Euroopa Liidu
Teataja

ET
L-seeria

2026/1821

28.7.2026

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2026/1821,

27. juuli 2026,

millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2015/1018 (millega kehtestatakse tsiviillennunduse selliste juhtumiliikide loetelu, millest tuleb kohustuslikus korras teatada) seoses mehitamata õhusõidukisüsteemidega, U-space'i juhtumitega ja IS-osa juhtumitega ning teatavate lennundusjulgestusjuhtumite väljajätmisega selliste juhtumiliikide hulgast, millest tuleb kohustuslikus korras teatada

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrust (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelmeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007, ([1]) eriti selle artikli 4 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

(1) Vastavalt määruse (EL) nr 376/2014 artikli 4 lõikele 5 peab komisjon vastu võtma selliste juhtumiliikide loetelu, millele osutada kõnealuse määruse artikli 4 lõikes 1 sätestatud kategooriatesse kuuluvatest juhtumitest teatamise korral sama määruse kohaste juhtumitest kohustusliku teatamise süsteemide kaudu.

(2) Komisjoni rakendusmääruses (EL) 2015/1018 ([2]) on kehtestatud tsiviillennunduse selliste juhtumiliikide loetelu, millest vastavalt määrusele (EL) nr 376/2014 tuleb kohustuslikus korras teatada.

(3) Komisjon jõudis 2020. aastal määruse (EL) nr 376/2014 ([3]) hindamise käigus järeldusele, et kuigi mehitamata õhusõidukisüsteemidega (MÕS-süsteemid) seotud lennuohutust mõjutavad juhtumid kuuluvad kõnealuse määruse kohaldamisalasse, on vaja selgust selles osas, millistest juhtumitest tuleb kohustuslikus korras teatada.

(4) Nüüdseks on MÕS-süsteemidega seotud juhtumite kohta saadud piisavalt käitamiskogemusi, et hõlbustada võimalike märkimisväärsete lennuohutusriskide väljaselgitamist ning kindlaks määrata sellise teatamisega seotud asjakohased nõuded.

(5) Võttes arvesse MÕS-süsteemide ja mehitatud õhusõidukite vahelisi tehnoloogilisi ja käitamiserinevusi, tuleks eespool nimetatud määrust täiendada MÕS-süsteemide käitamisega seotud konkreetseid juhtumeid käsitleva eraldi lisaga, hõlmamaks nende käitamisega seotud konkreetsed juhtumid, et eristada MÕS-süsteemidele ainuomaseid juhtumeid ning ühtlasi säilitada mehitatud õhusõidukite olemasolevate liigituste terviklus.

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

([2]) Komisjoni 29. juuni 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1018, millega kehtestatakse tsiviillennunduse selliste juhtumiliikide loetelu, millest vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 376/2014 tuleb kohustuslikus korras teatada (ELT L 163, 30.6.2015, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

([3]) Komisjoni talituste töödokument määruse (EL) nr 376/2014 (mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelmeid) hindamise kohta (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_et.

(6) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/1139 ([4]) kehtestatud riskipõhise lähenemisviisiga peaks MÕS-süsteemide käitamisega seotud juhtumitest kohustuslik teatamine piirduma lendudega, mis kujutavad endast märkimisväärset riski lennuohutusele. Selliste MÕS-süsteemide käitamisel, mille jaoks on kõnealuse määruse artikli 56 lõigete 1 ja 5 kohaselt vaja kas sertifikaati või vastavusdeklaratsiooni, on kõrgem riskiprofiil, mis tuleneb keerukatest käitamiskeskkondadest, paremate tehniliste omadustega õhusõidukitest või suhestumisest mehitatud lennundusega. Selleks et tagada riskide kindlakstegemine ja maandamine, tuleb selliste MÕS-süsteemide käitamisel teatada lennuohutust mõjutavatest juhtumitest kohustuslikus korras.

(7) Seevastu selliste MÕS-süsteemide käitamine, mille jaoks ei ole vaja sertifikaati ega deklaratsiooni, jäetakse teatamisnõudega hõlmatud juhtumite loetelust välja. Sellise sihipärase lähenemisviisiga tagatakse, et aruandluskohustused ja riskitase jäävad proportsionaalseks, säilitades samal ajal kooskõla liidu kehtiva lennuohutusraamistikuga.

(8) On oluline võtta arvesse ka uute stsenaariumidega seotud riske, mis võivad ilmneda näiteks MÕS-süsteemide käitamisel U-space'i õhuruumis ([5]). Võttes arvesse õhusõidukite käitamise riskitaset U-space'i õhuruumis, eelkõige linna- ja tihedalt asustatud keskkonnas, võivad sellised juhtumid nagu kokkupõrge või kontrolli kaotamine kujutada endast märkimisväärset ohtu maapinnal olevate inimeste ja vara ohutusele ning teistele õhuruumi kasutajatele. Asjaolu, et MÕS-süsteemide abil teostatavate lendude arv U-space'i õhuruumis peaks eeldatavasti suurenema, süvendab neid riske veelgi, muutes määruses (EL) nr 376/2014 sätestatud aruandluse ohtude õigeaegsel kindlakstegemisel, riskide maandamisel ning õnnetuste ja intsidentide ennetamisel vältimatuks.

(9) Määruses (EL) nr 376/2014 nõutakse sõnaselgelt teatamist teatavatest lennundusjulgestusjuhtumitest, mis võivad mõjutada lennuohutust. Selliseid lennundusjulgestusjuhtumeid käsitletakse rakendusmääruse (EL) 2015/1018 lisades. Komisjoni määrusega (EL) 2026/247 ([6]) on kehtestatud lennundusjulgestusintsidente, eelkõige ebaseaduslikku sekkumist käsitleva teabe ELi tasandil esitamise, liigitamise, töötlemise, säilitamise, kaitsmise, analüüsimise ja koondamise mehhanism ja protsess. Seda ELis kohaldatavat lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi silmas pidades on kaalutud võimalust välja jätta mõned lennundusjulgestusjuhtumid, millega suudavad tulemuslikumalt tegeleda julgestusasutused.

(10) Teatavad lennundusjulgestusjuhtumid (nt tulekahjud, laserhäiring) mõjutavad nii lennuohutust kui ka lennundusjulgestust ning neist tuleks teatada nii ohutus- kui ka julgestusasutustele vastavate õigusraamistike alusel. Sellist topeltteatamist peetakse vajalikuks, sest ainult ohutuseesmärgil teatamine võiks takistada selle teabe kasutamist julgestuseesmärgil ning see nõuab teabe võimalikult kiiret avaldamist julgestuse poolel. Lisaks on vastavalt määruse (EL) nr 376/2014 artikli 15 lõikele 2 lennuohutusteavet lubatud kasutada üksnes lennuohutuse suurendamiseks, keelates teabe jagamise teiste isikutega, sealhulgas julgestusasutustega.

(11) Rakendusmääruse (EL) 2015/1018 kohast teatamist pommiähvardustest või kaaperdamistest, lennuvälja julgestusega seotud juhtumitest ning pagasi või reisijate vastavusega seotud nõuete rikkumisest tuleks jätkata seni, kuni 1. jaanuaril 2028 hakatakse kohaldama määruse (EL) 2026/247 lisa punkti 19 sätteid lennundusjulgestusvahejuhtumitest teatamise kohta.

(12) Kuna infoturvaintsidendid võivad mõjutada süsteemide, seadmete ja digitaristu tavapärast ja ohutut toimimist, on teatatavate juhtumite loetellu lisatud üldised infoturbejuhtumid.

([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Komisjoni 22. aprilli 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/664 U-space'i õigusraamistiku kohta (ELT L 139, 23.4.2021, lk 161, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

([6]) Komisjoni 2. veebruari 2026. aasta määrus (EL) 2026/247, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 300/2008 riiklike tsiviillennundusjulgestuse järelevalve programmide kriteeriumide osas (ELT L, 2026/247, 3.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/247/oj).

(13) Selleks et jätkuvalt tagada süsteemide, seadmete ja digitaristu ohutu ja usaldusväärne toimimine, tuleb teatavatest infoturbejuhtumitest teatamiseks kasutada lennuohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise raamistikku. Kuigi kõnealusesse kohaldamisalasse ei kuulu kõik infoturvasündmused (nt kriitilise tähtsusega süsteemide ja andmetega seotud tahtlikud ründed), võivad juhuslikud või tahtmatud intsidendid (nt pahavaraga nakatamine, rikutud teave või andmed või turvatõrgetest põhjustatud süsteemihäired) kujutada endast ohutusriske ja nõuda uurimist nende kordumise vältimise eesmärgil. Seepärast on lisatud lai ja üldine viide, et hõlmata sellised juhtumid, laskumata ettekirjutavatesse üksikasjadesse.

(14) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmäärust (EL) 2015/1018 muudetakse järgmiselt:

1) I lisa asendatakse käesoleva määruse I lisaga;

2) II lisa asendatakse käesoleva määruse II lisaga;

3) III lisa asendatakse käesoleva määruse III lisaga;

4) IV lisa asendatakse käesoleva määruse IV lisaga;

5) V lisa asendatakse käesoleva määruse V lisaga;

6) käesoleva määruse VI lisas esitatud tekst lisatakse VI lisana.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 27. juuli 2026

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

„I LISA

LENNUOHUTUST MÕJUTAVAD JUHTUMID, MIS ON SEOTUD MEHITATUD ÕHUSÕIDUKI KÄITAMISEGA

Märkus: selleks et lihtsustada juhtumitest teatamist, on käesolev lisa üles ehitatud nii, et asjakohased juhtumid on liigitatud selliste tegevusvaldkondade kaupa, mille käigus need kogemuste põhjal tavaliselt aset leiavad. Siiski ei tohi sellist loetelu mõista nii, et juhul, kui asjaomane juhtum leiab aset väljaspool loetelus sisalduvat tegevusvaldkonda, ei ole kõnealusest juhtumist vaja teatada.

1. LENNUTEGEVUS

1.1. **Lennu ettevalmistamine**

1) Ebaõigete andmete kasutamine või navigatsiooniseadmetesse või toimivusarvutusteks kasutatavatesse seadmetesse ekslike kannete sisestamine, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

2) Kohaldatavatele õigusaktidele mittevastav ohtlike kaupade vedu või veo katse, sealhulgas ohtlike kaupade ebaõige märgistamine, pakendamine ja käitlemine.

1.2. **Õhusõiduki ettevalmistamine**

1) Ebaõige kütus/energiaallikas või saastunud kütus.

2) Jäätõrjeprotseduuride või jäätumisvastaste protseduuride tegemata jätmine, ebaõige või puudulik järgimine.

1.3. **Start ja maandumine**

1) Väljasõit ruleerimisteelt või lennurajalt.

2) Ruleerimistee või lennuraja tegelik või potentsiaalne loata hõivamine.

3) Lähenemis- ja stardisirgeala (FATO) loata hõivamine.

4) Mis tahes katkestatud start.

5) Suutmatus saavutada stardi, kordusringile mineku või maandumise ajal nõutavaid või oodatavaid lennuparameetreid.

6) Tegelik start, lähenemine või maandumine või stardi-, lähenemis- või maandumiskatse, mille puhul kasutati ebaõiget konfiguratsiooni.

7) Saba, laba/tiivaotsa või gondli kokkupuude maapinnaga stardil või maandumisel.

8) Lähenemisprotseduuri jätkamine, eirates lennuettevõtja kehtestatud stabiliseeritud lähenemise kriteeriume.

9) Instrumentaallähenemise jätkamine allpool avaldatud miinimumnäitajaid ja puudulike visuaalsete orientiiride korral.

10) Maandumine ohutuse tagamiseks või hädamaandumine.

11) Lühi- ja pikamaamaandumine.

12) Järsk maandumine.

1.4. **Kõikidel lennuetappidel**

1) Juhitavuse kaotus.

2) Õhusõiduki ebatavapärane asend; tavapärasest suurem tangaažinurk, tingimustele mittevastav kaldenurk või lennukiirus.

3) Lennutasandi rikkumine.

4) Käituspiiriala signalisatsioonisüsteemi, sealhulgas varisemissignaali, juhisesamba väristi, tõukurpuksiiri ja kiirusepiiriku signalisatsioonisüsteemi aktiveerumine.

5) Tahtmatu kõrvalekaldumine kavandatud või ettenähtud teekonnajoonelt vähemalt kahekordse nõutava navigatsioonitäpsuse miinimumnäitaja või kümne meremiili kaugusele.

6) Lennukäsiraamatus sätestatud piirangute ületamine.

7) Lendamine ebaõigesti seadistatud kõrgusmõõturiga.

8) Reaktiivjoast või rootori ja propelleri õhuvoolust põhjustatud juhtumid, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või muid isikuid.

9) Automaatrežiimi või lennumeeskonnale kabiinis kättesaadava mis tahes teabe väärtõlgendamine, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või muid isikuid.

1.5. **Muud liiki juhtumid**

1) Lasti või muu õhusõidukist väljaspool transporditava seadme ettekavatsemata lahtipääsemine.

2) Olukorrateadlikkuse (sealhulgas keskkonna-, režiimi- ja süsteemitaju ning ruumi- ja ajalise taju) kadu.

3) Kõik juhtumid, mille puhul inimfaktor on otseselt kaasa aidanud või oleks võinud kaasa aidata õnnetuse või tõsise intsidendi toimumisele.

2. TEHNILISED JUHTUMID

2.1. **Konstruktsioon ja süsteemid**

1) Õhusõiduki mis tahes konstruktsioonielemendi eraldumine lennu ajal.

2) Süsteemi rike.

3) Süsteemi reservi kadumine.

4) Mis tahes vedelikuleke, mis põhjustas tulekahjuohu, õhusõiduki konstruktsiooni, süsteemide või seadmete võimaliku ohtliku saastamise või mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

5) Kütusesüsteemi alatalitus või defektid, mis mõjutasid kütusekogust ja/või kütuseetteannet.

6) Näidikutesüsteemi rike või defekt, mille tagajärjel meeskonnale edastatakse eksitavad näidud.

7) Juhiste ebaharilik funktsioneerimine, näiteks juhiste (tõste- (tagatiivad/eestiivad), pidurdus- (spoilerid) ja asendikontrolliseadmed (kald-, kõrgus- ja pöördetüürid)) asümmeetria, kinnijäämine või -kiilumine.

2.2. **Jõuseadmed (sealhulgas mootorid, propellerid ja tiivikusüsteemid) ning abijõuseadmed (APUd)**

1) Propelleri, rootori või jõuseadme mis tahes osa või juhtseadme rike või oluline häire.

2) Pea- või sabatiiviku, jõuülekande ja/või samaväärsete süsteemide kahjustus või rike.

3) Mis tahes mootori või abijõuseadme (APU) seiskumine või lennuaegne seiskumine, kui neid on vaja (näiteks pikema kõrvalekaldumisajaga lennud (EDTO), minimaalvarustuse loetelu (MEL)).

4) Mootori kasutuspiirangute ületamine, sealhulgas mis tahes pöörleva komponendi (näiteks abijõuseadme (APU), õhuskäiviti, ventilatsiooniseadme, suruõhkmootori, propelleri või tiiviku) liiga suur pöörlemiskiirus või suutmatus kontrollida selle pöörleva komponendi kiirust).

5) Mis tahes mootoriosa, jõuseadme, abijõuseadme (APU) või jõuülekande rike või häire, millel on järgmised tagajärjed (või üks neist):

a) tõmbereeversisüsteemi vale toimimine;

b) suutmatus reguleerida võimsust või pöörete arvu (pöörded minuti kohta);

c) komponentide/kildude tungimine läbi kaitsekesta.

3. KOOSTOIME AERONAVIGATSIOONITEENUSTE (ANS) JA LENNULIIKLUSE KORRALDAMISE (ATM) VALDKONNAS

1) Lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba, mis ei ole kooskõlas ohutusnõuetega.

2) Lennuliiklusteenindusüksusega (ATS-üksusega) peetava raadioside pikaajaline katkemine.

3) Erinevate lennuliiklusteenindusüksuste (ATS-üksuste) antavad vastuolulised korraldused, mis võivad põhjustada hajutuse kadumise.

4) Raadioside väärtõlgendamine, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

5) Tahtlik kõrvalekaldumine lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) korraldustest, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

6) Kohtumine mehitamata õhusõidukiga U-space'i õhuruumi läbimisel ([1]).

4. HÄDAOLUKORRAD NING MUUD KRIITILISED OLUKORRAD

1) Hädaolukorra („MAYDAY") või sundolukorra („PAN") väljakuulutamise põhjustanud sündmus.

2) Mis tahes põlemine, sulamine, suits, aurud, lühis, ülekuumenemine, tulekahju või plahvatus.

3) Piloodikabiini või reisijatesalongi õhu saastumine, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

4) Nõutavate tavapärasest erinevate või hädaolukorra protseduuride järgimata jätmine lennu- või salongimeeskonna poolt hädaolukorra lahendamise käigus.

5) Lennu- või maandumissuutlikkust mõjutava avariivarustuse või tavapärasest erineva protseduuri kasutamine.

6) Hädaolukorra- või avariisüsteemi või -varustuse rike, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

7) Kontrollimatu salongirõhk.

8) Kriitiliselt väike kütuse-/energiakogus või minimaalsest nõutavast kütuse-/energiakogusest väiksem lõplik varukütus/-energia sihtlennujaamas.

9) Meeskonnaliikmete hapnikusüsteemi kasutamine meeskonnaliikmete poolt.

10) Lennumeeskonna või salongipersonali liikme töövõimetus, mis põhjustab lennumeeskonna liikmete arvu vähenemise allapoole sertifikaadis märgitud minimaalset pardal olevate meeskonnaliikmete koguarvu.

11) Meeskonnaliikmete väsimus, mis mõjutab või võib mõjutada nende suutlikkust ohutult täita oma tööülesandeid.

5. VÄLISKESKKOND JA METEOROLOOGIA

1) Kokkupõrge või kokkupõrkeoht maapinnal või õhus teise õhusõiduki, maapinna või takistusega ([2]).

2) Õhus kokkupõrke vältimise süsteemi eelhoiatus (ACAS RA).

3) Maapinnaga kokkupõrke hoiatussüsteemi, näiteks maapinna ohtliku läheduse eest hoiatamise süsteemi (GWPS) või reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteemi (TAWS) aktiveerumine.

4) Kokkupõrge ulukiga, sealhulgas kokkupõrge linnuga.

5) Võõrkehad/killud (FOD).

6) Rajakattepinna ootamatult halb seisukord.

7) Keerisjälge sattumine.

8) Sekkumine õhusõiduki tegevusse tulirelvade, ilutulestikutoodete, tuulelohede, laservalgustuse, suure võimsusega valgustite, laserite, mehitamata õhusõidukisüsteemide ([3]) (MÕS-süsteemid) või muude sarnaste vahenditega.

9) Pikselöök, mis põhjustab õhusõiduki kahjustuse või õhusõidukisüsteemi mis tahes olulise funktsiooni kadumise või häire.

10) Rahehoog, mis põhjustab õhusõiduki kahjustuse või õhusõidukisüsteemi mis tahes funktsiooni kadumise või häire.

([1]) Rakendusmääruse (EL) 2021/664 artikli 2 punkti 1 kohaselt on U-space'i õhuruum MÕS-süsteemi geograafiline piirkond, mille on kindlaks määranud liikmesriigid ja kus MÕS-süsteemide käitamine on lubatud üksnes U-space'i teenuste toel.

([2]) Takistuste hulka kuuluvad ka sõidukid.

([3]) Komisjoni 12. märtsi 2019. aasta delegeeritud määruse (EL) 2019/945 (mehitamata õhusõidukite süsteemide ja mehitamata õhusõidukite süsteemide kolmandate riikide käitajate kohta) (ELT L 152, 11.6.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj) artikli 3 punkti 3 kohaselt on mehitamata õhusõidukisüsteem (MÕS-süsteem) määruse (EL) 2018/1139 artikli 3 punktis 30 määratletud mehitamata õhusõiduk ning selle juhtimis- ja jälgimisseade.

11) Sattumine tugevasse turbulentsi või mis tahes olukorda, mis põhjustab õhusõidukis viibivatele isikutele vigastusi või mille puhul peetakse vajalikuks teha õhusõiduki nn turbulentsikontroll.

12) Tugev tuulenihe või äikesetorm, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

13) Jäätumine, mis põhjustab õhusõiduki juhitavusprobleemi, kahjustuse või õhusõiduki süsteemi funktsiooni kadumise või häire.

14) Kokkupuude vulkaanilise tuhaga.

6. TURVALISUS

1) Raskused joobes, vägivaldsete või allumatute reisijate vaigistamisel.

2) Piletita reisijate avastamine.

3) Süsteemi ebanormaalne käitumine infoturvaintsidendi tõttu (näiteks rikutud teave või andmed, pahavaraga nakatamine, hajus ummistusrünne).

4) Pommiähvardus või kaaperdamine (kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2027).“

II LISA

„II LISA

ÕHUSÕIDUKI TEHNILISE SEISUKORRA, HOOLDUSE JA REMONDIGA SEOTUD JUHTUMID

Märkus: Käesolevas lisas loetletud juhtumid on asjakohased ka sellise MÕS-süsteemi korral, mille puhul on määruse (EL) 2018/1139 artikli 56 lõigete 1 ja 5 kohaselt nõutav sertifikaat või vastavusdeklaratsioon.

1. TOOTMINE

Tootjaorganisatsiooni poolt käibele lastud tooted, osad või seadmed, mis ei vasta kohaldatavatele projekteerimisandmetele ja mis võivad põhjustada ohuolukorra, nagu on kindlaks teinud tüübisertifikaadi või kinnitatud projekti omanik.

2. ÕHUSÕIDUKI KONSTRUKTSIOON

Mis tahes rike, häire, defekt või toote, osa või seadmega seotud juhtum, mis on põhjustanud või võib põhjustada ohuolukorra.

Märkus: loetelu kohaldatakse juhtumite suhtes, mis on seotud toodete, osade, seadmete ning juhtimis- ja jälgimisseadmetega, ([1]) mida on käsitletud tüübisertifikaadis, piiratud tüübisertifikaadis, täiendavas tüübisertifikaadis, ETSO loas, oluliste remonditööde kinnitatud projektis või mis tahes muus komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 ([2]) kohaselt välja antud asjaomases sertifikaadis või deklaratsioonis.

3. HOOLDUS JA JÄTKUVA LENNUKÕLBLIKKUSE KORRALDAMINE

1) Õhusõiduki või selle komponendi hoolduse käigus kindlaks tehtud suured konstruktsioonikahjustused (näiteks praod, jäävdeformatsioon, delaminatsioon, põlemine, ülemäärane kulumine, korrosioon).

2) Suur vedelikuleke või saastus (näiteks hüdrovedelike, kütuse, õli, gaasi või muude vedelike leke).

3) Mis tahes mootoriosa või jõuseadmete ja/või ülekande rike või häire, millel on järgmised tagajärjed (või üks neist):

   a) osade/kildude tungimine läbi kaitsekesta;

   b) mootori paigaldusaluse tõrge.

4) Propelleri kahjustus, rike või defekt, mis võib põhjustada propelleri või selle mis tahes olulise osa eraldumise lennu ajal ja/või häireid propelleri juhisseadme töös.

5) Peatiiviku reduktori/kinnituse kahjustus, rike või defekt, mis võib põhjustada tiiviku eraldumise lennu ajal ja/või tiiviku juhtimisseadme häire.

6) Ohutuse seisukohalt olulise süsteemi või seadme, sealhulgas avariisüsteemi või -seadme või juhtimis- ja jälgimisseadme märkimisväärne häire, mis ilmnes hooldusaegse katsetamise käigus, või hooldusjärgsed probleemid kõnealuste süsteemide aktiveerimisel.

7) Süsteemi ebanormaalne käitumine infoturvaintsidendi tõttu (nt rikutud teave või andmed, pahavaraga nakatamine, hajus ummistusrünne).

8) Õhusõiduki või juhtimis- ja jälgimisseadme komponentide ebaõige montaaž või paigaldamine, mida täheldatakse sellise kontrolli- või katsemenetluse käigus, mis ei ole selleks konkreetseks eesmärgiks ette nähtud.

([1]) Delegeeritud määruse (EL) 2019/945 artikli 3 punkti 38 kohaselt on „juhtimis- ja jälgimisseade“ määruse (EL) 2018/1139 artikli 3 punktis 32 määratletud mehitamata õhusõiduki kaugjuhtimisseade.

([2]) Komisjoni 3. augusti 2012. aasta määrus (EL) nr 748/2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 224, 21.8.2012, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

9) Suure defekti valesti hindamine või minimaalvarustuse loetelu (MEL) ja tehnopäeviku protseduuride ränk rikkumine.

10) Õhusõiduki elektriühenduste (EWIS) ränk kahjustus.

11) Mis tahes piiratud kasutusajaga kriitilise osa defekt, mille tõttu on vaja osa kõrvaldada enne selle kasutusaja lõppu.

12) Tundmatu või kahtlase päritoluga toodete, eraldiseisva seadme, komponentide või materjalide või kasutuskõlbmatute komponentide kasutamine.

13) Eksitavad, ebaõiged või ebapiisavad kohaldatavad hooldusalased tehnilised normid või hooldusprotseduurid, mis võivad põhjustada märkimisväärseid hooldusvigu, sealhulgas keelest põhjustatud probleemid.

14) Õhusõiduki, sealhulgas juhtimis- ja jälgimisseadme hoolduspiirangute või korralise hoolduse ebaõige korraldamine või tegemine.

15) Hooldustõendi väljaandmine õhusõidukile või juhtimis- ja jälgimisseadmele, mille puhul on kindlaks tehtud nõuetele mittevastavus, mis vähendab lennuohutustaset.

16) Hooldustööde käigus õhusõidukile, osale või juhtimis- ja jälgimisseadmele suurte kahjustuste tekitamine ebaõigete hooldusvõtete või ebakohaste või kasutuskõlbmatute maapealse hoolduse seadmete tõttu, mis tingib vajaduse täiendava hoolduse järele.

17) Kindlakstehtud põlemis-, sulamis-, suitsusaaste-, lühise-, ülekuumenemis- või tulekahjujuhtumid.

18) Kõik juhtumid, mille puhul inimfaktor, sealhulgas personali väsimus, aitas otseselt kaasa või oleks võinud kaasa aidata õnnetuse või tõsise intsidendi toimumisele.

19) Pardaregistraatorisüsteemi, sealhulgas juhtimis- ja jälgimisseadmesse paigaldatud süsteemi (näiteks pardaregistraatori, andmesidesalvestussüsteemi või kabiini helisalvestusseadme)(näiteks pardaregistraatori, andmesidesalvestussüsteemi või kabiini helisalvestusseadme) oluline häire, süsteemi töökindlusega seotud probleemid, korduvad salvestuskvaliteediprobleemid või pardaregistraatorisüsteemi töövalmiduse tagamiseks vajaliku teabe puudumine.

20) Juhtimis- ja jälgimisseadme heakskiitmata konfiguratsiooni või paigalduse kasutamine või võimalik kasutamine.“

III LISA

„III LISA

AERONAVIGATSIOONITEENUSTE JA RAJATISTEGA SEOTUD JUHTUMID

Märkus: selleks et lihtsustada juhtumitest teatamist, on käesolev lisa üles ehitatud nii, et asjakohased juhtumid on liigitatud selliste tegevusvaldkondade kaupa, mille käigus need kogemuste põhjal tavaliselt aset leiavad. Siiski ei tohi sellist loetelu mõista nii, et juhul, kui asjaomane juhtum leiab aset väljaspool loetelus sisalduvat tegevusvaldkonda, ei ole kõnealusest juhtumist vaja teatada.

1. ÕHUSÕIDUKIGA SEOTUD JUHTUMID

1) Õhusõiduki kokkupõrge või kokkupõrkeoht maapinnal või õhus teise õhusõiduki või MÕS-süsteemi, maapinna või takistusega, ([1]) sealhulgas juhitava õhusõiduki maa- või veepinnaga kokkupõrke oht (near-CFIT).

2) Hajutamismiinimumi rikkumine ([2]).

3) Ebapiisav hajutamine ([3]).

4) Õhus kokkupõrke vältimise süsteemi eelhoiatus (ACAS RA).

5) Kokkupõrge ulukiga, sealhulgas kokkupõrge linnuga.

6) Väljasõit ruleerimisteelt või lennurajalt.

7) Ruleerimistee või lennuraja tegelik või potentsiaalne loata hõivamine.

8) Lähenemis- ja stardisirgeala (FATO) loata hõivamine.

9) Õhusõiduki kõrvalekaldumine lennujuhtimisüksuse (ATC-üksus) loast või korraldustest.

10) Õhusõiduki kõrvalekaldumine lennuliikluse korraldamise (ATM) suhtes kohaldatavast eeskirjast:

a) õhusõiduki kõrvalekaldumine avaldatud ja kohaldatavatest lennuliikluse korraldamise (ATM) protseduuridest;

b) õhuruumi rikkumine, sealhulgas loata sisenemine õhuruumi;

c) õhusõidukis lennuliikluse korraldamise (ATM) seadmete olemasolu ja nende kasutamisega seotud nõuete rikkumine.

11) Mehitatud õhusõiduki sisenemine kontrollitavas õhuruumis kindlaks määratud aktiivsesse U-space'i õhuruumi.

12) Kutsungiga seotud segadusest tingitud juhtumid.

2. TEENUSTE VÕI FUNKTSIOONIDE KVALITEEDI HALVENEMINE VÕI NENDE TOIMIMISE LAKKAMINE

1) Suutmatus osutada lennuliikluse korraldamise teenuseid (ATM-teenuseid) või täita lennuliikluse korraldamise (ATM) funktsioone:

a) suutmatus osutada lennuliiklusteenuseid või täita lennuliiklusteeninduse funktsioone;

b) suutmatus osutada õhuruumi korraldamise teenuseid või täita õhuruumi korraldamise funktsioone;

c) suutmatus osutada lennuliiklusvoo juhtimise ja läbilaskevõimega seotud teenuseid või täita lennuliiklusvoo juhtimisega ja läbilaskevõimega seotud funktsioone.

2) Suutmatus osutada või teostada U-space'i õhuruumi dünaamilist ümberkujundamist (DAR).

3) Mis tahes tugiteenuse ([4]) poolt edastatava teabe puudumine või ebaõige, rikutud, ebapiisava või eksitava teabe, sealhulgas rajakattepinna ootamatult halva seisukorraga seotud teabe edastamine.

([1]) Takistuste hulka kuuluvad ka sõidukid.

([2]) See tähendab olukorda, mille puhul ei säilitata ettenähtud hajutusmiinimumi õhusõidukite vahel või õhusõiduki ja sellise õhuruumi vahel, kus on ette nähtud kohaldada hajutusmiinimumi.

([3]) Ettenähtud hajutusmiinimumi puudumise korral olukord, kus õhusõidukid möödusid teineteisest liiga lähedalt, et asjaomaste õhusõidukite piloodid oleksid suutnud tagada ohutu hajutamise.

([4]) Näiteks lennuliiklusteeninduse (ATS), lennuvälja automaatinfoteeninduse (ATIS) ja meteoroloogiateeninduse edastatav teave, navigatsiooniandmebaasid, kaardid, tabelid, aeronavigatsiooniteabe teenistuse (AIS) edastatav teave, käsiraamatud.

4) Sidepidamisteenindusega seotud rike.

5) Seireteenustega seotud rike.

6) Andmetöötlus- ja -jaotusfunktsiooni või -teenuste rike.

7) Navigatsiooniteenuste rike.

8) ATM-süsteemi turvarike, mis avaldas või oleks võinud avaldada otsest negatiivset mõju teenuste ohutule osutamisele.

9) Lennuliiklusteenindussektori (ATS-sektori) või asukoha märkimisväärne ülekoormus, mis võib halvendada teenuste osutamise kvaliteeti.

10) Oluliste sideandmete ebaõige vastuvõtt või tõlgendamine, sealhulgas suutmatus kasutatud keelest aru saada, kui see avaldas või oleks võinud avaldada otsest negatiivset mõju teenuste ohutule osutamisele.

11) Õhusõidukiga või teise lennuliiklusteenindusüksusega (ATS-üksusega) peetava raadioside pikaajaline katkemine.

3. MUUD JUHTUMID

1) Hädaolukorra („MAYDAY“) või sundolukorra („PAN“) väljakuulutamine.

2) Aeronavigatsiooniteenuste osutamise oluline häirimine (näiteks FM-sagedusalal töötavate raadiojaamade, instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS), VHF-ringsuunalise raadiomajaka (VOR majaka) ja side häirimine) välissekkujate poolt.

3) Õhusõiduki, lennuliiklusteenindusüksuse (ATS-üksuse) või raadioside häirimine tulirelvade, ilutulestikutoodete, tuulelohede, laservalgustuse, suure võimsusega valgustite, laserite, mehitamata õhusõidukisüsteemide (MÕS-süsteemid) või muude sarnaste vahenditega.

4) Kütuse väljalaskmine.

5) Süsteemi ebanormaalne käitumine infoturvaintsidendi tõttu (nt rikutud teave või andmed, pahavaraga nakatamine, hajus ummistusrünne).

6) Väsimus, mis mõjutab või võib mõjutada suutlikkust ohutult täita tööülesandeid aeronavigatsiooni või lennuliikluse valdkonnas.

7) Kõik juhtumid, mille puhul inimfaktor on otseselt kaasa aidanud või oleks võinud kaasa aidata õnnetuse või tõsise intsidendi toimumisele.

8) Pommiähvardus või kaaperdamine (kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2027).“

IV LISA

IV LISA

LENNUVÄLJADE JA MAAPEALSE TEENINDUSEGA SEOTUD JUHTUMID

1. LENNUVÄLJA OHUTUSE JUHTIMINE

Märkus: selleks et lihtsustada juhtumitest teatamist, on käesolev jaotis üles ehitatud nii, et asjakohased juhtumid on liigitatud selliste tegevusvaldkondade kaupa, mille käigus need kogemuste põhjal tavaliselt aset leiavad. Siiski ei tohi sellist loetelu mõista nii, et juhul, kui asjaomane juhtum leiab aset väljaspool loetelus sisalduvat tegevusvaldkonda, ei ole kõnealusest juhtumist vaja teatada.

1.1. **Õhusõidukite ja takistustega seotud juhtumid**

1) Õhusõiduki kokkupõrge või kokkupõrkeoht maapinnal või õhus teise õhusõiduki, maapinna või takistusega ([1]).

2) Kokkupõrge ulukiga, sealhulgas kokkupõrge linnuga.

3) Väljasõit ruleerimisteelt või lennurajalt.

4) Ruleerimistee või lennuraja tegelik või potentsiaalne loata hõivamine.

5) Kõrvalekaldumine lähenemis- ja stardisirgealalt (FATO) või selle loata hõivamine.

6) Õhusõiduk või sõiduk ei jälginud lennuvälja liiklusalal viibides talle antud luba, korraldust või piirangut (näiteks vale lennurada, ruleerimistee või lennuvälja osa, mille suhtes kohaldatakse piiranguid).

7) Selline võõrobjekt lennuvälja liiklusalal, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

8) Selliste takistuste olemasolu lennuväljal või lennuvälja ümbruses, mis ei ole avaldatud lennundusteabe kogumikus (AIP) või NOTAM-teadetes ja/või mis ei ole nõuetekohaselt märgistatud või valgustatud.

9) Taandpukseerimise, taandruleerimise või ruleerimise häirimine sõiduki, seadme või isiku poolt.

10) Reisijate või asjakohase loata isikute järelevalveta viibimine perroonil.

11) Reaktiivjoa, rootori õhuvoo või propelleri õhujoa mõju.

12) Hädaolukorra („MAYDAY“) või sundolukorra („PAN“) väljakuulutamine.

1.2. **Teenuste või funktsioonide kvaliteedi halvenemine või täielik katkemine**

1) Sidehäired või side kadumine:

   a) lennuvälja, sõiduki või muu maapealse personali ja lennuliiklusteenindus- või perrooniteenindusüksuse vahel;

   b) perrooniteenindusüksuse ja õhusõiduki, sõiduki või lennuliiklusteenindusüksuse vahel.

2) Lennuväljaseadmete või -süsteemi oluline rike, häire või defekt, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.

3) Süsteemi ebanormaalne käitumine infoturvaintsidendi tõttu (nt rikutud teave või andmed, pahavaraga nakatamine, hajus ummistusrünne).

4) Lennuvälja valgustuse, märgistuse või märkidega seotud olulised puudused.

5) Lennuvälja hädaolukorra häiresüsteemi rike.

6) Pääste- ja tuletõrjeteenused ei ole kohaldatavatele nõuetele vastavalt kättesaadavad.

([1]) Takistuste hulka kuuluvad ka sõidukid.

1.3. **Muud juhtumid**

1) Lennuvälja rajatistes, nende läheduses ja seadmetes esinenud tulekahju, suits ja plahvatused, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

2) MÕS-süsteemi loata käitamine lennuväljal või selle ümbruses, mis ohustab või võib ohustada õhusõidukite ohutut käitamist.

3) Lennuvälja käitamistingimuste olulisest muudatusest teatamata jätmine, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

4) Jäätõrjeprotseduuride või jäätumisvastaste protseduuride tegemata jätmine, ebaõige või puudulik järgimine.

5) Olulise kütusekoguse mahavoolamine tankimisel.

6) Saastunud või ebaõige kütuse/energia või oluliste vedelike (sealhulgas hapniku, lämmastiku, õli ja joogivee) tankimine/laadimine.

7) Suutmatus toime tulla rajakattepinna halva seisukorraga.

8) Kõik juhtumid, mille puhul inimfaktor on otseselt kaasa aidanud või oleks võinud kaasa aidata õnnetuse või tõsise intsidendi toimumisele.

9) Lennuvälja julgestusega seotud juhtumid (näiteks ebaseaduslik sisenemine, sabotaaž, pommiähvardus) (kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2027).

2. ÕHUSÕIDUKI MAAPEALNE TEENINDAMINE

Märkus: selleks et lihtsustada juhtumitest teatamist, on käesolev jaotis üles ehitatud nii, et asjakohased juhtumid on liigitatud selliste tegevusvaldkondade kaupa, mille käigus need kogemuste põhjal tavaliselt aset leiavad. Siiski ei tohi sellist loetelu mõista nii, et juhul, kui asjaomane juhtum leiab aset väljaspool loetelus sisalduvat tegevusvaldkonda, ei ole kõnealusest juhtumist vaja teatada.

2.1. **Õhusõidukite ja lennuväljaga seotud juhtumid**

1) Õhusõiduki kokkupõrge või kokkupõrkeoht maapinnal või õhus teise õhusõiduki, maapinna või takistusega ([2]).

2) Lennuraja või ruleerimistee loata hõivamine

3) Kõrvalekaldumine lennurajalt või ruleerimisteelt.

4) Õhusõiduki konstruktsiooni, süsteemide ja seadmete oluline saastus, mis on põhjustatud pagasi, posti või lasti vedamisest.

5) Taandpukseerimise, taandruleerimise või ruleerimise häirimine sõiduki, seadme või isiku poolt.

6) Selline võõrobjekt lennuvälja liiklusalal, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

7) Reisijate või asjakohase loata isikute järelevalveta viibimine perroonil.

8) Lennuvälja rajatistes, nende läheduses ja seadmetes esinenud tulekahju, suits ja plahvatused, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

9) Süsteemi ebanormaalne käitumine infoturvaintsidendi tõttu (nt rikutud teave või andmed, pahavaraga nakatamine, hajus ummistusrünne).

10) Lennuvälja julgestusega seotud juhtumid (näiteks ebaseaduslik sisenemine, sabotaaž, pommiähvardus) (kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2027).

2.2. **Teenuste või funktsioonide kvaliteedi halvenemine või täielik katkemine**

1) Sidehäired või side katkemine õhusõidukiga, sõidukiga, lennuliiklusteenindus- või perrooniteenindusüksusega.

2) Lennuväljaseadmete või -süsteemi oluline rike, häire või defekt, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.

3) Lennuvälja valgustuse, märgistuse või märkidega seotud olulised puudused.

([2]) Takistuste hulka kuuluvad ka sõidukid.

2.3. **Maapealse teenindusega seotud konkreetsed juhtumid**

1) Reisijate, pagasi, posti või lasti ebaõige käitlemine või pealelaadimine, millel võib olla oluline mõju õhusõiduki massile ja/või tasakaalule (sealhulgas olulised vead lastiplaani koostamisel).

2) Lennukisseminekuks vajalike seadmete eemaldamine, mis ohustab õhusõidukis viibijaid.

3) Pagasi, posti või lasti ebaõige paigutamine või kinnitamine, mis võib ohustada õhusõidukit, selle seadmeid või selles viibijaid või takistada hädaolukorras evakueerimist.

4) Ohtlike kaupade vedu, nende vedamise katse või käitlemine, mis mõjutas või oleks võinud mõjutada lennuohutust või mis põhjustas või oleks võinud põhjustada ohuolukorra (näiteks ohtlike kaupadega seotud intsident või õnnetus, nagu on määratletud rahvusvahelise tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) tehnilistes juhendites) ([3]).

5) Õhusõiduki maapealse ja muu teenindamise nõuetekohaste protseduuride, eelkõige jäätõrje-, tankimis-, laadimis- või pealelaadimisprotseduuride järgimata jätmine, sealhulgas seadmete ebaõige paigutamine või eemaldamine.

6) Olulise kütusekoguse mahavoolamine tankimisel.

7) Ebaõigete kütuse-/energiakoguste tankimine/laadimine, millel võib olla oluline mõju õhusõiduki vastupidavusele, jõudlusele, tasakaalustatusele või konstruktsiooni tugevusele.

8) Saastunud või ebaõige kütuse/energia või oluliste vedelike (sealhulgas hapniku, lämmastiku, õli ja joogivee) tankimine/laadimine.

9) Maapealseks teenindamiseks kasutatavate maapealsete seadmete mis tahes rike, häire või defekt, mis kahjustab õhusõidukit või võib seda kahjustada (näiteks veotiisliga või õhusõiduki maapealse toite agregaadiga (GPU) seotud probleemid).

10) Jäätõrjeprotseduuride või jäätumisvastaste protseduuride tegemata jätmine, ebaõige või puudulik järgimine.

11) Maapealse teeninduse seadmete või sõidukite poolt õhusõidukile tekitatud kahjustused, sealhulgas varem teatamata kahjustused.

12) Kõik juhtumid, mille puhul inimfaktor on otseselt kaasa aidanud või oleks võinud kaasa aidata õnnetuse või tõsise intsidendi toimumisele.

13) Süsteemi ebanormaalne käitumine infoturvaintsidendi tõttu (nt rikutud teave või andmed, pahavaraga nakatamine, hajus ummistusrünne).

14) Pagasi või reisijate vastavusega seotud nõuete rikkumine (kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2027).

([3]) Ohtlike kaupade lennutranspordi tehniline juhend (ICAO dokument 9284).

V LISA

„V LISA

MUUDE KUI KEERUKATE MOOTORIGA ÕHUSÕIDUKITEGA, SEALHULGAS PURILENNUKITE JA ÕHUST KERGEMATE MEHITATUD ÕHUSÕIDUKITEGA, SEOTUD JUHTUMID

Käesolevas lisas kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „muu kui keerukas mootoriga õhusõiduk“ – mis tahes muu komisjoni rakendusmääruse (EL) 2023/1020 ([1]) I lisa punktis 129 määratlemata õhusõiduk;

b) mõiste „purilennuk“ on määratletud komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 ([2]) artikli 2 punktis 117;

c) mõiste „õhust kergemad õhusõidukid“ on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/43/EÜ ([3]) lisa jaotise „Käesolevas nimekirjas kasutatud mõisted“ punktis ML10.

1. MUUD MEHITATUD ÕHUSÕIDUKID KUI KEERUKAD MOOTORIGA ÕHUSÕIDUKID, VÄLJA ARVATUD PURILENNUKID JA ÕHUST KERGEMAD ÕHUSÕIDUKID

Märkus 1: selleks et lihtsustada juhtumitest teatamist, on käesolev jaotis üles ehitatud nii, et asjakohased juhtumid on liigitatud selliste tegevusvaldkondade kaupa, mille käigus need kogemuste põhjal tavaliselt aset leiavad. Siiski ei tohi sellist loetelu mõista nii, et juhul, kui asjaomane juhtum leiab aset väljaspool loetelus sisalduvat tegevusvaldkonda, ei ole kõnealusest juhtumist vaja teatada.

Märkus 2: käesolevas V lisas käsitletakse lennuohutust mõjutavaid juhtumeid ja muud ohutusalast teavet, mis on seotud muude mehitatud õhusõidukite kui keerukate mootoriga õhusõidukite (välja arvatud purilennukid ja õhust kergemad õhusõidukid) käitamisega ja millest on vaja teatada.

1.1. **Lennutegevus**

1) Juhitavuse kaotus.

2) Maandumine väljaspool kavandatud maandumisala.

3) Suutmatus tagada stardil, tõusul või maandumisel õhusõiduki tavatingimustes nõuetekohast suutlikkust.

4) Lennuraja loata hõivamine.

5) Kõrvalekaldumine lennurajalt.

6) Kõik lennud, mis on tehtud lennukõlblikkusnõuetele mittevastava õhusõidukiga, mille puhul lennuks ettevalmistamine ei olnud lõpule viidud ja mis ohustasid või oleksid võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

7) Ettekavatsemata lendamine instrumentaallennuilma (IMC) tingimustesse õhusõidukil, mis ei ole sertifitseeritud lendamiseks instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt, või mida juhib piloot, kellel puudub IFR-lendude käitamiseks vajalik kvalifikatsioon, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

8) Lasti ettekavatsemata lahtipääsemine ([4]).

([1]) Komisjoni 24. mai 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/1020, millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 seoses kopteri kiirabilendudega (ELT L 137, 25.5.2023, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1020/oj).

([2]) Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/923/oj).

([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/43/EÜ kaitseotstarbeliste toodete ühendusesisese veo tingimuste lihtsustamise kohta (ELT L 146, 10.6.2009, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/43/oj).

([4]) Seda punkti kohaldatakse üksnes määruse (EL) 2018/1139 artikli 3 punktis 24 määratletud ärilise lennutegevuse suhtes. Punkti 24 kohaselt on äriline lennutransport õhusõiduki käitamine reisijate, kauba või posti veoks rahalise või muu tasu eest.

1.2. **Tehnilised juhtumid**

1) Ebanormaalselt tugev vibratsioon (näiteks kald- või kõrgustüüri või propelleri laperdamine).

2) Juhised ei tööta nõuetekohaselt või ei ole ühendatud.

3) Õhusõiduki konstruktsiooni rike või oluline kahjustus.

4) Õhusõiduki mis tahes konstruktsioonielemendi või paigaldise eraldumine lennu ajal.

5) Mootori-, rootori-, propelleri-, kütuse- või muu olulise süsteemi rike.

6) Mis tahes vedelikuleke, mis põhjustas tulekahjuohu, õhusõiduki konstruktsiooni, süsteemide või seadmete võimaliku ohtliku saastuse või ohu õhusõidukis viibijatele.

1.3. **Koostoime aeronavigatsiooniteenuste ja lennuliikluse korraldamise valdkonnas**

1) Koostoime aeronavigatsiooniteenuste osutajatega (näiteks ebaõigete teenuste osutamine, vastuolulised sideteated või loas sisalduvatest korraldustest kõrvale kaldumine), mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

2) Õhuruumi rikkumine.

1.4. **Hädaolukorrad ning muud kriitilised olukorrad**

1) Hädaolukorrateate edastamise põhjustanud sündmus.

2) Tulekahju, plahvatus, suits, mürgised gaasid või mürgised aurud õhusõiduki pardal.

3) Piloodi teovõimetus, mille tulemuseks on suutmatus täita mis tahes kohustusi.

1.5. **Väliskeskkond ja meteoroloogia**

1) Kokkupõrge maapinnal või õhus teise õhusõiduki, maapinna või takistusega ([5]).

2) Kokkupõrkeoht maapinnal või õhus teise õhusõiduki, maapinna või takistusega, ([6]) mille puhul tuleb kokkupõrke vältimiseks kasutada hädaolukorra vältimise manöövrit.

3) Kokkupõrge ulukiga, sealhulgas kokkupõrge linnuga, mis põhjustas õhusõiduki vigastuse või mis tahes olulise funktsiooni kadumise või häire.

4) Sekkumine õhusõiduki tegevusse tulirelvade, ilutulestikutoodete, tuulelohede, laservalgustuse, suure võimsusega valgustite, laserite, mehitamata õhusõidukisüsteemide (MÕS-süsteemid) või muude sarnaste vahenditega.

5) Pikselöök, mis kahjustas õhusõidukit või põhjustas õhusõidukisüsteemi funktsioonide kadumise või alatalituse.

6) Sattumine tugevasse turbulentsi, mis põhjustas õhusõidukis viibivatele isikutele vigastusi või olukorra, kus õhusõiduk peab pärast lendu läbima kontrolli turbulentsist põhjustatud kahjustuste kindlakstegemiseks.

7) Jäätumine, sealhulgas karburaatori jäätumine, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

1.6. **Infoturve**

1) Süsteemi ebanormaalne käitumine infoturvaintsidendi tõttu (nt rikutud teave või andmed, pahavaraga nakatamine, hajus ummistusrünne).

1.7. **U-space'iga seotud juhtumid**

1) Mittekontrollitavas õhuruumis kindlaks määratud U-space'i õhuruumi sisenemine ilma aktiivse elektroonilise nähtavuse seadmeta ([7]).

2) Elektroonilise nähtavuse seadmeid või paigaldisi mõjutav oluline häire, süsteemi töökindlusega seotud probleem või korduv kvaliteediprobleem.

3) Lähikohtumine mehitamata õhusõidukiga U-space'i õhuruumi läbimisel.

([5]) Takistuste hulka kuuluvad ka sõidukid.
([6]) Takistuste hulka kuuluvad ka sõidukid.
([7]) Seade mehitatud õhusõiduki elektroonilise nähtavuse tagamiseks U-space'i õhuruumis vastavalt komisjoni 22. aprilli 2021. aasta rakendusmäärusele (EL) 2021/666, millega muudetakse määrust (EL) nr 923/2012 mehitatud õhusõidukite U-space'i õhuruumis käitamise osas (ELT L 139, 23.4.2021, lk 187, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/666/oj).

2. PURILENNUKID

Märkus: selleks et lihtsustada juhtumitest teatamist, on käesolev jaotis üles ehitatud nii, et asjakohased juhtumid on liigitatud selliste tegevusvaldkondade kaupa, mille käigus need kogemuste põhjal tavaliselt aset leiavad. Siiski ei tohi sellist loetelu mõista nii, et juhul, kui asjaomane juhtum leiab aset väljaspool loetelus sisalduvat tegevusvaldkonda, ei ole kõnealusest juhtumist vaja teatada.

2.1. **Lennutegevus**

1) Juhitavuse kaotus.

2) Juhtum, kus purilennuki piloot ei suutnud vabastada vintsitrossi või õhuspukseerimisköit ja pidi selle tegemiseks kasutama hädaolukorra protseduure.

3) Vintsitrossi või õhuspukseerimisköie vabastamine juhul, kui see ohustas või oleks võinud ohustada purilennukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

4) Mootorpurilennuki puhul mootoririke stardi ajal.

5) Kõik lennud, mis on tehtud lennukõlblikkusnõuetele mittevastava purilennukiga, või mille puhul lennu puudulik ettevalmistamine ohustas või oleks võinud ohustada purilennukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

2.2. **Tehnilised juhtumid**

1) Ebanormaalselt tugev vibratsioon (näiteks kald- või kõrgustüüri või propelleri laperdamine).

2) Juhised ei tööta nõuetekohaselt või ei ole ühendatud.

3) Purilennuki konstruktsiooni rike või oluline kahjustus.

4) Purilennuki mis tahes konstruktsioonielemendi eraldumine lennu ajal.

2.3. **Koostoime aeronavigatsiooniteenuste ja lennuliikluse korraldamise valdkonnas**

1) Koostoime aeronavigatsiooniteenuste osutajatega (näiteks ebaõigete teenuste osutamine, vastuolulised sideteated või loas sisalduvatest juhistest kõrvale kaldumine), mis ohustas või oleks võinud ohustada purilennukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

2) Õhuruumi rikkumine.

2.4. **Hädaolukorrad ning muud kriitilised olukorrad**

1) Hädaolukorrateate edastamise põhjustanud sündmus.

2) Olukord, kus ei ole võimalik kasutada ohutut maandumisala.

3) Tulekahju, plahvatus, suits või mürgised gaasid või aurud purilennukis.

4) Piloodi teovõimetus, mille tulemuseks on suutmatus täita mis tahes kohustusi.

2.5. **Väliskeskkond ja meteoroloogia**

1) Kokkupõrge maapinnal või õhus teise õhusõiduki, maapinna või takistusega ([8]).

2) Kokkupõrkeoht maapinnal või õhus õhusõiduki, maapinna või takistusega, ([9]) mille puhul tuleb kokkupõrke vältimiseks kasutada hädaolukorra vältimise manöövrit.

3) Sekkumine purilennuki tegevusse tulirelvade, ilutulestikutoodete, tuulelohede, laservalgustuse, suure võimsusega valgustite, laserite, mehitamata õhusõidukisüsteemide (MÕS-süsteemid) või muude sarnaste vahenditega.

4) Pikselöök, mis kahjustas purilennukit.

2.6. **U-space'iga seotud juhtumid**

1) Mittekontrollitavas õhuruumis kindlaks määratud U-space'i õhuruumi sisenemine ilma aktiivse elektroonilise nähtavuse seadmeta.

2) Elektroonilise nähtavuse seadmeid või paigaldisi mõjutav oluline häire, süsteemi töökindlusega seotud probleem või korduv kvaliteediprobleem.

3) Lähikohtumine mehitamata õhusõidukiga U-space'i õhuruumi läbimisel.

([8]) Takistuste hulka kuuluvad ka sõidukid.
([9]) Takistuste hulka kuuluvad ka sõidukid.

3. ÕHUST KERGEMAD ÕHUSÕIDUKID (ÕHUPALLID JA ÕHULAEVAD)

Märkus: selleks et lihtsustada juhtumitest teatamist, on käesolev jaotis üles ehitatud nii, et asjakohased juhtumid on liigitatud selliste tegevusvaldkondade kaupa, mille käigus need kogemuste põhjal tavaliselt aset leiavad. Siiski ei tohi sellist loetelu mõista nii, et juhul, kui asjaomane juhtum leiab aset väljaspool loetelus sisalduvat tegevusvaldkonda, ei ole kõnealusest juhtumist vaja teatada.

3.1. **Lennutegevus**

1) Kõik lennud, mis on tehtud lennukõlblikkusnõuetele mittevastava õhust kergema õhusõidukiga või mille puhul lennu puudulik ettevalmistamine ohustas või oleks võinud ohustada selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

2) Signaallambi ettekavatsemata ja lõplik kustumine.

3.2. **Tehnilised juhtumid**

1) Järgmiste osade või juhtseadmete rike: kütusemahuti poogen, kesta rihmaratas, kontrolltross, kinnitustross, põleti klapitihendi leke, kütusemahuti klapitihendi leke, karabiin, kütusetoru leke, tõstejõudu tekitava gaasi klapp, kest või ballonett, kompressor, rõhukaitseklappi (gaasiballoon), vints (ankurdatud õhupallide puhul).

2) Tõstejõudu tekitava gaasi oluline leke või gaasi väljavoolamine (näiteks poorsus, või tõstejõudu tekitava gaasi silindri lahtijäänud klapid.)

3.3. **Koostoime aeronavigatsiooniteenuste ja lennuliikluse korraldamise valdkonnas**

1) Koostoime aeronavigatsiooniteenuste osutajatega (näiteks ebaõigete teenuste osutamine, vastuolulised sideteated või loas sisalduvatest juhistest kõrvale kaldumine), mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

2) Õhuruumi rikkumine.

3.4. **Hädaolukorrad ning muud kriitilised olukorrad**

1) Hädaolukorrateate edastamise põhjustanud sündmus.

2) Tulekahju, plahvatus, suits või mürgised aurud õhust kergemas õhusõidukis (lisaks põleti tavapärasele tööle).

3) Õhust kergemas õhusõidukis viibijate väljapaiskumine korvist või gondlist.

4) Piloodi teovõimetus, mille tulemuseks on suutmatus täita mis tahes kohustusi.

5) Maapealse meeskonnaliikme ettekavatsemata õhkutõstmine või järelvedamine, mis põhjustab asjaomase meeskonnaliikme surma või tekitab talle kehavigastusi.

3.5. **Väliskeskkond ja meteoroloogia**

1) Kokkupõrge või kokkupõrkeoht maapinnal või õhus õhusõiduki, maapinna või takistusega, ([10]) mis ohustas või oleks võinud ohustada õhust kergemat sõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

2) Sekkumine õhust kergema õhusõiduki tegevusse tulirelvade, ilutulestikutoodete, tuulelohede, laservalgustuse, suure võimsusega valgustite, laserite, mehitamata õhusõidukisüsteemide (MÕS-süsteemid) või muude sarnaste vahenditega.

3) Ootamatult halvenenud ilmastikutingimused, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada õhust kergemat õhusõidukit, selles viibivaid isikuid või mis tahes muid isikuid.

3.6. **U-space'iga seotud juhtumid**

1) Mittekontrollitavas õhuruumis kindlaks määratud U-space'i õhuruumi sisenemine ilma aktiivse elektroonilise nähtavuse seadmeta.

2) Elektroonilise nähtavuse seadmeid või paigaldisi mõjutav oluline häire, süsteemi töökindlusega seotud probleem või korduv kvaliteediprobleem.

3) Lähikohtumine mehitamata õhusõidukiga U-space'i õhuruumi läbimisel."

([10]) Takistuste hulka kuuluvad ka sõidukid.

VI LISA

„VI LISA

LENNUOHUTUST MÕJUTAVAD JUHTUMID, MIS ON SEOTUD MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKISÜSTEEMI (MÕS-SÜSTEEM) KÄITAMISEGA

Märkus 1: selleks et lihtsustada juhtumitest teatamist, on käesolev lisa üles ehitatud nii, et asjakohased juhtumid on liigitatud selliste tegevusvaldkondade kaupa, mille käigus need kogemuste põhjal tavaliselt aset leiavad. Siiski ei tohi sellist loetelu mõista nii, et juhul, kui asjaomane juhtum leiab aset väljaspool loetelus sisalduvat tegevusvaldkonda, ei ole kõnealusest juhtumist vaja teatada.

Märkus 2: käesolevas lisas käsitletakse lennuohutust mõjutavaid juhtumeid ja muud ohutusalast teavet, mis on seotud selliste MÕS-süsteemide käitamisega, mille puhul on nõutav määruse (EL) 2018/1139 artikli 56 lõike 1 kohane sertifikaat või lõike 5 kohane vastavusdeklaratsioon, ja millest on vaja teatada.

Märkus 3: U-space'i õhuruumis õhusõidukeid käitades peavad kaugpiloodid ja MÕS-süsteemide käitajad teatama punktis 6 loetletud lennuohutust mõjutavatest juhtumitest U-space'i keskkonnas.

1. LENNUTEGEVUS

1.1. **Lendude planeerimine ja MÕS-süsteemi ettevalmistamine**

1) MÕS-süsteemi käitamise kavandamine mahus, mis ületab väljastatud lubades kirjeldatud piiranguid või kerge MÕS-süsteemi käitaja pädevustunnistusega (LUC) antud õigusi.

2) MÕS-süsteemi käitamise ja sellega seotud leevendusmeetmete sobimatu kavandamine, mis ohustas või oleks võinud ohustada mis tahes õhusõidukit või mis tahes muud isikut (näiteks eriolukorra ja hädaolukorra protseduurid, käitamismaht, taktikaliste leevendusmeetmete käitamisnõuded (TMPR)) ([1]).

3) Ebaõigete andmete kasutamine või ekslike kannete sisestamine MÕS-süsteemi või navigatsiooni- või jõudlusarvutustes kasutatavatesse seadmetesse, mis põhjustab MÕS-süsteemi rikke või tõrke, mis ohustas või oleks võinud ohustada mis tahes õhusõidukit või isikut.

4) MÕS-süsteemi konfiguratsioon, mis erineb tootja või pädeva asutuse poolt kindlaks määratud või lubatud juhistest (näiteks kasulik last, tarkvara konfiguratsioon jne), mis ohustas või oleks võinud ohustada mehitamata õhusõidukit või mis tahes muud õhusõidukit või isikut.

5) Kohaldatavatele õigusaktidele mittevastav ohtlike kaupade vedu või veo katse, sealhulgas ohtlike kaupade ebaõige märgistamine, pakendamine ja käitlemine.

6) Vale, sobimatu või kahjustunud energiaallikas (sealhulgas kütus).

7) Jäätõrjeprotseduuride või jäätumisvastaste protseduuride tegemata jätmine, ebaõige või puudulik järgimine.

1.2. **Start ja maandumine – lennud lennuväljadelt/lennuväljadele või püstlennuväljadelt/püstlennuväljadele**

1) Lennuraja loata hõivamine, lähenemis- ja stardisirgeala (FATO) loata hõivamine.

2) Kõrvalekaldumine lennurajalt.

3) Mis tahes katkestatud start.

4) Tegelik start, lähenemine või maandumine või stardi-, lähenemis- või maandumiskatse, mille puhul kasutati ebaõiget konfiguratsiooni.

5) Saba, laba/tiivaotsa või gondli kokkupuude maapinnaga stardil või maandumisel.

6) Reaktiivjoast või rootori ja propelleri alla- ja tahapoole suunatud õhuvoolust põhjustatud juhtumid, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada õhusõidukit või isikuid.

7) Järsk, lühi- ja pikamaamaandumine.

8) Võõrkehad/killud (FOD) või stardi- ja maandumispinna halb seisukord.

([1]) TMPRid on droonide riskihindamisel kasutatavad meetmed, millega välditakse kokkupõrkeid õhus, tegeledes õhuga seonduva jääkriskiga.

1.3. **Start ja maandumine – käitamine väljaspool lennuvälju või püstlennuvälju**

1) Start/maandumine väljaspool kavandatud maandumisala.

2) Sobimatud maapealsed julgestus- ja ohutusmeetmed, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada mis tahes isikut.

1.4. **Kõikidel lennuetappidel**

1) Juhitavuse kaotamine käitamisel.

2) Visuaalse otsenähtavuse piires käitamisel (VLOS) visuaalsete orientiiride kaotamine pikema aja jooksul (näiteks halbade ilmastikutingimuste või takistuste tõttu).

3) Olukorrateadlikkuse kadu (muu hulgas näiteks järgmise tõttu: keskkonnatingimused, režiimi- ja süsteemitaju ning ruumi- ja ajalise taju kaotamine, liigne töökoormus ning mehitamata õhusõiduki kaugjuhtimisseadme (juhtimis- ja jälgimisseade (CMU)) ([2]) väärkasutamine).

4) Kütuse- või energiavarude ebaõige haldamine (nt kriitiliselt väike kütuse-/energiakogus või minimaalsest nõutavast kütuse-/energiakogusest väiksem lõplik kütuse-/energiavaru sihtlennujaamas.

5) Suutmatus tagada stardil, tõusul või maandumisel õhusõiduki tavatingimustes nõuetekohast suutlikkust.

6) Tootja poolt õhusõiduki jaoks kehtestatud piirangute ületamine.

7) Lendamine ebaõigesti seadistatud kõrgusmõõturiga.

8) MÕS-süsteemi automaatrežiimi või juhtimis- ja jälgimisseadmest kaugmeeskonnale antud teabe väärtõlgendamine, mis ohustas või oleks võinud ohustada mis tahes õhusõidukit või isikut.

9) Suutmatus edastada kaug- või õhusõidukitunnust.

10) Lasti või muu õhusõidukist väljaspool transporditava seadme ettekavatsemata lahtipääsemine.

11) Kõrvalekalded lubatud käitamismahust, mis ületavad väljastatud käituslubades kirjeldatud piiranguid või kerge MÕS-süsteemi käitaja pädevustunnistusega (LUC) antud õigusi või MÕS-süsteemi kinnitatud lennuplaani, sealhulgas, kuid mitte ainult:

a) MÕS-süsteemi loata käitamine inimrühmade kohal;

b) õhuruumi rikkumine;

c) rikkumised seoses geograafiliste piirkondadega, kus MÕS-süsteemide käitamine ei ole lubatud või puudus nõutav lennuluba.

1.5. **Lisajuhtumid MÕS-süsteemi käitamisel pardal viibijatega**

1) Füüsiline hädaolukord või meeskonna teovõimetus, mis ohustas või oleks võinud ohustada mehitamata õhusõidukit või mis tahes muud õhusõidukit või isikut.

2) Reisijatesalongi õhu saastumine, mis ohustas või oleks võinud ohustada õhusõidukis viibivaid isikuid või mis tahes muud isikut.

3) Raskused joobes, vägivaldsete või allumatute reisijate vaigistamisel.

4) Piletita reisijate avastamine.

2. TEHNILISED JUHTUMID

2.1. **Konstruktsioon ja süsteemid**

1) Mehitamata õhusõiduki mis tahes osa eraldumine lennu ajal.

2) Mis tahes vedelikuleke, mis põhjustas tulekahjuohu või MÕS-süsteemi võimaliku ohtliku saastamise või mis ohustas või oleks võinud ohustada mehitamata õhusõidukit või mis tahes muid isikuid.

3) Juhiste rike või ebaharilik funktsioneerimine.

([2]) Delegeeritud määruse (EL) 2019/945 artikli 3 punkti 38 kohaselt on „juhtimis- ja jälgimisseade“ määruse (EL) 2018/1139 artikli 3 punktis 32 määratletud mehitamata õhusõiduki kaugjuhtimisseade.

4) Juhtimis- ja kontrollisüsteemi ühenduse rike, kadumine või oluline halvenemine, sealhulgas selle kasutatavust, toimimist, järjepidevust, terviklikkust või turvalisust mõjutavad tõrked, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada mis tahes õhusõidukit või isikut.

5) Kokkupõrke vältimise süsteemi rike.

6) Eriolukorra või hädaolukorra süsteemi või mehitamata õhusõiduki käitamismahust väljumist takistava süsteemi (näiteks starti naasmine, automaatmaandumine, geopuur, lennu lõpetamise süsteem) rike.

7) Mehitamata õhusõiduki või selle süsteemide mis tahes muu rike, kadu, tõrge või kahjustus, mis ohustas või oleks võinud ohustada mis tahes muud õhusõidukit või isikut.

8) Juhtimis- ja jälgimisseadme mis tahes rike, kadu, tõrge või kahjustus, mis ohustas või oleks võinud ohustada mehitamata õhusõidukit või mis tahes muud õhusõidukit või isikut.

2.2. **Jõuseadmed (sealhulgas mootorid, propellerid ja tiivikusüsteemid) ning abijõuseadmed (APUd)**

1) Mootori seiskumine või lennuaegne seiskumine või tõste- ja tõukejõuseadmete või abijõuseadme (APU) kadu, kui neid on vaja.

2) Mootori kasutuspiirangute ületamine, sealhulgas mis tahes pöörleva komponendi (näiteks abijõuseadme (APU), õhuskäiviti, ventilatsiooniseadme, suruõhkmootori, propelleri või tiiviku) liiga suur pöörlemiskiirus või suutmatus kontrollida selle pöörleva komponendi kiirust).

3) Mis tahes mootoriosa, tõste- ja tõukejõuseadme, abijõuseadme (APU) või jõuülekande rike või häire, millel on järgmised tagajärjed (või üks neist):

a) tõmbereeversisüsteemi vale toimimine;

b) suutmatus reguleerida võimsust või pöörete arvu (pöörded minuti kohta);

c) komponentide/kildude tungimine läbi kaitsekesta.

3. KOOSTOIME LENNULIIKLUSE KORRALDAMISE (ATM) JA AERONAVIGATSIOONITEENUSTE (ANS) VALDKONNAS

1) Lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba või korraldused, mis ei ole kooskõlas ohutusnõuetega.

2) Lennuliiklusteenindusüksustega (ATS-üksustega) peetava raadioside pikaajaline katkemine.

3) Erinevate lennuliiklusteenindusüksuste (ATS-üksuste) antavad vastuolulised korraldused, mis võivad põhjustada hajutuse kadumise.

4) Raadioside väärtõlgendamine, mis ohustas või oleks võinud ohustada mehitamata õhusõidukit või mis tahes muud õhusõidukit või isikut.

5) Tahtlik kõrvalekaldumine lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) korraldustest, mis ohustas või oleks võinud ohustada mehitamata õhusõidukit või mis tahes muid õhusõidukeid või isikuid.

6) Kõrguse või lennutasandi rikkumine.

4. HÄDAOLUKORRAD JA MUUD KRIITILISED OLUKORRAD

1) Kokkupõrge või kokkupõrkeoht maapinnal või õhus teise õhusõiduki, maapinna või takistusega.

2) MÕS-süsteemi mis tahes hädaolukorra manööver vältimaks mis tahes kokkupõrget või kokkupõrkeohtu maapinnal või õhus teise õhusõiduki, maapinna või takistusega.

3) Hädaolukorra väljakuulutamist põhjustav sündmus.

4) Lennu lõpetamiseks hädaolukorra protseduuri algatamine.

5) Suutmatus kohaldada nõuetekohaseid eriolukorra või hädaolukorra protseduure.

6) Mis tahes MÕS-süsteemi põlemine, sulamine, suits, aurud, lühis, ülekuumenemine, tulekahju või plahvatus.

7) Mis tahes juhtimis- ja jälgimisseadme põlemine, sulamine, suits, aurud, lühis, ülekuumenemine, tulekahju või plahvatus.

8) Juhtimis- ja jälgimisseadet kasutava kaugmeeskonna teovõimetus, mis ohustas või oleks võinud ohustada mis tahes õhusõidukit või isikut.

5. VÄLISKESKKOND JA METEOROLOOGIA

1) Kokkupõrge või kokkupõrkeoht maapinnal või õhus teise õhusõiduki, maapinna või takistusega.

2) Õhus kokkupõrke vältimise süsteemi eelhoiatus (ACAS RA).

3) Maapinnaga kokkupõrke hoiatussüsteemi, näiteks maapinna ohtliku läheduse eest hoiatamise süsteemi (GWPS) või reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteemi (TAWS) aktiveerumine.

4) Kokkupõrge elusloodusega, sealhulgas kokkupõrge lindudega, mis ohustas mehitamata õhusõidukit.

5) Võõrkehad/killud (FOD).

6) Rajakattepinna ootamatult halb seisukord.

7) Keerisjäljega kokkupuuted, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada õhusõidukit või inimest.

8) Sekkumine mehitamata õhusõiduki tegevusse tulirelvade, ilutulestikutoodete, tuulelohede, laservalgustuse, suure võimsusega valgustite, laserite, mehitamata õhusõidukisüsteemide (MÕS-süsteemid) või MÕS tõrje süsteemide või muude sarnaste vahenditega.

9) Mis tahes rasked ilmaolud, mis põhjustasid õhusõiduki kahjustuse, mis tahes õhusõidukisüsteemi juhitavusprobleemi, kadumise või häire (näiteks välgulöök, tugev turbulents, tuulenihe, jäätumine, vulkaaniline tuhk jne).

6. U-SPACE'IGA SEOTUD JUHTUMID

1) MÕS-süsteemide käitamine U-space'i õhuruumis viisil, mis ei vasta kohaldatavatele käitamistingimustele ja õhuruumipiirangutele, või käitamine MÕS-süsteemiga, mis ei vasta MÕS-süsteemide nõutavatele suutlikkus- ja toimivusnõuetele.

2) U-space'i teenuseosutaja (USSP) pakutav ebaõige, hilinenud või eksitav teave (või teabe edastamata jätmine), juhis või teenus, mis ohustas või oleks võinud ohustada mehitamata õhusõidukit või mis tahes muud õhusõidukit või isikut.

3) Lennuloa nõuete järgimata jätmine (nt lennuloa puudumine, lennuloa aktiveerimata jätmine, lennuloast ruumiline või ajaline kõrvale kaldumine).

4) Loata väljumine U-space'i õhuruumist.

5) U-space'i teenuste väärkasutus, mis toob kaasa olukorrateadlikkuse kao.

6) Suutmatus teostada õhuruumi dünaamilise ümberkujundamise (DAR) protseduuri.

7) Mehitamata õhusõiduki ja mis tahes mehitatud õhusõiduki vaheline kaugus on liiga väike.

8) Mehitatud õhusõidukiga kohtumine kontrollitavas õhuruumis kindlaks määratud aktiivses U-space'i õhuruumis.

9) Halvasti nähtava mehitatud õhusõidukiga kohtumine mittekontrollitavas õhuruumis kindlaks määratud U-space'i õhuruumis.

10) Koostööst keelduva mehitamata õhusõidukiga kohtumine U-space'i õhuruumis.

7. MUUD JUHTUMID

1) Kõik juhtumid, mille puhul inimfaktor, sealhulgas käitaja personali väsimus ning nõuetele mittevastav koolitus/kvalifikatsioon ja meeskonnavaheline suhtlus, aitas otseselt kaasa või oleks võinud kaasa aidata õnnetuse või tõsise intsidendi toimumisele.

8. INFOTURVE

1) Süsteemi ebanormaalne käitumine infoturvaintsidendi tõttu (näiteks rikutud teave või andmed, pahavaraga nakatamine, hajus ummistusrünne).“