

(1) Απώλεια ελέγχου.

(2) Διαταράξεις αεροσκάφους, υπέρβαση κανονικής στάσης πρόνευσης, γωνίας κλίσης ή ταχύτητα πλεύσης ακατάλληλη υπό τις επικρατούσες συνθήκες.

(3) Απόκλιση από το καθορισμένο ύψος.

(4) Ενεργοποίηση της προστασίας οποιουδήποτε φακέλου πτήσης, συμπεριλαμβανομένων της ειδοποίησης απώλειας στήριξης, δόνησης χειριστηρίου, ωθητή χειριστηρίου και των αυτόματων διαδικασιών προστασίας.

(5) Ακούσια απόκλιση κατά δύο φορές από το προβλεπόμενο ή το καθορισμένο ίχνος της ελάχιστης απαιτούμενης επίδοσης πλοήγησης ή κατά 10 ναυτικά μίλια.

(6) Υπέρβαση περιορισμού προβλεπόμενου στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

(7) Λειτουργία με εσφαλμένη ρύθμιση του υψομέτρου.

(8) Περιστατικά απορεύματος αερίων στροβιλοκινητήρα ή στροφείου και περιστατικά απορεύματος έλικα που έθεσαν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(9) Εσφαλμένη ερμηνεία της αυτόματης λειτουργίας ή οποιασδήποτε πληροφορίας του θαλάμου διακυβέρνησης που παρασχέθηκε στο πλήρωμα πτήσης, η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

1.5. **Άλλα είδη περιστατικών**

(1) Ακούσια ελευθέρωση φορτίου ή άλλου εξωτερικά φερόμενου εξοπλισμού.

(2) Απώλεια της επίγνωσης της κατάστασης (συμπεριλαμβανομένων της επίγνωσης του περιβάλλοντος, του τρόπου λειτουργίας και συστήματος λειτουργίας, του αποπροσανατολισμού ως προς τον χώρο και της επίγνωσης του χρονικού ορίζοντα).

(3) Οποιοδήποτε περιστατικό στο οποίο ο ανθρώπινος παράγοντας συνετέλεσε απευθείας ή θα μπορούσε να συντελέσει σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

2. ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

2.1. **Δομή και συστήματα**

(1) Απώλεια οποιουδήποτε τμήματος της δομής αεροσκάφους εν πτήσει.

(2) Απώλεια συστήματος.

(3) Απώλεια εφεδρικής λειτουργίας συστήματος.

(4) Διαρροή οποιουδήποτε υγρού με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί κίνδυνος πυρκαγιάς ή πιθανή επικίνδυνη μόλυνση της δομής του αεροσκάφους, των συστημάτων ή του εξοπλισμού του, ή η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(5) Δυσλειτουργία ή ελάττωμα του συστήματος καυσίμων με αντίκτυπο στην παροχή και/ή τη διανομή καυσίμων.

(6) Δυσλειτουργία ή ελάττωμα οποιουδήποτε συστήματος ενδείξεων εφόσον έχει ως αποτέλεσμα παραπλανητικές ενδείξεις στο πλήρωμα.

(7) Μη κανονική λειτουργία των χειριστηρίων πτήσης, όπως ασύμμετρων χειριστηρίων πτήσης ή καθήλωση/εμπλοκή χειριστηρίων [για παράδειγμα: των διατάξεων άντωσης (πτερυγίων καμπυλότητας/υπεραντωτικών πτερυγίων), οπισθέλκουσας (φθορέων άντωσης), πηδαλιούχησης (πηδαλίων κλίσης, πηδαλίων ανόδου-καθόδου, πηδαλίου διεύθυνσης)].

2.2. **Πρόωση (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των ελίκων και των στροφείων) και των βοηθητικών μονάδων ισχύος (APU)**

(1) Αστοχία ή σημαντική δυσλειτουργία οιουδήποτε τμήματος ή χειριστηρίου έλικα, στροφείου ή συστήματος παροχής ισχύος.

(2) Βλάβη ή αστοχία του κύριου/ουραίου στροφείου ή του συστήματος μετάδοσης και/ή ισοδύναμου συστήματος.

(3) Σβέση, κράτηση εν πτήσει οποιουδήποτε κινητήρα ή βοηθητικής μονάδας ισχύος όταν απαιτείται [για παράδειγμα: λειτουργίες χρόνου εκτροπής μεγάλων αποστάσεων (EDTO), πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)].

(4) Υπέρβαση του περιορισμού λειτουργίας κινητήρα, συμπεριλαμβανομένης της υπερτάχυνσης κινητήρα ή ανικανότητας ελέγχου της ταχύτητας οποιουδήποτε παρελκομένου στρεφόμενου με υψηλή ταχύτητα (για παράδειγμα: βοηθητική μονάδα ισχύος, εκκινητήρας, συγκρότημα ψύξης του κύκλου αέρα με στρόβιλο, αεροστροβιλοκινητήρας, έλικας ή στροφείο).

(5) Αστοχία ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε τμήματος του κινητήρα, μονάδας παραγωγής ισχύος, βοηθητικής μονάδας ισχύος ή μετάδοσης με αποτέλεσμα ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

α) μη λειτουργία του συστήματος αναστροφής της ώσης παρά την εντολή του χειριστή,

β) ανικανότητα ελέγχου της ισχύος, της ώσης ή των ΣΑΛ (στροφών ανά λεπτό),

γ) απόσπαση εξαρτημάτων/θραυσμάτων.

3. ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ANS) ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ATM)

(1) Επισφαλής εξουσιοδότηση από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

(2) Παρατεταμένη απώλεια επικοινωνίας με την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας (ATS).

(3) Αντικρουόμενες οδηγίες από διαφορετικές μονάδες ATS, με πιθανό αποτέλεσμα απώλεια διαχωρισμού.

(4) Εσφαλμένη ερμηνεία ραδιοεπικοινωνίας η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(5) Ηθελημένη απόκλιση από οδηγία του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC), η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(6) Συνάντηση με μη επανδρωμένο αεροσκάφος κατά τη διέλευση από εναέριο χώρο U-Space ([1]).

4. ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

(1) Οποιοδήποτε συμβάν που οδηγεί σε δήλωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης («MAYDAY») ή επείγουσας ανάγκης (κλήση «PAN»).

(2) Κάθε καύση, τήξη, καπνός, αναθυμιάσεις, σπινθήρας, υπερθέρμανση, πυρκαγιά ή έκρηξη.

(3) Μολυσμένος αέρας στον θάλαμο διακυβέρνησης ή στο διαμέρισμα επιβατών, ο οποίος έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(4) Μη εφαρμογή από το πλήρωμα πτήσης ή το πλήρωμα θαλάμου της ορθής διαδικασίας για μη κανονική κατάσταση ή έκτακτη ανάγκη προς αντιμετώπιση κατάστασης έκτακτης ανάγκης.

(5) Χρήση οποιουδήποτε εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης ή μη κανονικής διαδικασίας που επηρεάζει τις επιδόσεις εν πτήσει ή τις επιδόσεις προσγείωσης.

(6) Αστοχία οποιουδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης ή διάσωσης, η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(7) Ανεξέλεγκτη πίεση στον θάλαμο επιβατών.

(8) Επικίνδυνα χαμηλή ποσότητα καυσίμων/ενέργειας ή ποσότητα καυσίμων/ενέργειας στον προορισμό κατώτερη από τα/την απαιτούμενα/-η τελικά/-ή εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια.

(9) Οποιαδήποτε χρήση του συστήματος οξυγόνου από το πλήρωμα.

(10) Αδιαθεσία οποιουδήποτε μέλους του πληρώματος πτήσης ή του θαλάμου επιβατών, με αποτέλεσμα μείωση του συνολικού αριθμού μελών του πληρώματος κάτω του ελάχιστου πιστοποιημένου πληρώματος.

(11) Κόπωση του πληρώματος που επηρεάζει ή ενδέχεται να επηρεάσει την ικανότητά του να εκτελεί με ασφάλεια τα καθήκοντά του κατά την πτήση.

5. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

(1) Σύγκρουση ή παρ' ολίγον σύγκρουση στο έδαφος ή στον αέρα με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με εμπόδιο ([2]).

(2) Συμβουλές επίλυσης από εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS RA).

(3) Ενεργοποίηση ουσιαστικού συστήματος σύγκρουσης με το έδαφος, όπως το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) / «προειδοποίηση» συστήματος εντοπισμού εδάφους και προειδοποίησης (TAWS).

(4) Πρόσκρουση άγριων ζώων, συμπεριλαμβανομένων των πτηνών.

(5) Βλάβη από ξένα αντικείμενα/θραύσματα (FOD).

(6) Απροσδόκητα κακές συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου.

(7) Στρόβιλοι απορεύματος.

(8) Παρεμβολή σε αεροσκάφος με πυροβόλα όπλα, πυροτεχνήματα, χαρταετούς, φωτισμό λέιζερ, ισχυρούς προβολείς, λέιζερ, συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών ([3]) (ΣμηΕΑ) ή με παρόμοια μέσα.

(9) Κεραυνοπληξία που είχε ως αποτέλεσμα να προκληθεί βλάβη στο αεροσκάφος, απώλεια ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε συστήματός του.

(10) Χαλαζοθύελλα που είχε ως αποτέλεσμα να προκληθεί βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε συστήματός του.

([1]) Σύμφωνα με το άρθρο 2 σημείο 1) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/664, «"εναέριος χώρος U-space": γεωγραφική ζώνη ΣμηΕΑ που ορίζεται από τα κράτη μέλη, στην οποία επιτρέπεται να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ μόνο με την υποστήριξη υπηρεσιών U-space».

([2]) Στα εμπόδια συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα.

([3]) Σύμφωνα με το άρθρο 3 σημείο 3) του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2019/945 της Επιτροπής, της 12ης Μαρτίου 2019, για συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών και φορείς εκμετάλλευσης συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών τρίτων χωρών (ΕΕ L 152 της 11.6.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj), «"σύστημα μη επανδρωμένου αεροσκάφους" ("ΣμηΕΑ"): μη επανδρωμένο αεροσκάφος, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 30 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, και η μονάδα ελέγχου και παρακολούθησής του».

(11) Αντιμετώπιση σοβαρής ανατάραξης ή οιαδήποτε άλλη κατάσταση με αποτέλεσμα να τραυματισθούν επιβαίνοντες ή η οποία κρίθηκε ότι απαιτεί «έλεγχο ανατάραξης» του αεροσκάφους.

(12) Σημαντικοί διατμητικοί άνεμοι ή καταιγίδα που έθεσαν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(13) Παγετός με αποτέλεσμα δυσχέρειες χειρισμού, βλάβη του αεροσκάφους ή απώλεια ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε συστήματός του.

(14) Ηφαιστειακή τέφρα.

6. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

(1) Δυσχερής τιθάσευση μεθυσμένων, βίαιων ή απείθαρχων επιβατών.

(2) Εντοπισμός λαθρεπιβάτη.

(3) Ασυνήθης συμπεριφορά συστήματος λόγω συμβάντος ασφάλειας πληροφοριών [για παράδειγμα: παραβίαση πληροφοριών ή δεδομένων, προσβολή από κακόβουλο λογισμικό, κατανεμημένη άρνηση υπηρεσίας (DDoS)].

(4) Απειλή βομβιστικής ενέργειας ή αεροπειρατείας (ισχύει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027).»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ, ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

Σημείωση: Τα περιστατικά που παρατίθενται στο παρόν παράρτημα αφορούν επίσης ΣμηΕΑ για τα οποία απαιτείται πιστοποιητικό ή δήλωση σχεδιασμού σύμφωνα με το άρθρο 56 παράγραφοι 1 και 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

1. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

Προϊόντα, εξαρτήματα ή εξοπλισμός που διατέθηκαν από τον φορέα παραγωγής με αποκλίσεις από τα ισχύοντα δεδομένα σχεδιασμού και θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε πιθανή επισφαλή κατάσταση, όπως διαπίστωσε ο κάτοχος του πιστοποιητικού τύπου ή της έγκρισης σχεδιασμού.

2. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Οποιαδήποτε αστοχία, δυσλειτουργία, ελάττωμα ή άλλο περιστατικό που σχετίζεται με προϊόν, εξάρτημα ή εξοπλισμό, το οποίο οδήγησε ή μπορεί να οδηγήσει σε επισφαλή κατάσταση.

Σημείωση: Ο παρών κατάλογος αφορά περιστατικά που συμβαίνουν σε προϊόν, εξάρτημα, εξοπλισμό ή μονάδα ελέγχου και παρακολούθησης (CMU) ([1]), που καλύπτεται από πιστοποιητικό τύπου, περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου, συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου, εξουσιοδότηση ETSO, έγκριση σχεδιασμού επισκευής μείζονος σημασίας ή κάθε άλλη σχετική έγκριση ή δήλωση που θεωρείται ότι εκδόθηκε σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής ([2]).

3. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

(1) Σοβαρή δομική βλάβη (για παράδειγμα: ρωγμές, μόνιμη παραμόρφωση, αποκόλληση στρώσεων, αποκόλληση, καύση, υπερβολική φθορά ή διάβρωση) που διαπιστώθηκε κατά τη συντήρηση του αεροσκάφους ή εξαρτήματος.

(2) Σοβαρή διαρροή ή μόλυνση ρευστών (για παράδειγμα: υδραυλικού ρευστού, καυσίμου, πετρελαίου, αερίου ή άλλου ρευστού).

(3) Αστοχία ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε τμήματος κινητήρα, μονάδας παραγωγής ισχύος και/ή μετάδοσης, με αποτέλεσμα ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

α) απόσπαση εξαρτημάτων/θραυσμάτων,

β) αστοχία της δομής στερέωσης του κινητήρα.

(4) Βλάβη, αστοχία ή ελάττωμα έλικα που θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα αποσυναρμολόγηση του έλικα ή οποιουδήποτε σημαντικού μέρους του έλικα και/ή δυσλειτουργίες ελέγχου του έλικα εν πτήσει.

(5) Βλάβη, αστοχία ή ελάττωμα του κιβωτίου ταχυτήτων/σύνδεσης του κύριου στροφείου που θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα απόσπαση του στροφείου και/ή δυσλειτουργίες χειρισμού του στροφείου εν πτήσει.

(6) Σημαντική δυσλειτουργία κρίσιμου για την ασφάλεια συστήματος ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένου συστήματος ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, κατά τη δοκιμή συντήρησης ή αδυναμία ενεργοποίησης των συστημάτων αυτών μετά τη συντήρηση, συμπεριλαμβανομένης της μονάδας ελέγχου και παρακολούθησης (CMU).

(7) Ασυνήθης συμπεριφορά συστήματος λόγω συμβάντος ασφάλειας πληροφοριών [για παράδειγμα: παραβίαση πληροφοριών ή δεδομένων, προσβολή από κακόβουλο λογισμικό, κατανεμημένη άρνηση υπηρεσίας (DDoS)].

(8) Εσφαλμένη συναρμολόγηση ή εγκατάσταση εξαρτημάτων του αεροσκάφους ή της μονάδας ελέγχου και παρακολούθησης (CMU) που διαπιστώθηκε κατά τη διάρκεια επιθεώρησης ή διαδικασίας δοκιμής η οποία δεν είχε αυτό ως αντικείμενο.

([1]) Σύμφωνα με το άρθρο 3 σημείο 38) του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2019/945, «"μονάδα ελέγχου και παρακολούθησης" ("CMU"): ο εξοπλισμός για τον εξ αποστάσεως έλεγχο και την εξ αποστάσεως παρακολούθηση μη επανδρωμένου αεροσκάφους, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 32 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139».

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

(9) Εσφαλμένη αξιολόγηση σοβαρού ελαττώματος ή σοβαρή μη συμμόρφωση με τις διαδικασίες πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) και του τεχνικού ημερολογίου του αεροσκάφους.

(10) Σοβαρή βλάβη του συστήματος ηλεκτρικής συνδεσμολογίας (EWIS).

(11) Οποιοδήποτε ελάττωμα σε κρίσιμο μέρος με συγκεκριμένη διάρκεια ζωής που προκάλεσε απόσυρση του μέρους αυτού πριν ολοκληρωθεί η διάρκεια ζωής του.

(12) Η χρήση προϊόντων, μη εγκατεστημένου εξοπλισμού, εξαρτημάτων ή υλικών άγνωστης ή ύποπτης προέλευσης ή αχρηστευμένων κρίσιμης σημασίας εξαρτημάτων.

(13) Παραπλανητικά, εσφαλμένα ή ανεπαρκή εφαρμοστέα δεδομένα ή διαδικασίες συντήρησης, που θα μπορούσαν να έχουν ως αποτέλεσμα σημαντικά σφάλματα στη συντήρηση, συμπεριλαμβανομένου γλωσσικού θέματος.

(14) Εσφαλμένος έλεγχος ή εφαρμογή των περιορισμών και διαδικασιών κατά τη συντήρηση αεροσκάφους ή την προγραμματισμένη συντήρηση, συμπεριλαμβανομένης της μονάδας ελέγχου και παρακολούθησης (CMU).

(15) Αποδέσμευση αεροσκάφους ή μονάδας ελέγχου και παρακολούθησης (CMU) σε υπηρεσία μετά από συντήρηση σε οποιαδήποτε περίπτωση μη συμμόρφωσης που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια πτήσεων.

(16) Σοβαρή βλάβη που προκλήθηκε κατά τη διάρκεια δραστηριοτήτων συντήρησης αεροσκάφους, εξαρτήματος ή της μονάδας ελέγχου και παρακολούθησης (CMU) λόγω εσφαλμένης συντήρησης ή χρήσης ακατάλληλου ή αχρηστευμένου εξοπλισμού υποστήριξης εδάφους, η οποία απαιτεί πρόσθετες ενέργειες συντήρησης.

(17) Εντοπισθείσα καύση, τήξη, καπνός, σπινθήρας, υπερθέρμανση ή περιστατικά πυρκαγιάς.

(18) Οποιοδήποτε περιστατικό στο οποίο ο ανθρώπινος παράγοντας, συμπεριλαμβανομένης της κόπωσης του προσωπικού, συνετέλεσε απευθείας ή θα μπορούσε να συντελέσει σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

(19) Σημαντική δυσλειτουργία, πρόβλημα αξιοπιστίας ή επαναλαμβανόμενο πρόβλημα ποιότητας καταγραφής που επηρεάζει το σύστημα καταγραφής πτήσης (όπως το σύστημα καταγραφής δεδομένων πτήσης, σύστημα καταγραφής επικοινωνιών ζεύξης ή το σύστημα καταγραφής συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης) ή έλλειψη των αναγκαίων πληροφοριών για τη λειτουργική ετοιμότητα του συστήματος καταγραφής πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων που είναι εγκατεστημένα στη μονάδα ελέγχου και παρακολούθησης (CMU).

(20) Χρήση ή δυνητική χρήση μη εγκεκριμένης διαμόρφωσης ή εγκατάστασης της μονάδας ελέγχου και παρακολούθησης (CMU).»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σημείωση: Το παρόν παράρτημα είναι διαρθρωμένο κατά τρόπο ώστε τα συναφή περιστατικά να συνδέονται με κατηγορίες δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια των οποίων, εκ πείρας, αυτά συμβαίνουν συνήθως ώστε να διευκολύνεται η αναφορά των περιστατικών αυτών. Ωστόσο, ο παρών κατάλογος δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να αναφέρονται περιστατικά όταν δεν εντάσσονται σε κατηγορία δραστηριοτήτων που περιέχει ο κατάλογος.

1. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

(1) Σύγκρουση ή παρ' ολίγον σύγκρουση αεροσκάφους, στο έδαφος ή στον αέρα, με άλλο αεροσκάφος ή ΣμηΕΑ, με το έδαφος ή με εμπόδιο ([1]), συμπεριλαμβανομένης παρ' ολίγον πρόσκρουσης στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου (near CFIT).

(2) Παραβίαση ελαχίστων διαχωρισμού ([2]).

(3) Ανεπαρκής διαχωρισμός ([3]).

(4) Συμβουλές επίλυσης από εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS RA).

(5) Πρόσκρουση άγριων ζώων, συμπεριλαμβανομένων των πτηνών.

(6) Εκτροπή εκτός τροχόδρομου ή διαδρόμου.

(7) Πραγματική ή δυνητική παρείσφρηση σε τροχόδρομο ή διάδρομο.

(8) Παρείσφρηση σε περιοχή τελικής προσέγγισης και σε περιοχή απογείωσης (FATO).

(9) Παρέκκλιση αεροσκάφους από εξουσιοδότηση ή οδηγίες του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

(10) Παρέκκλιση αεροσκάφους από ισχύοντα κανονισμό της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ATM):

α) Παρέκκλιση αεροσκάφους από δημοσιευμένες διαδικασίες ATM,

β) Παραβίαση εναέριου χώρου, συμπεριλαμβανομένης της μη εξουσιοδοτημένης εισόδου σε εναέριο χώρο,

γ) Παρέκκλιση από ισχύοντες κανονισμούς σχετικά με τον εξοπλισμό ATM που φέρει αεροσκάφος και τη λειτουργία του.

(11) Είσοδος του επανδρωμένου αεροσκάφους σε ενεργό εναέριο χώρο U-space που ορίζεται εντός ελεγχόμενου εναέριου χώρου.

(12) Περιστατικά που οφείλονται σε λάθη λόγω παρόμοιων χαρακτηριστικών κλήσης.

2. ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ Η ΟΛΟΚΛΗΡΩΤΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ

(1) Αδυναμία παροχής υπηρεσιών ATM ή εκτέλεσης λειτουργιών ATM:

α) Αδυναμία παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή εκτέλεσης λειτουργιών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας,

β) Αδυναμία παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριου χώρου ή εκτέλεσης λειτουργιών διαχείρισης εναέριου χώρου,

γ) Αδυναμία παροχής υπηρεσιών διαχείρισης ροής και χωρητικότητας της εναέριας κυκλοφορίας ή εκτέλεσης των λειτουργιών διαχείρισης ροής εναέριας κυκλοφορίας και χωρητικότητας.

(2) Αδυναμία παροχής ή εκτέλεσης δυναμικής αναδιαμόρφωσης του εναέριου χώρου U-space (DAR).

(3) Έλλειψη πληροφοριών ή σημαντικά εσφαλμένες, αλλοιωμένες, ανεπαρκείς ή παραπλανητικές πληροφορίες από οποιαδήποτε υπηρεσία υποστήριξης ([4]), συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με κακή κατάσταση της επιφάνειας διαδρόμου.

([1]) Στα εμπόδια συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα.

([2]) Πρόκειται για την περίπτωση κατά την οποία δεν τηρήθηκαν τα καθορισμένα ελάχιστα διαχωρισμού μεταξύ αεροσκαφών ή μεταξύ αεροσκάφους και εναέριου χώρου στον οποίο καθορίζονται ελάχιστα διαχωρισμού.

([3]) Ελλείψει καθορισμένων ελαχίστων διαχωρισμού, κατάσταση κατά την οποία ήταν πολύ μικρή η απόσταση μεταξύ ιπτάμενων αεροσκαφών ώστε να εξασφαλίζουν οι χειριστές ασφαλή διαχωρισμό τους.

([4]) Για παράδειγμα: υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (ATS), υπηρεσίες αυτόματου συστήματος πληροφοριών τερματικού (ATIS), μετεωρολογικές υπηρεσίες, βάσεις δεδομένων πλοήγησης, χάρτες, υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών (AIS), εγχειρίδια.

(4) Αστοχία υπηρεσίας επικοινωνίας.

(5) Αστοχία υπηρεσίας επιτήρησης.

(6) Αστοχία της λειτουργίας ή της υπηρεσίας επεξεργασίας και διανομής δεδομένων.

(7) Αστοχία υπηρεσίας πλοήγησης.

(8) Αστοχία της προστασίας του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ATM) που είχε ή θα μπορούσε να έχει άμεσο αρνητικό αντίκτυπο στην ασφαλή παροχή υπηρεσιών.

(9) Σημαντική αύξηση φόρτου εργασίας τομέα / θέσης υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS) που επιφέρει πιθανή υποβάθμιση στην παροχή υπηρεσιών.

(10) Εσφαλμένη λήψη ή ερμηνεία σημαντικών επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένης της έλλειψης κατανόησης της χρησιμοποιούμενης γλώσσας, όταν αυτό είχε ή θα μπορούσε να έχει άμεσο αρνητικό αντίκτυπο στην ασφαλή στην παροχή υπηρεσιών.

(11) Παρατεταμένη απώλεια επικοινωνίας με αεροσκάφος ή με άλλη μονάδα ATS.

3. ΛΟΙΠΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

(1) Δήλωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης («MAYDAY») ή επείγουσας ανάγκης (κλήση «PAN»).

(2) Σημαντικές εξωτερικές παρεμβολές στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας [για παράδειγμα: εκπομπές ραδιοφωνικών σταθμών που εκπέμπουν στη ζώνη συχνοτήτων FM, παρεμβαλλόμενες με σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS), παγκατευθυντικού ραδιοφάρου VHF (VOR) και επικοινωνίας].

(3) Παρεμβολή σε αεροσκάφος, μονάδα ATS ή εκπομπή ραδιοεπικοινωνίας με πυροβόλα όπλα, πυροτεχνήματα, χαρταετούς, φωτισμό λέιζερ, ισχυρούς προβολείς, λέιζερ, συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών (ΣμηΕΑ) ή με παρόμοια μέσα.

(4) Απόρριψη καυσίμου.

(5) Ασυνήθης συμπεριφορά συστήματος λόγω συμβάντος ασφάλειας πληροφοριών [για παράδειγμα: παραβίαση πληροφοριών ή δεδομένων, προσβολή από κακόβουλο λογισμικό, κατανεμημένη άρνηση υπηρεσίας (DDoS)].

(6) Κόπωση που επηρεάζει ή ενδέχεται να επηρεάσει την ικανότητα ασφαλούς εκτέλεσης καθηκόντων πλοήγησης ή κυκλοφορίας.

(7) Οποιοδήποτε περιστατικό στο οποίο ο ανθρώπινος παράγοντας συνετέλεσε απευθείας ή θα μπορούσε να συντελέσει σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

(8) Απειλή βομβιστικής ενέργειας ή αεροπειρατείας (ισχύει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027).»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΓΕΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

1. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Σημείωση: Το παρόν τμήμα είναι διαρθρωμένο κατά τρόπο ώστε τα συναφή περιστατικά να συνδέονται με κατηγορίες δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια των οποίων, εκ πείρας, αυτά συμβαίνουν συνήθως ώστε να διευκολύνεται η αναφορά των περιστατικών αυτών. Ωστόσο, ο παρών κατάλογος δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να αναφέρονται περιστατικά όταν δεν εντάσσονται σε κατηγορία δραστηριοτήτων που περιέχει ο κατάλογος.

1.1. **Περιστατικά σχετιζόμενα με αεροσκάφη και εμπόδια**

(1) Σύγκρουση ή παρ' ολίγον σύγκρουση αεροσκάφους, ευρισκόμενου στο έδαφος ή εν πτήσει, με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με εμπόδιο ([1]).

(2) Πρόσκρουση άγριων ζώων, συμπεριλαμβανομένων των πτηνών.

(3) Εκτροπή εκτός τροχόδρομου ή διαδρόμου.

(4) Πραγματική ή δυνητική παρείσφρηση σε τροχόδρομο ή διάδρομο.

(5) Παρείσφρηση σε περιοχή τελικής προσέγγισης και σε περιοχή απογείωσης (FATO) ή εκτροπή εκτός αυτών.

(6) Μη τήρηση εξουσιοδότησης, οδηγίας ή περιορισμού από αεροσκάφος ή όχημα κατά την κίνησή του στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου (για παράδειγμα: λάθος διάδρομος απογείωσης ή τροχόδρομος ή απαγορευμένη περιοχή αεροδρομίου).

(7) Ξένο αντικείμενο στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου που έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(8) Ύπαρξη εμποδίων στο αεροδρόμιο ή στον περιβάλλοντα χώρο του αεροδρομίου τα οποία δεν έχουν δημοσιευθεί στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών (AIP) ή για τα οποία δεν έχει εκδοθεί αεροναυτική αγγελία (NOTAM) και/ή τα οποία δεν φέρουν ορθή επισήμανση ή φωτισμό.

(9) Οπισθοώθηση, αναστροφή ισχύος ή παρείσφρηση τροχοδρόμου από όχημα, εξοπλισμό ή πρόσωπο.

(10) Επιβάτες ή μη εξουσιοδοτημένα άτομα χωρίς επιτήρηση στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών.

(11) Απόρευμα αερίων στροβιλοκινητήρα, κατώρευμα στροφείου ή απόρευμα αερίων έλικα.

(12) Δήλωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης («MAYDAY») ή επείγουσας ανάγκης (κλήση «PAN»).

1.2. **Υποβάθμιση ή ολοκληρωτική απώλεια υπηρεσιών ή λειτουργιών**

(1) Απώλεια ή αστοχία επικοινωνίας μεταξύ:

α) του προσωπικού αεροδρομίου, οχήματος ή άλλου επίγειου προσωπικού και μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή μονάδας υπηρεσίας διαχείρισης του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών,

β) μονάδας υπηρεσίας διαχείρισης του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και αεροσκάφους, οχήματος ή μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

(2) Σημαντική αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα εξοπλισμού ή συστήματος αεροδρομίου που έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες σε αυτό.

(3) Ασυνήθης συμπεριφορά συστήματος λόγω συμβάντος ασφάλειας πληροφοριών [για παράδειγμα: παραβίαση πληροφοριών ή δεδομένων, προσβολή από κακόβουλο λογισμικό, κατανεμημένη άρνηση υπηρεσίας (DDoS)].

(4) Σημαντικές ελλείψεις φώτων, διαγραμμίσεων ή επιγραφών σε αεροδρόμιο.

(5) Αστοχία του συστήματος συναγερμού αεροδρομίου.

(6) Υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης μη σύμφωνες με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις.

([1]) Στα εμπόδια συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα.

1.3. **Λοιπά περιστατικά**

(1) Πυρκαγιά, καπνός, εκρήξεις σε εγκαταστάσεις, στον περιβάλλοντα χώρο και σε εξοπλισμό του αεροδρομίου, που έθεσαν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(2) Μη εξουσιοδοτημένες πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ στο αεροδρόμιο ή στον περιβάλλοντα χώρο του, οι οποίες θέτουν ή ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία αεροσκαφών.

(3) Μη αναφορά σημαντικής αλλαγής των επιχειρησιακών συνθηκών του αεροδρομίου που έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(4) Μη εκτέλεση αποπάγωσης/αντιπαγοποίησης ή εσφαλμένη ή μη επαρκής αποπάγωση/αντιπαγοποίηση.

(5) Σοβαρή διαρροή καυσίμου κατά τη διαδικασία τροφοδοσίας καυσίμου.

(6) Φόρτωση νοθευμένων ή εσφαλμένων καυσίμων/ενέργειας ή άλλων υγρών ουσιαστικής σημασίας (καθώς και οξυγόνου, αζώτου, ελαίου και πόσιμου ύδατος).

(7) Αδυναμία αντιμετώπισης κακής κατάστασης της επιφάνειας του διαδρόμου.

(8) Οποιοδήποτε περιστατικό στο οποίο ο ανθρώπινος παράγοντας συνετέλεσε απευθείας ή θα μπορούσε να συντελέσει σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

(9) Περιστατικά συνδεόμενα με την ασφάλεια του αεροδρομίου κατά έκνομων ενεργειών (για παράδειγμα: παράνομη είσοδος, δολιοφθορές, βομβιστική απειλή) (ισχύει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027).

2. ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

Σημείωση: Το παρόν τμήμα είναι διαρθρωμένο κατά τρόπο ώστε τα συναφή περιστατικά να συνδέονται με κατηγορίες δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια των οποίων, εκ πείρας, αυτά συμβαίνουν συνήθως ώστε να διευκολύνεται η αναφορά των περιστατικών αυτών. Ωστόσο, ο παρών κατάλογος δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να αναφέρονται περιστατικά όταν δεν εντάσσονται σε κατηγορία δραστηριοτήτων που περιέχει ο κατάλογος.

2.1. **Περιστατικά σχετιζόμενα με αεροσκάφη και αεροδρόμια**

(1) Σύγκρουση ή παρ' ολίγον σύγκρουση αεροσκάφους, ευρισκόμενου στο έδαφος ή εν πτήσει, με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με εμπόδιο ([2]).

(2) Παρείσφρηση στο διάδρομο ή τροχόδρομο.

(3) Εκτροπή εκτός διαδρόμου ή τροχόδρομου.

(4) Σημαντική ρύπανση της δομής του αεροσκάφους, των συστημάτων και του εξοπλισμού του, από τη μεταφορά αποσκευών, ταχυδρομείου ή φορτίου.

(5) Οπισθοώθηση, αναστροφή ισχύος ή παρείσφρηση τροχοδρόμου από όχημα, εξοπλισμό ή πρόσωπο.

(6) Ξένο αντικείμενο στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου που έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(7) Επιβάτες ή μη εξουσιοδοτημένα άτομα χωρίς επιτήρηση στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών.

(8) Πυρκαγιά, καπνός, εκρήξεις σε εγκαταστάσεις, στον περιβάλλοντα χώρο και σε εξοπλισμό του αεροδρομίου, που έθεσαν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(9) Ασυνήθης συμπεριφορά συστήματος λόγω συμβάντος ασφάλειας πληροφοριών [για παράδειγμα: παραβίαση πληροφοριών ή δεδομένων, προσβολή από κακόβουλο λογισμικό, κατανεμημένη άρνηση υπηρεσίας (DDoS)].

(10) Περιστατικά συνδεόμενα με την ασφάλεια του αεροδρομίου κατά έκνομων ενεργειών (για παράδειγμα: παράνομη είσοδος, δολιοφθορές, βομβιστική απειλή) (ισχύει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027).

2.2. **Υποβάθμιση ή ολοκληρωτική απώλεια υπηρεσιών ή λειτουργιών**

(1) Απώλεια ή αστοχία της επικοινωνίας με το αεροσκάφος, όχημα, μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή μονάδα υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης και ελιγμών.

(2) Σημαντική αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα εξοπλισμού ή συστήματος αεροδρομίου που έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες σε αυτό.

(3) Σημαντικές ελλείψεις φώτων, διαγραμμίσεων ή επιγραφών σε αεροδρόμιο.

([2]) Στα εμπόδια συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα.

2.3. **Περιστατικά σχετιζόμενα με την επίγεια εξυπηρέτηση**

(1) Εσφαλμένες επίγειες υπηρεσίες επιβατών ή εσφαλμένη επιβίβαση επιβατών, φόρτωση αποσκευών, ταχυδρομείου ή φορτίου που θα μπορούσε να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο βάρος και/ή την ισορροπία του αεροσκάφους (συμπεριλαμβανομένων σημαντικών σφαλμάτων στον υπολογισμό φορτωτικής).

(2) Αφαίρεση του εξοπλισμού επιβίβασης επιβατών με αποτέλεσμα να διατρέξουν κίνδυνο επιβιβαζόμενοι επιβάτες.

(3) Λανθασμένο στοίβασμα ή λανθασμένα μέτρα προστασίας αποσκευών, ταχυδρομείου ή φορτίου κατά έκνομων ενεργειών που θα μπορούσαν καθ' οποιονδήποτε τρόπο να θέσουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τον εξοπλισμό του ή τους επιβαίνοντες σε αυτό ή να εμποδίσουν την εκκένωση έκτακτης ανάγκης του αεροσκάφους.

(4) Μεταφορά, απόπειρα μεταφοράς ή χειρισμός επικίνδυνων εμπορευμάτων η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας ή να οδηγήσει σε επισφαλείς συνθήκες (για παράδειγμα: περιστατικό ή ατύχημα με επικίνδυνα υλικά όπως ορίζονται στις τεχνικές οδηγίες του ΔΟΠΑ ([3])).

(5) Μη συμμόρφωση με τις απαιτούμενες διαδικασίες επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης αεροσκαφών, ιδίως με τις διαδικασίες αποπάγωσης, ανεφοδιασμού με καύσιμα, επαναφόρτισης ή φόρτωσης, καθώς και εσφαλμένη τοποθέτηση ή αφαίρεση εξοπλισμού.

(6) Σοβαρή διαρροή καυσίμου κατά τη διαδικασία τροφοδοσίας καυσίμου.

(7) Τροφοδότηση με εσφαλμένες ποσότητες καυσίμου/ενέργειας που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την αυτονομία, τις επιδόσεις, την ισορροπία ή τη δομική αντοχή του αεροσκάφους.

(8) Φόρτωση νοθευμένων ή εσφαλμένων καυσίμων/ενέργειας ή άλλων υγρών ουσιαστικής σημασίας (καθώς και οξυγόνου, αζώτου, ελαίου και πόσιμου ύδατος).

(9) Αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα επίγειου εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για την επίγεια εξυπηρέτηση με αποτέλεσμα βλάβη ή πιθανή βλάβη του αεροσκάφους [για παράδειγμα: ράβδος ρυμούλκησης ή επίγεια μονάδα ισχύος (GPU)].

(10) Μη εκτέλεση αποπάγωσης/αντιπαγοποίησης ή εσφαλμένη ή μη επαρκής αποπάγωση/αντιπαγοποίηση.

(11) Βλάβη στο αεροσκάφος από εξοπλισμό επίγειας εξυπηρέτησης ή οχήματα, συμπεριλαμβανομένης προηγούμενης μη αναφερθείσας βλάβης.

(12) Οποιοδήποτε περιστατικό στο οποίο ο ανθρώπινος παράγοντας συνετέλεσε απευθείας ή θα μπορούσε να συντελέσει σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

(13) Ασυνήθης συμπεριφορά συστήματος λόγω συμβάντος ασφάλειας πληροφοριών [για παράδειγμα: παραβίαση πληροφοριών ή δεδομένων, προσβολή από κακόβουλο λογισμικό, κατανεμημένη άρνηση υπηρεσίας (DDoS)].

(14) Μη τήρηση των διατάξεων περί αντιστοίχισης αποσκευών ή επιβατών (ισχύει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027).»

([3]) Τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΔΟΠΑ — έγγραφο 9284).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΑΛΛΑ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΝΘΕΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΑΝΕΜΟΠΛΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΛΑΦΡΥΤΕΡΩΝ ΤΟΥ ΑΕΡΑ

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, νοούνται ως:

α) «αεροσκάφη πλην των σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών»: οποιοδήποτε αεροσκάφος εκτός εκείνων που ορίζονται στο σημείο 129 στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/1020 της Επιτροπής ([1])

β) «ανεμοπλάνο»: κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 117) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής ([2])

γ) «οχήματα ελαφρύτερα του αέρα»: κατά την έννοια του σημείου ML10 του τμήματος «Ορισμοί που χρησιμοποιούνται στον παρόντα κατάλογο» του παραρτήματος της οδηγίας 2009/43/ΕΚ της Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3])

1. ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ ΣΥΝΘΕΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΠΛΗΝ ΤΩΝ ΑΝΕΜΟΠΛΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΛΑΦΡΥΤΕΡΩΝ ΤΟΥ ΑΕΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Σημείωση 1:Το παρόν τμήμα είναι διαρθρωμένο κατά τρόπο ώστε τα συναφή περιστατικά να συνδέονται με κατηγορίες δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια των οποίων, εκ πείρας, αυτά συμβαίνουν συνήθως ώστε να διευκολύνεται η αναφορά των περιστατικών αυτών. Ωστόσο, ο παρών κατάλογος δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να αναφέρονται περιστατικά όταν δεν εντάσσονται σε κατηγορία δραστηριοτήτων που περιέχει ο κατάλογος.

*Σημείωση 2:*Το παρόν παράρτημα V περιέχει τα περιστατικά και άλλες σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες που πρέπει να αναφέρονται κατά τη λειτουργία επανδρωμένων αεροσκαφών εκτός των σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των ανεμοπλάνων και των οχημάτων ελαφρύτερων του αέρα.

1.1. **Πτητικές λειτουργίες**

(1) Ακούσια απώλεια ελέγχου.

(2) Προσγείωση εκτός της προβλεπόμενης περιοχής προσγείωσης.

(3) Αδυναμία ή αστοχία επίτευξης των απαιτούμενων και αναμενόμενων υπό κανονικές συνθήκες επιδόσεων αεροσκάφους κατά την απογείωση, την άνοδο ή την προσγείωση.

(4) Παρείσφρηση σε διάδρομο.

(5) Εκτροπή εκτός διαδρόμου.

(6) Κάθε πτήση που εκτελέσθηκε με μη αξιόπλοο αεροσκάφος ή χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η προετοιμασία της, που έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(7) Ακούσια πτήση αεροσκάφους σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα (IMC) μη πιστοποιημένου για κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) ή με χειριστή μη νομιμοποιημένο να εκτελεί πτήση IFR, η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(8) Ακούσια ελευθέρωση φορτίου ([4]).

([1]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1020 της Επιτροπής, της 24ης Μαΐου 2023, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου για ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης (ΕΕ L 137 της 25.5.2023, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1020/oj).

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής, της 26ης Σεπτεμβρίου 2012, για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010 (ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([3]) Οδηγία 2009/43/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για την απλούστευση των όρων και προϋποθέσεων για τις μεταφορές προϊόντων συνδεόμενων με τον τομέα της άμυνας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 146 της 10.6.2009, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/43/oj).

([4]) Το παρόν σημείο εφαρμόζεται μόνο σε εμπορικές πτητικές λειτουργίες κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 24) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/1139 σύμφωνα με το οποίο «"εμπορική αερομεταφορά": η λειτουργία αεροσκάφους για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή άλλου τιμήματος».

1.2. **Τεχνικής φύσεως περιστατικά**

(1) Ασυνήθως ισχυρές δονήσεις (για παράδειγμα: πτερυγισμός πηδαλίου πτήσης ή πηδαλίου ανόδου-καθόδου ή έλικα).

(2) Μη ορθή λειτουργία οποιουδήποτε χειριστηρίου ή αποσύνδεσή του.

(3) Βλάβη ή σημαντική φθορά της δομής αεροσκάφους.

(4) Απώλεια οποιουδήποτε τμήματος της δομής αεροσκάφους ή εγκατάστασης εν πτήσει.

(5) Αστοχία κινητήρα, στροφείου, έλικα, συστήματος καυσίμου ή άλλου ουσιώδους συστήματος.

(6) Διαρροή υγρών με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί κίνδυνος πυρκαγιάς ή πιθανή ρύπανση της δομής του αεροσκάφους, των συστημάτων ή του εξοπλισμού του, ή κίνδυνος για τους επιβαίνοντες.

1.3. **Αλληλεπίδραση με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας**

(1) Αλληλεπίδραση με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (για παράδειγμα: παροχή εσφαλμένων υπηρεσιών, αντικρουόμενες επικοινωνίες ή απόκλιση από εξουσιοδότηση) που έθεσαν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(2) Παραβίαση εναέριου χώρου.

1.4. **Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και άλλες κρίσιμες καταστάσεις**

(1) Οποιοδήποτε περιστατικό που οδηγεί σε κλήση έκτακτης ανάγκης.

(2) Πυρκαγιά, έκρηξη, καπνός, τοξικά αέρια ή τοξικές αναθυμιάσεις σε αεροσκάφος.

(3) Αδιαθεσία χειριστή με αποτέλεσμα να μην μπορεί να ασκήσει κανένα καθήκον.

1.5. **Εξωτερικό περιβάλλον και μετεωρολογία**

(1) Σύγκρουση στο έδαφος ή στον αέρα με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με εμπόδιο ([5]).

(2) Παρ' ολίγον σύγκρουση στο έδαφος ή στον αέρα με άλλο αεροσκάφος, με έδαφος ή με εμπόδιο ([6]) για την οποία απαιτείται ελιγμός αποφυγής έκτακτης ανάγκης.

(3) Πρόσκρουση άγριων ζώων, συμπεριλαμβανομένων των πτηνών, που είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οποιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.

(4) Παρεμβολή σε αεροσκάφος με πυροβόλα όπλα, πυροτεχνήματα, χαρταετούς, φωτισμό λέιζερ, ισχυρούς προβολείς, λέιζερ, συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών (ΣμηΕΑ) ή με παρόμοια μέσα.

(5) Κεραυνοπληξία με αποτέλεσμα βλάβη ή απώλεια λειτουργιών του αεροσκάφους.

(6) Σοβαρές αναταράξεις με αποτέλεσμα τραυματισμό επιβαινόντων του αεροσκάφους ή τον απαραίτητο έλεγχο για βλάβη στο αεροσκάφος μετά την πτήση του αεροσκάφους.

(7) Πάγωμα καθώς και πάγωμα εξαερωτήρα που έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

1.6. **Ασφάλεια πληροφοριών**

(1) Ασυνήθης συμπεριφορά συστήματος λόγω συμβάντος ασφάλειας πληροφοριών [για παράδειγμα: παραβίαση πληροφοριών ή δεδομένων, προσβολή από κακόβουλο λογισμικό, κατανεμημένη άρνηση υπηρεσίας (DDoS)].

1.7. **Περιστατικά U-space**

(1) Είσοδος σε εναέριο χώρο U-space που ορίζεται εντός μη ελεγχόμενου εναέριου χώρου χωρίς ενεργή διάταξη ηλεκτρονικής ευδιακριτότητας ([7]).

(2) Σημαντική δυσλειτουργία, πρόβλημα αξιοπιστίας ή επαναλαμβανόμενο πρόβλημα ποιότητας που επηρεάζει διατάξεις ή εγκαταστάσεις ηλεκτρονικής ευδιακριτότητας.

(3) Κοντινή συνάντηση με μη επανδρωμένο αεροσκάφος κατά τη διέλευση από εναέριο χώρο U-Space.

([5]) Στα εμπόδια συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα.

([6]) Στα εμπόδια συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα.

([7]) Ηλεκτρονική ευδιακριτότητα για επανδρωμένα αεροσκάφη σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/666 της Επιτροπής, της 22ας Απριλίου 2021, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις για την αεροπορία επανδρωμένων αεροσκαφών που εκτελούν πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο U-space (ΕΕ L 139 της 23.4.2021, σ. 187, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/666/oj).

2. ΑΝΕΜΟΠΛΑΝΑ (ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ)

Σημείωση: Το παρόν τμήμα είναι διαρθρωμένο κατά τρόπο ώστε τα συναφή περιστατικά να συνδέονται με κατηγορίες δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια των οποίων, εκ πείρας, αυτά συμβαίνουν συνήθως ώστε να διευκολύνεται η αναφορά των περιστατικών αυτών. Ωστόσο, ο παρών κατάλογος δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να αναφέρονται περιστατικά όταν δεν εντάσσονται σε κατηγορία δραστηριοτήτων που περιέχει ο κατάλογος.

2.1. **Πτητικές λειτουργίες**

(1) Ακούσια απώλεια ελέγχου.

(2) Περιστατικό κατά το οποίο ο χειριστής ανεμοπλάνου δεν ήταν σε θέση να ελευθερώσει είτε το συρματόσχοινο έλξης είτε το συρματόσχοινο αερορυμούλκησης και το επέτυχε τελικά με διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

(3) Ελευθέρωση του συρματόσχοινου έλξης ή του συρματόσχοινου αερορυμούλκησης που έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το ανεμοπλάνο, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(4) Για μηχανοκίνητο ανεμοπλάνο, αστοχία κινητήρα κατά την απογείωση.

(5) Κάθε πτήση που εκτελέσθηκε με μη αξιόπλοο ανεμοπλάνο ή χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η προετοιμασία της, που έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το ανεμοπλάνο, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

2.2. **Τεχνικής φύσεως περιστατικά**

(1) Ασυνήθως ισχυρές δονήσεις (για παράδειγμα: πτερυγισμός πηδαλίου πτήσης ή πηδαλίου ανόδου-καθόδου ή έλικα).

(2) Μη ορθή λειτουργία οποιουδήποτε χειριστηρίου ή αποσύνδεσή του.

(3) Αστοχία ή σημαντική φθορά της δομής ανεμοπλάνου.

(4) Απώλεια οποιουδήποτε τμήματος της δομής ανεμοπλάνου ή εγκατάστασης εν πτήσει.

2.3. **Αλληλεπίδραση με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας**

(1) Αλληλεπίδραση με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (για παράδειγμα: παροχή εσφαλμένων υπηρεσιών, αντικρουόμενες επικοινωνίες ή απόκλιση από εξουσιοδότηση) που έθεσαν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το ανεμοπλάνο, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(2) Παραβίαση εναέριου χώρου.

2.4. **Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και άλλες κρίσιμες καταστάσεις**

(1) Οποιοδήποτε περιστατικό που οδηγεί σε κλήση έκτακτης ανάγκης.

(2) Οποιαδήποτε κατάσταση κατά την οποία δεν υπάρχει ασφαλής περιοχή προσγείωσης.

(3) Πυρκαγιά, έκρηξη, καπνός ή τοξικά αέρια ή τοξικές αναθυμιάσεις σε ανεμοπλάνο.

(4) Αδιαθεσία χειριστή με αποτέλεσμα να μην μπορεί να ασκήσει κανένα καθήκον.

2.5. **Εξωτερικό περιβάλλον και μετεωρολογία**

(1) Σύγκρουση στο έδαφος ή στον αέρα με αεροσκάφος, με το έδαφος ή με εμπόδιο ([8]).

(2) Παρ' ολίγον σύγκρουση στο έδαφος ή στον αέρα με άλλο αεροσκάφος, με έδαφος ή με εμπόδιο ([9]) για την οποία απαιτείται ελιγμός αποφυγής έκτακτης ανάγκης.

(3) Παρεμβολή σε ανεμόπλανο με πυροβόλα όπλα, πυροτεχνήματα, χαρταετούς, φωτισμό λέιζερ, ισχυρούς προβολείς, λέιζερ, συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών (ΣμηΕΑ) ή με παρόμοια μέσα.

(4) Κεραυνοπληξία με αποτέλεσμα βλάβη ή απώλεια λειτουργιών του ανεμοπλάνου.

2.6. **Περιστατικά U-space**

(1) Είσοδος σε εναέριο χώρο U-space που ορίζεται εντός μη ελεγχόμενου εναέριου χώρου χωρίς ενεργή διάταξη ηλεκτρονικής ευδιακριτότητας.

(2) Σημαντική δυσλειτουργία, πρόβλημα αξιοπιστίας ή επαναλαμβανόμενο πρόβλημα ποιότητας που επηρεάζει διατάξεις ή εγκαταστάσεις ηλεκτρονικής ευδιακριτότητας.

(3) Κοντινή συνάντηση με μη επανδρωμένο αεροσκάφος κατά τη διέλευση από εναέριο χώρο U-Space.

([8]) Στα εμπόδια συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα.
([9]) Στα εμπόδια συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα.

3. ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΛΑΦΡΥΤΕΡΑ ΤΟΥ ΑΕΡΑ (ΑΕΡΟΣΤΑΤΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΛΟΙΑ)

Σημείωση: Το παρόν τμήμα είναι διαρθρωμένο κατά τρόπο ώστε τα συναφή περιστατικά να συνδέονται με κατηγορίες δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια των οποίων, εκ πείρας, αυτά συμβαίνουν συνήθως ώστε να διευκολύνεται η αναφορά των περιστατικών αυτών. Ωστόσο, ο παρών κατάλογος δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να αναφέρονται περιστατικά όταν δεν εντάσσονται σε κατηγορία δραστηριοτήτων που περιέχει ο κατάλογος.

3.1. **Πτητικές λειτουργίες**

(1) Κάθε πτήση που εκτελέσθηκε με ελαφρύτερο του αέρα όχημα το οποίο δεν ήταν αξιόπλοο ή χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η προετοιμασία της, που έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το ελαφρύτερο του αέρα όχημα, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(2) Ακούσια μόνιμη σβέση του φωτός χειριστή.

3.2. **Τεχνικής φύσεως περιστατικά**

(1) Αστοχία ενός από τα ακόλουθα μέρη ή χειριστήρια: σωλήνα δοχείου καυσίμων, τροχαλίας κελύφους, γραμμής ελέγχου, σχοινιού πρόσδεσης, διαρροή της σφράγισης βαλβίδας καυστήρα, διαρροή της σφράγισης βαλβίδας του δοχείου καυσίμων, αυτόματου αγκίστρου, βλάβη στον αγωγό καυσίμου, στη βαλβίδα ανυψωτικού αερίου, το κέλυφος ή το μικρό αερόστατο, τον φυσητήρα, τη βαλβίδα εκτόνωσης της πίεσης (αεριομετρικό μπαλόνι), το βαρούλκο (προσδεδεμένα αερόστατα αερίου).

(2) Σημαντική διαρροή ή απώλεια ανυψωτικού αερίου (για παράδειγμα: πορώδες, μη στερεωμένες βαλβίδες ανυψωτικού αερίου).

3.3. **Αλληλεπίδραση με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας**

(1) Αλληλεπίδραση με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (για παράδειγμα: παροχή εσφαλμένων υπηρεσιών, αντικρουόμενες επικοινωνίες ή απόκλιση από εξουσιοδότηση) που έθεσαν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το όχημα ελαφρύτερο του αέρα, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(2) Παραβίαση εναέριου χώρου.

3.4. **Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και άλλες κρίσιμες καταστάσεις**

(1) Οποιοδήποτε περιστατικό που οδηγεί σε κλήση έκτακτης ανάγκης.

(2) Πυρκαγιά, έκρηξη, καπνός ή τοξικές αναθυμιάσεις σε όχημα ελαφρύτερο του αέρα (πέραν της κανονικής λειτουργίας του καυστήρα).

(3) Εκτίναξη επιβαινόντων του οχήματος ελαφρύτερο του αέρα από το καλάθι ή τη γόνδολα.

(4) Αδιαθεσία χειριστή με αποτέλεσμα να μην μπορεί να ασκήσει κανένα καθήκον.

(5) Ακούσια ανύψωση ή παράσυρση πληρώματος εδάφους με αποτέλεσμα θανατηφόρο ατύχημα ή τραυματισμό προσώπου.

3.5. **Εξωτερικό περιβάλλον και μετεωρολογία**

(1) Σύγκρουση ή παρ' ολίγον σύγκρουση, στο έδαφος ή στον αέρα, με αεροσκάφος, με το έδαφος ή με εμπόδιο ([10]) η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το ελαφρύτερο του αέρα όχημα, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(2) Παρεμβολή σε όχημα ελαφρύτερο του αέρα με πυροβόλα όπλα, πυροτεχνήματα, χαρταετούς, φωτισμό λέιζερ, ισχυρούς προβολείς, λέιζερ, συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών (ΣμηΕΑ) ή με παρόμοια μέσα.

(3) Απροσδόκητες δυσμενείς καιρικές συνθήκες που έθεσαν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το ελαφρύτερο του αέρα όχημα, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

3.6. **Περιστατικά U-space**

(1) Είσοδος σε εναέριο χώρο U-space που ορίζεται εντός μη ελεγχόμενου εναέριου χώρου χωρίς ενεργή διάταξη ηλεκτρονικής ευδιακριτότητας.

(2) Σημαντική δυσλειτουργία, πρόβλημα αξιοπιστίας ή επαναλαμβανόμενο πρόβλημα ποιότητας που επηρεάζει διατάξεις ή εγκαταστάσεις ηλεκτρονικής ευδιακριτότητας.

(3) Κοντινή συνάντηση με μη επανδρωμένο αεροσκάφος κατά τη διέλευση από εναέριο χώρο U-Space.»

([10]) Στα εμπόδια συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ (ΣμηΕΑ)

*Σημείωση 1:*Το παρόν παράρτημα είναι διαρθρωμένο κατά τρόπο ώστε τα συναφή περιστατικά να συνδέονται με κατηγορίες δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια των οποίων, εκ πείρας, αυτά συμβαίνουν συνήθως ώστε να διευκολύνεται η αναφορά των περιστατικών αυτών. Ωστόσο, ο παρών κατάλογος δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να αναφέρονται περιστατικά όταν δεν εντάσσονται σε κατηγορία δραστηριοτήτων που περιέχει ο κατάλογος.

*Σημείωση 2:*Το παρόν παράρτημα περιέχει τα περιστατικά και άλλες σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες που πρέπει να αναφέρονται κατά τη λειτουργία ΣμηΕΑ για τα οποία απαιτείται πιστοποιητικό ή δήλωση σχεδιασμού σύμφωνα με το άρθρο 56 παράγραφοι 1 και 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

Σημείωση 3:Τα περιστατικά σε περιβάλλον U-space που απαριθμούνται στο σημείο 6 πρέπει να αναφέρονται από χειριστές εξ αποστάσεως και φορείς εκμετάλλευσης ΣμηΕΑ κατά την εκτέλεση των πτητικών λειτουργιών τους στον εναέριο χώρο U-space.

1. ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

1.1. **Προγραμματισμός πτήσεων και προετοιμασία ΣμηΕΑ**

(1) Η πτητική λειτουργία ΣμηΕΑ προγραμματίζεται σε επιχειρησιακό όγκο εναέριου χώρου που υπερβαίνει τους περιορισμούς που περιγράφονται στις εκδοθείσες εξουσιοδοτήσεις ή τα δικαιώματα του πιστοποιητικού φορέα εκμετάλλευσης ελαφρών ΣμηΕΑ (LUC).

(2) Ακατάλληλος προγραμματισμός της πτητικής λειτουργίας ΣμηΕΑ και των σχετικών μέτρων μετριασμού, που έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο οποιοδήποτε αεροσκάφος ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο [π.χ.: διαδικασίες αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, επιχειρησιακός όγκος εναέριου χώρου, απαίτηση επιδόσεων τακτικού μετριασμού των κινδύνων (TMPR) ([1])].

(3) Χρήση ανακριβών δεδομένων ή λανθασμένων καταχωρίσεων στο ΣμηΕΑ ή σε εξοπλισμό χρησιμοποιούμενο για την πλοήγηση ή τον υπολογισμό επιδόσεων, με αποτέλεσμα δυσλειτουργία ή αστοχία του ΣμηΕΑ, η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο οποιοδήποτε αεροσκάφος ή πρόσωπο.

(4) Διαφορετική διαμόρφωση του ΣμηΕΑ σε σχέση με τις οριζόμενες ή εγκριθείσες οδηγίες του κατασκευαστή ή της αρμόδιας αρχής (για παράδειγμα: ωφέλιμο φορτίο, διαμόρφωση λογισμικού κ.λπ.), η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το μη επανδρωμένο αεροσκάφος ή οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος ή πρόσωπο.

(5) Μεταφορά ή απόπειρα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων όταν δεν είναι σύμφωνη με τις ισχύουσες νομοθεσίες, καθώς και εσφαλμένη επισήμανση, συσκευασία και χειρισμός επικίνδυνων εμπορευμάτων.

(6) Εσφαλμένη, ακατάλληλη ή υποβαθμισμένη πηγή ενέργειας (συμπεριλαμβανομένου του καυσίμου).

(7) Μη εκτέλεση αποπάγωσης/αντιπαγοποίησης ή εσφαλμένη ή μη επαρκής αποπάγωση/αντιπαγοποίηση.

1.2. **Απογείωση και προσγείωση — Πτητικές λειτουργίες από/προς αεροδρόμια ή αερολιμένες κάθετης προσαπογείωσης**

(1) Παρείσφρηση σε διάδρομο, παρείσφρηση σε περιοχή τελικής προσέγγισης και σε περιοχή απογείωσης (FATO).

(2) Εκτροπές εκτός διαδρόμου.

(3) Κάθε ματαιωθείσα απογείωση.

(4) Πραγματική ή επιχειρηθείσα απογείωση ή προσγείωση με εσφαλμένη ρύθμιση παραμέτρων.

(5) Επαφή ουραίου, πτερυγίου/ακροπτερυγίου ή αεροδυναμικού καλύμματος με το έδαφος κατά την απογείωση ή την προσγείωση.

(6) Περιστατικά κατωρεύματος/απορεύματος αερίων στροβιλοκινητήρα ή στροφείου και περιστατικά κατωρεύματος/απορεύματος έλικα που έθεσαν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο οποιοδήποτε αεροσκάφος ή πρόσωπο.

(7) Ανώμαλη, βραχεία και μακρά προσγείωση.

(8) Βλάβη από ξένα αντικείμενα/θραύσματα (FOD) ή κακή κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου προσαπογείωσης.

([1]) Πρόκειται για μέτρα τα οποία χρησιμοποιούνται σε εκτιμήσεις κινδύνων δρόνων για την πρόληψη συγκρούσεων στον αέρα μέσω της εξάλειψης υπολειπόμενων κινδύνων στον αέρα.

1.3. **Απογείωση και προσγείωση — Πτητικές λειτουργίες εκτός αεροδρομίων ή αερολιμένων κάθετης προσαπογείωσης**

(1) Απογείωση, προσγείωση εκτός της προβλεπόμενης περιοχής προσγείωσης.

(2) Ακατάλληλα μέτρα ασφάλειας και προστασίας στο έδαφος, τα οποία έθεσαν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο οποιοδήποτε πρόσωπο.

1.4. **Οποιαδήποτε φάση της πτήσης**

(1) Απώλεια ελέγχου της πτητικής λειτουργίας.

(2) Παρατεταμένη απώλεια αναφοράς οπτικής επαφής για πτητικές λειτουργίες σε απόσταση οπτικής επαφής (VLOS) (για παράδειγμα: λόγω δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών ή εμποδίων).

(3) Απώλεια της επίγνωσης της κατάστασης [για παράδειγμα: επίγνωση του περιβάλλοντος, του τρόπου λειτουργίας και συστήματος λειτουργίας, υπερβολικός φόρτος εργασίας, αποπροσανατολισμός ως προς τον χώρο, επίγνωση του χρονικού ορίζοντα και ακατάλληλη αλληλεπίδραση με τον εξοπλισμό εξ αποστάσεως ελέγχου του μη επανδρωμένου αεροσκάφους (μονάδα ελέγχου και παρακολούθησης - CMU) ([2])].

(4) Εσφαλμένη διαχείριση καυσίμου ή ενέργειας (για παράδειγμα: επικίνδυνα χαμηλή ποσότητα καυσίμων/ενέργειας ή ποσότητα καυσίμων/ενέργειας στον προορισμό κατώτερη από τα/την απαιτούμενα/-η τελικά/-ή εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια).

(5) Αδυναμία ή αστοχία επίτευξης των απαιτούμενων και αναμενόμενων υπό κανονικές συνθήκες επιδόσεων αεροσκάφους κατά την απογείωση, την άνοδο ή την προσγείωση.

(6) Υπέρβαση των περιορισμών του αεροσκάφους που καθορίζονται από τον κατασκευαστή.

(7) Λειτουργία με εσφαλμένη ρύθμιση του υψομέτρου.

(8) Εσφαλμένη ερμηνεία της αυτόματης λειτουργίας ΣμηΕΑ ή οποιασδήποτε πληροφορίας από τη μονάδα ελέγχου και παρακολούθησης (CMU) που παρασχέθηκε στο εξ αποστάσεως πλήρωμα, η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο οποιοδήποτε αεροσκάφος ή πρόσωπο.

(9) Αδυναμία ευρυεκπομπής της εξ αποστάσεως ταυτοποίησης ή του αναγνωριστικού του αεροσκάφους.

(10) Ακούσια ελευθέρωση φορτίου ή άλλου εξωτερικά φερόμενου εξοπλισμού.

(11) Αποκλίσεις από τον εγκεκριμένο επιχειρησιακό όγκο εναέριου χώρου που υπερβαίνουν τους περιορισμούς που περιγράφονται στις εκδοθείσες επιχειρησιακές εξουσιοδοτήσεις ή τα δικαιώματα του πιστοποιητικού φορέα εκμετάλλευσης ελαφρών ΣμηΕΑ (LUC) ή του εγκεκριμένου σχεδίου πτήσης του ΣμηΕΑ, στις οποίες περιλαμβάνονται ενδεικτικά οι εξής:

α) Μη εξουσιοδοτημένη πτητική λειτουργία ΣμηΕΑ πάνω από συναθροίσεις προσώπων.

β) Παραβίαση εναέριου χώρου.

γ) Παραβάσεις γεωγραφικών ζωνών, όταν δεν επιτρέπονται πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ ή δεν έχει ληφθεί η απαιτούμενη άδεια πτήσης.

1.5. **Πρόσθετα περιστατικά για πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ με επιβαίνοντες**

(1) Σωματική δυσφορία, αδιαθεσία του πληρώματος, η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το μη επανδρωμένο αεροσκάφος ή οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος ή πρόσωπο.

(2) Μολυσμένος αέρας στο διαμέρισμα επιβατών, ο οποίος έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(3) Δυσχερής τιθάσευση μεθυσμένων, βίαιων ή απείθαρχων επιβατών.

(4) Εντοπισμός λαθρεπιβάτη.

2. ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

2.1. **Δομή και συστήματα**

(1) Απώλεια οποιουδήποτε τμήματος του μη επανδρωμένου αεροσκάφους εν πτήσει.

(2) Διαρροή οποιουδήποτε υγρού η οποία είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί κίνδυνος πυρκαγιάς ή πιθανή επικίνδυνη μόλυνση του μη επανδρωμένου αεροσκάφους, ή η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το μη επανδρωμένο αεροσκάφος ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

(3) Δυσλειτουργία ή μη κανονική λειτουργία των χειριστηρίων πτήσης.

([2]) Σύμφωνα με το άρθρο 3 σημείο 38) του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2019/945, «"μονάδα ελέγχου και παρακολούθησης" ("CMU"): ο εξοπλισμός για τον εξ αποστάσεως έλεγχο και την εξ αποστάσεως παρακολούθηση μη επανδρωμένου αεροσκάφους, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 32 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139».

(4) Δυσλειτουργία, απώλεια ή σημαντική υποβάθμιση της ζεύξης χειρισμού και ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων αστοχιών που επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα, τις επιδόσεις, τη συνέχεια, την ακεραιότητα ή την ασφάλεια της ζεύξης χειρισμού και ελέγχου, η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο οποιοδήποτε αεροσκάφος ή πρόσωπο.

(5) Δυσλειτουργία του συστήματος αποφυγής σύγκρουσης.

(6) Δυσλειτουργία του αυτόματου συστήματος αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων ή έκτακτης ανάγκης ή του συστήματος που εμποδίζει το μη επανδρωμένο αεροσκάφος να εξέλθει από τον επιχειρησιακό όγκο εναέριου χώρου [για παράδειγμα: επιστροφή στη βάση (return home), αυτόματη προσγείωση, γεωγραφικός εγκλεισμός, σύστημα τερματισμού πτήσης].

(7) Κάθε άλλη αστοχία, απώλεια, δυσλειτουργία, βλάβη του μη επανδρωμένου αεροσκάφους ή των συστημάτων του, η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος ή πρόσωπο.

(8) Κάθε αστοχία, απώλεια, δυσλειτουργία, βλάβη της μονάδας ελέγχου και παρακολούθησης (CMU), η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το μη επανδρωμένο αεροσκάφος ή οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος ή πρόσωπο.

2.2. **Πρόωση (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των ελίκων και των στροφείων) και των βοηθητικών μονάδων ισχύος (APU)**

(1) Σβέση, κράτηση εν πτήσει οποιουδήποτε κινητήρα ή απώλεια των μονάδων άντωσης και ώσης ή της βοηθητικής μονάδας ισχύος (APU), όταν απαιτείται.

(2) Υπέρβαση του περιορισμού λειτουργίας κινητήρα, συμπεριλαμβανομένης της υπερτάχυνσης κινητήρα ή ανικανότητας ελέγχου της ταχύτητας οποιουδήποτε παρελκομένου στρεφόμενου με υψηλή ταχύτητα (για παράδειγμα: βοηθητική μονάδα ισχύος, εκκινητήρας, συγκρότημα ψύξης του κύκλου αέρα με στρόβιλο, αεροστροβιλοκινητήρας, έλικας ή στροφείο).

(3) Αστοχία ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε τμήματος του κινητήρα, των μονάδων άντωσης και ώσης, της βοηθητικής μονάδας ισχύος (APU) ή μετάδοσης με αποτέλεσμα ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

α) μη λειτουργία του συστήματος αναστροφής της ώσης παρά την εντολή του χειριστή,

β) ανικανότητα ελέγχου της ισχύος, της ώσης ή των ΣΑΛ (στροφών ανά λεπτό),

γ) απόσπαση εξαρτημάτων/θραυσμάτων.

3. ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΗ ΜΕ ATM/ANS

(1) Επισφαλής/-είς εξουσιοδότηση ή οδηγίες από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

(2) Παρατεταμένη απώλεια επικοινωνίας με την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας (ATS).

(3) Αντικρουόμενες οδηγίες από διαφορετικές μονάδες ATS, με πιθανό αποτέλεσμα απώλεια διαχωρισμού.

(4) Εσφαλμένη ερμηνεία ραδιοεπικοινωνίας, η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το μη επανδρωμένο αεροσκάφος ή οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος ή πρόσωπο.

(5) Ηθελημένη απόκλιση από οδηγία του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC), η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το μη επανδρωμένο αεροσκάφος ή οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος ή πρόσωπο.

(6) Απόκλιση από το καθορισμένο απόλυτο ύψος ή επίπεδο πτήσης.

4. ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

(1) Σύγκρουση ή παρ' ολίγον σύγκρουση στο έδαφος ή στον αέρα με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με εμπόδιο.

(2) Ελιγμός έκτακτης ανάγκης από το ΣμηΕΑ προς αποφυγή σύγκρουσης στο έδαφος ή στον αέρα με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με εμπόδιο.

(3) Οποιοδήποτε συμβάν που οδηγεί σε δήλωση έκτακτης ανάγκης.

(4) Ενεργοποίηση διαδικασίας αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης για τον τερματισμό της πτήσης.

(5) Μη εφαρμογή των ορθών διαδικασιών αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

(6) Κάθε καύση, τήξη, καπνός, αναθυμιάσεις, σπινθήρας, υπερθέρμανση, πυρκαγιά ή έκρηξη στο ΣμηΕΑ.

(7) Κάθε καύση, τήξη, καπνός, αναθυμιάσεις, σπινθήρας, υπερθέρμανση, πυρκαγιά ή έκρηξη στη μονάδα ελέγχου και παρακολούθησης (CMU).

(8) Αδιαθεσία του πληρώματος εξ αποστάσεως που ελέγχει τη μονάδα ελέγχου και παρακολούθησης (CMU), η οποία έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο οποιοδήποτε αεροσκάφος ή πρόσωπο.

5. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

(1) Σύγκρουση ή παρ' ολίγον σύγκρουση στο έδαφος ή στον αέρα με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με εμπόδιο.

(2) Συμβουλές επίλυσης από εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS RA).

(3) Ενεργοποίηση ουσιαστικού συστήματος σύγκρουσης με το έδαφος, όπως το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) / «προειδοποίηση» συστήματος εντοπισμού εδάφους και προειδοποίησης (TAWS).

(4) Πρόσκρουση άγριων ζώων, συμπεριλαμβανομένων των πτηνών, που έθεσε σε κίνδυνο το μη επανδρωμένο αεροσκάφος.

(5) Βλάβη από ξένα αντικείμενα/θραύσματα (FOD).

(6) Απροσδόκητα κακές συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου.

(7) Στρόβιλοι απορεύματος, οι οποίοι έθεσαν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο αεροσκάφος ή πρόσωπο.

(8) Παρεμβολή σε μη επανδρωμένο αεροσκάφος με πυροβόλα όπλα, πυροτεχνήματα, χαρταετούς, φωτισμό λέιζερ, ισχυρούς προβολείς, λέιζερ, συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών (ΣμηΕΑ) ή σύστημα κατά ΣμηΕΑ ή με παρόμοια μέσα.

(9) Τυχόν αντίξοες περιβαλλοντικές συνθήκες που προκάλεσαν βλάβη στο αεροσκάφος, δυσκολίες χειρισμού ή απώλεια ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε συστήματος του αεροσκάφους (για παράδειγμα: κεραυνοπληξία, σοβαρές αναταράξεις, διατμητικοί άνεμοι, συνθήκες παγοποίησης, ηφαιστειακή τέφρα κ.λπ.).

6. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ U-SPACE

(1) Πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ εντός του εναέριου χώρου U-space που δεν συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες επιχειρησιακές συνθήκες και τους περιορισμούς του εναέριου χώρου ή εκτελούνται με σύστημα μη επανδρωμένου αεροσκάφους που δεν συμμορφώνεται με τις απαιτούμενες δυνατότητες και απαιτήσεις επιδόσεων των ΣμηΕΑ.

(2) Ελλιπείς, εσφαλμένες, καθυστερημένες ή παραπλανητικές πληροφορίες, οδηγίες ή υπηρεσίες που παρέχονται από πάροχο υπηρεσιών U-space, οι οποίες έθεσαν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το μη επανδρωμένο αεροσκάφος ή οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος ή πρόσωπο.

(3) Μη συμμόρφωση με την άδεια πτήσης (για παράδειγμα: απουσία άδειας πτήσης, μη ενεργοποίηση της άδειας πτήσης, αποκλίσεις από την άδεια πτήσης στον χώρο ή στον χρόνο)

(4) Μη εξουσιοδοτημένη έξοδος από τον εναέριο χώρο U-space.

(5) Ακατάλληλη χρήση των υπηρεσιών U-space με αποτέλεσμα την απώλεια επίγνωσης της κατάστασης.

(6) Αδυναμία εκτέλεσης της διαδικασίας δυναμικής αναδιαμόρφωσης του εναέριου χώρου (DAR).

(7) Ανεπαρκής διαπόσταση μεταξύ του μη επανδρωμένου αεροσκάφους και τυχόν επανδρωμένου αεροσκάφους.

(8) Συνάντηση με επανδρωμένο αεροσκάφος σε ενεργό εναέριο χώρο U-space που ορίζεται εντός ελεγχόμενου εναέριου χώρου.

(9) Συνάντηση με μη ευδιάκριτο επανδρωμένο αεροσκάφος σε εναέριο χώρο U-space που ορίζεται εντός μη ελεγχόμενου εναέριου χώρου.

(10) Συνάντηση με μη συνεργάσιμο μη επανδρωμένο αεροσκάφος στον εναέριο χώρο U-space.

7. ΛΟΙΠΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

(1) Οποιοδήποτε περιστατικό στο οποίο ο ανθρώπινος παράγοντας, συμπεριλαμβανομένων της κόπωσης και της ανεπάρκειας της εκπαίδευσης / των προσόντων του προσωπικού του φορέα εκμετάλλευσης και της επικοινωνίας μεταξύ των μελών του πληρώματος, συνετέλεσε απευθείας ή θα μπορούσε να συντελέσει σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

8. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

(1) Ασυνήθης συμπεριφορά συστήματος λόγω συμβάντος ασφάλειας πληροφοριών [για παράδειγμα: παραβίαση πληροφοριών ή δεδομένων, προσβολή από κακόβουλο λογισμικό, κατανεμημένη άρνηση υπηρεσίας (DDoS)].»