Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2026/1821

2026 7 28

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2026/1821

2026 m. liepos 27 d.

kuriuo dėl bepiločių orlaivių sistemų (UAS), su sistema „U-space“ susijusių įvykių, su IS dalimi susijusių įvykių ir privalomo pranešimų teikimo reikalavimų netaikymo tam tikriems aviacijos saugumo įvykiams iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1018, kuriuo nustatomas civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos privaloma pranešti, klasifikacinis sąrašas

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007 ([1]), ypač į jo 4 straipsnio 5 dalį,

kadangi:

(1) pagal Reglamento (ES) Nr. 376/2014 4 straipsnio 5 dalies pirmą pastraipą, Komisijos prašoma patvirtinti įvykių klasifikacijos sąrašą, kuriuo remiantis ir naudojantis tame reglamente numatytomis privalomo pranešimų teikimo sistemomis būtų pranešama apie įvykius, priskiriamus prie to reglamento 4 straipsnio 1 dalyje nurodytų kategorijų;

(2) Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/1018 ([2]) nustatytas civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos privaloma pranešti pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014, klasifikacinis sąrašas;

(3) 2020 m. Komisijai atlikus Reglamento (ES) Nr. 376/2014 ([3]) vertinimą padaryta išvada, kad nors įvykiai, susiję su bepiločių orlaivių sistemomis (UAS), patenka į to reglamento taikymo sritį, reikia aiškiau nustatyti, kas yra laikoma įvykiais, apie kuriuos privaloma pranešti;

(4) jau įgyta pakankamai operacinės patirties, susijusios su UAS įvykiais, kad būtų galima nustatyti galimą didelę riziką aviacijos saugai ir tinkamus pranešimų teikimo reikalavimus;

(5) atsižvelgiant į technologinius ir operacinius UAS ir pilotuojamų orlaivių skirtumus, turėtų būti įtrauktas atskiras UAS skirtas priedas, kuriame būtų nurodyti konkretūs su UAS naudojimu susiję įvykiai, atskiriant tik su UAS susijusius įvykius ir kartu išlaikant su pilotuojamais orlaiviais susijusios esamos klasifikacijos vientisumą;

([1]) OL L 122, 2014 4 24, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj.

([2]) 2015 m. birželio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1018, kuriuo nustatomas civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos privaloma pranešti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 376/2014, klasifikacinis sąrašas, (OL L 163, 2015 6 30, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

([3]) Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Reglamento (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos vertinimas“ (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_lt.

(6) privalomo pranešimo apie įvykius, susijusius su UAS naudojimu, tvarka turėtų būti taikoma tik tokiam UAS naudojimui, kuris kelia didelę riziką aviacijos saugai, laikantis rizika grindžiamo požiūrio, išdėstyto Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/1139 ([4]). Pagal to reglamento 56 straipsnio 1 ir 5 dalis, UAS naudojimo, dėl kurio reikia pateikti projektavimo pažymėjimą arba deklaraciją, rizikos profiliui natūraliai būdinga didesnė rizika, kurią lemia sudėtinga operacinė aplinka, didesnio efektyvumo orlaiviai arba sąveika su pilotuojamais orlaiviais. Tokio UAS naudojimo atvejais taikoma privalomo pranešimo apie su sauga susijusius įvykius tvarka, padedanti nustatyti ir mažinti riziką;

(7) tačiau UAS naudojimo, dėl kurio nereikia pateikti pažymėjimo arba deklaracijos, atveju pranešti apie įvykius nereikalaujama. Šiuo tiksliniu požiūriu užtikrinama, kad pranešimų teikimo pareigos išliktų proporcingos rizikos lygiui, o kartu būtų išlaikomas suderinamumas su esama Sąjungos aviacijos saugos sistema;

(8) taip pat svarbu atsižvelgti į riziką, susijusią su naujais scenarijais, pavyzdžiui, UAS naudojimu sistemos „U-space“ oro erdvėje ([5]). Atsižvelgiant į rizikingą sistemos „U-space“ naudojimo pobūdį, ypač miesto ir tankiai apgyvendintoje aplinkoje, tokie įvykiai, kaip susidūrimai arba kontrolės praradimas, galėtų kelti didelę grėsmę asmenų ir turto saugai ant žemės, taip pat kitiems oro erdvės naudotojams. Dėl numatomo didesnio UAS naudojimo sistemoje „U-space“ ši rizika auga, todėl Reglamente (ES) Nr. 376/2014 nustatytas pranešimų teikimas tampa labai svarbus siekiant laiku nustatyti pavojus, sumažinti riziką ir užkirsti kelią avarijoms bei incidentams;

(9) Reglamente (ES) Nr. 376/2014 aiškiai reikalaujama pranešti apie kai kuriuos su saugumu susijusius aviacijos įvykius, kurie gali turėti įtakos skrydžių saugai. Todėl į Įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1018 priedus įtraukti su saugumu susiję įvykiai. Komisijos reglamentu (ES) 2026/247 ([6]) nustatytas informacijos apie aviacijos saugumo incidentus, visų pirma neteisėtos veikos aktus, pranešimo, klasifikavimo, apdorojimo, saugojimo, apsaugos, analizės ir apibendrinimo ES lygmeniu mechanizmas ir procesas. Atsižvelgiant į šią ES pranešimų apie saugumo įvykius sistemą, buvo apsvarstyta galimybė pašalinti kai kuriuos su aviacijos saugumu susijusius įvykius, kurių atžvilgiu saugumo institucijos imasi efektyvesnių priemonių;

(10) kai kurie saugumo įvykiai (pvz., gaisrai, lazerio trukdžiai) turi dvejopą poveikį saugai ir saugumui, todėl pagal atitinkamus teisės aktus apie juos turėtų būti pranešama tiek saugos, tiek saugumo institucijoms. Laikoma, kad toks dvigubas pranešimų teikimas yra būtinas, nes pateikus tik pranešimą dėl saugos ši informacija negalėtų būti naudojama saugumo tikslais, todėl reikia, kad ji būtų kuo greičiau prieinama saugumo tikslais. Be to, Reglamento (ES) Nr. 376/2014 15 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad pranešimuose apie įvykius pateikti duomenys turi būti naudojami tik saugos gerinimo tikslais ir jais draudžiama dalytis su kitais asmenimis, įskaitant saugumo institucijas;

(11) pranešimai apie grasinimus susprogdinti ar užgrobimus, su aerodromo saugumu susijusius įvykius ir bagažo priklausomybės keleiviams nustatymo taisyklių nesilaikymą pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2015/1018 turėtų būti toliau teikiami, kol 2028 m. sausio 1 d. bus pradėtos taikyti Reglamento (ES) 2026/247 priedo 19 punkto nuostatos dėl pranešimų apie aviacijos saugumo įvykius;

(12) kadangi informacijos saugumo incidentai gali turėti įtakos įprastam ir saugiam sistemų, įrangos ir skaitmeninės infrastruktūros veikimui, į įvykių, apie kuriuos reikia pranešti, sąrašą įtraukti bendro pobūdžio informacijos saugumo įvykiai;

([4]) 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91, (OL L 212, 2018 8 22, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) 2021 m. balandžio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/664 dėl sistemos „U-space“ reglamentavimo sistemos (OL L 139, 2021 4 23, p. 161, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

([6]) 2026 m. vasario 2 d. Komisijos reglamentas (ES) 2026/247, kuriuo dėl nacionalinių civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programų reikalavimų iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008, (OL L, 2026/247, 2026 2 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/247/oj).

(13) siekiant užtikrinti nuolatinį saugų ir patikimą sistemų, įrangos ir skaitmeninės infrastruktūros veikimą, apie tam tikrus informacijos saugumo įvykius turi būti pranešama pagal pranešimų apie saugos įvykius sistemą. Nors į šią taikymo sritį patenka ne visi informacijos saugumo įvykiai (pvz., tyčiniai išpuoliai prieš ypatingos svarbos sistemas ir duomenis), atsitiktiniai ar netyčiniai incidentai (pvz., užkrėtimas kenkimo programine įranga, neteisėtas informacijos ar duomenų atskleidimas arba sistemos sutrikimai dėl saugumo trūkumų) gali kelti saugos riziką ir dėl jų gali reikėti atlikti tyrimą, kad būtų išvengta pasikartojimo. Todėl, siekiant atsižvelgti į tokius įvykius, įtraukta plati bendro pobūdžio nuoroda, nepateikiant išsamių norminių aprašymų;

(14) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (ES) 2018/1139 127 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1018 iš dalies keičiamas taip:

1) I priedas pakeičiamas šio reglamento I priedo tekstu;

2) II priedas pakeičiamas šio reglamento II priedo tekstu;

3) III priedas pakeičiamas šio reglamento III priedo tekstu;

4) IV priedas pakeičiamas šio reglamento IV priedo tekstu;

5) V priedas pakeičiamas šio reglamento V priedo tekstu;

6) šio reglamento VI priede pateikiamas tekstas pridedamas kaip VI priedas.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2026 m. liepos 27 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

I PRIEDAS

„I PRIEDAS

SU PILOTUOJAMŲ ORLAIVIŲ NAUDOJIMU SUSIJĘ ĮVYKIAI

Pastaba. Siekiant palengvinti pranešimų apie įvykius teikimą, šiame priede atitinkami įvykiai siejami su veiklos, kurią vykdant – kaip rodo patirtis – jie paprastai užfiksuojami, kategorijomis. Tačiau iš tokio sąrašo nereikia suprasti, kad apie įvykius, nustatomus vykdant ne tos kategorijos, su kuria jie siejami šiame sąraše, veiklą, neturi būti pranešama.

1. ORLAIVIŲ NAUDOJIMAS SKRYDŽIAMS

1.1. **Pasirengimas skrydžiui**

1) Neteisingų duomenų naudojimas arba klaidinga įvestis į navigacijos ar charakteristikų skaičiavimo įrangą, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

2) Pavojingų krovinių vežimas arba bandymas juos vežti nesilaikant taikytinų teisės aktų, įskaitant neteisingą pavojingų krovinių ženklinimą, pakavimą ir tvarkymą.

1.2. **Orlaivio parengimas**

1) Netinkamos rūšies degalai / energija arba užteršti degalai.

2) Neatlikta, neteisingai ar netinkamai atlikta ledo šalinimo / priešledžio procedūra.

1.3. **Kilimas ir tūpimas**

1) Išriedėjimas iš riedėjimo ar kilimo ir tūpimo tako.

2) Faktinis ar galimas įsibrovimas į riedėjimo ar kilimo ir tūpimo taką.

3) Įsibrovimas į priartėjimo tūpti ir kilimo zoną (FATO).

4) Visi nutraukti kilimai.

5) Negalėjimas pasiekti reikalaujamų ar numatytų charakteristikų kylant, kylant po nutraukto tūpimo arba tūpiant.

6) Faktinis kilimas, artėjimas tūpti ar tūpimas arba bandymas kilti, artėti tūpti ar tūpti su neteisingai nustatyta konfigūracija.

7) Uodegos, mentės / sparno galo ar gondolos smūgis kylant ar tūpiant.

8) Artėjimo tūpti tęsimas nesilaikant oro vežėjo nustatytų nusistovėjusio artėjimo tūpti kriterijų.

9) Artėjimo tūpti pagal prietaisus tęsimas nesilaikant paskelbtų minimumų be tinkamos vizualiosios atskaitos.

10) Atsargumo arba priverstinis tūpimas.

11) Trumpasis ir ilgasis tūpimai.

12) Kietasis tūpimas.

1.4. **Bet kuris skrydžio etapas**

1) Kontrolės praradimas.

2) Orlaivio kritinė būklė, kurioje viršijamas normalus polinkis (tangažas), posvyrio kampas arba naudojamas esamoms sąlygoms netinkamas oro greitis.

3) Lygio kritimas.

4) Skrydžio apribojimų apsaugos sistemos, įskaitant smukos įspėjimo, vairalazdės kratiklio, vairalazdės stumtuvo ir automatines apsaugos sistemas, suveikimas.

5) Netyčinis nukrypimas nuo numatyto ar paskirto maršruto du kartus viršijant būtinąsias navigacijos charakteristikas arba 10 jūrmylių – pranešama apie nukrypimą nuo mažesnės iš šių verčių.

6) Orlaivio naudojimo vadove nustatyto apribojimo viršijimas.

7) Skrydžio vykdymas neteisingai nustačius aukščiamatį.

8) Su reaktyvinio variklio išmetamųjų dujų srautu arba rotoriaus ir oro sraigto keliamu oro srautu susiję įvykiai, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

9) Automatizacijos režimo ar bet kokios informacijos, kuri iš pilotų kabinos teikiama skrydžio įgulai, klaidingas interpretavimas, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

1.5. **Kitų rūšių įvykiai**

1) Netyčinis krovinio ar kitos išorėje transportuotos įrangos paleidimas.

2) Situacijos suvokimo praradimas (įskaitant aplinkos, režimo ir sistemos suvokimo, taip pat orientacijos erdvėje ir laike praradimą).

3) Bet koks įvykis, per kurį žmonės savo veiksmais tiesiogiai prisidėjo arba galėjo prisidėti prie avarijos ar pavojingo incidento.

2. TECHNINIAI ĮVYKIAI

2.1. **Orlaivio konstrukcija ir sistemos**

1) Bet kurios orlaivio konstrukcijos dalies netekimas skrendant.

2) Sistemos atsijungimas.

3) Sistemos dubliavimo nutrūkimas.

4) Bet kokio skysčio nuotėkis, dėl kurio kilo gaisro ar galimo orlaivio konstrukcijos, sistemų ar įrangos pavojingo užteršimo pavojus arba kilo ar galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

5) Degalų sistemos sutrikimai ar defektai, kurie turėjo įtakos degalų tiekimui ir (arba) paskirstymui.

6) Indikatorių sistemos veikimo sutrikimas ar defektas, dėl kurių įgulai rodomi neteisingi rodmenys.

7) Neįprastas orlaivio vairų veikimas, kaip antai asimetriški arba įstrigę / užsikirtę orlaivio vairai (pvz., keliamosios jėgos įtaisai (užsparniai / priešsparniai), priekinio pasipriešinimo įtaisai (spoileriai), erdvinės padėties valdymo įtaisai (eleronai, aukščio vairai, krypties vairas).

2.2. **Varymo sistemos (įskaitant variklius, oro sraigtus ir rotorių sistemas) ir pagalbinės jėgainės (APU)**

1) Bet kurios oro sraigto, rotoriaus ar jėgainės dalies ar valdymo įrangos gedimas ar didelis veikimo sutrikimas.

2) Keliamojo / uodegos rotoriaus arba transmisijos ir (arba) lygiaverčių sistemų pažeidimas ar gedimas.

3) Bet kurio variklio arba APU (kai reikalaujama) sustojimas dėl liepsnos atotrūkio, išsijungimas skrydžio metu (pavyzdžiui, kai vykdomi pailginto nukreipimo į atsarginį aerodromą laiko skrydžiai (EDTO) ar dėl būtiniausios įrangos sąrašo (MEL)).

4) Variklio eksploatacinių apribojimų viršijimas, įskaitant bet kurio didelio apsisukimų dažnio komponento (pvz., APU, variklio užvedimo ore įrenginio, oro cirkuliacijos įrenginio, oro turbinos variklio, oro sraigto ar rotoriaus) viršgreitį arba negalėjimą valdyti greičio.

5) Bet kurios variklio, jėgainės, APU ar transmisijos dalies gedimas ar veikimo sutrikimas, lemiantis vieną ar kelis iš šių įvykių:

a) tampa nevaldoma traukos reverso sistema;

b) negalima valdyti galios, traukos arba sūkių per minutę;

c) nesulaikomi komponentai / nuolaužos.

3. SĄVEIKA SU ORO NAVIGACIJOS PASLAUGŲ (ANS) IR ORO EISMO VALDYMO (ATM) TARNYBOMIS

1) Skrydžių valdymo (ATC) tarnybos leidimas atlikti veiksmus nesaugiomis sąlygomis.

2) Užsitęsęs ryšio su oro eismo paslaugų (ATS) tarnybomis nutrūkimas.

3) Prieštaringi skirtingų ATS tarnybų nurodymai, dėl kurių gali būti prarastas orlaivių skirstymas.

4) Klaidingas pranešimo radijo ryšiu interpretavimas, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

5) Tyčinis nukrypimas nuo ATC tarnybos nurodymų, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

6) Prasilenkimas su bepiločiu orlaiviu, kai skrendama per sistemos „U-Space“ oro erdvę ([1]).

4. AVARINĖ PADĖTIS IR KITOS KRITINĖS SITUACIJOS

1) Bet koks įvykis, dėl kurio skelbiama avarinė padėtis (šaukinys MAYDAY) arba skubos atvejis (šaukinys PAN).

(2) Bet koks degimas, lydymasis, dūmai, garai, kibirkščiavimas, perkaitimas, ugnis ar sprogimas.

3) Užterštas oras pilotų kabinoje arba keleivių salone, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

4) Likviduojant avarinę padėtį, skrydžio ar keleivių salono įgulos nesugebėjimas taikyti tinkamos neįprastiems atvejams skirtos ar avarinės procedūros.

5) Bet kokios avarinės įrangos ar neįprastiems atvejams skirtos procedūros naudojimas, turintis įtakos skrydžio arba tūpimo charakteristikoms.

6) Bet kokios avarinės ar gelbėjimo sistemos arba įrangos gedimas, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

7) Nevaldomas slėgis keleivių salone.

8) Kritiškai mažas degalų / energijos kiekis arba atvykus į paskirties vietą degalų / energijos kiekis yra mažesnis nei reikalaujamos galutinės degalų / energijos atsargos.

9) Bet koks įgulos deguonies sistemos panaudojimo (kai ją panaudoja įgula) atvejis.

10) Bet kurio skrydžio ar keleivių salono įgulos nario neveiksnumas, dėl kurio nebeužtikrinamas mažiausias sertifikuotos įgulos narių skaičius.

11) Įgulos nuovargis, kuris daro įtaką arba gali daryti įtaką jos gebėjimui saugiai vykdyti pareigas skrydžio metu.

5. IŠORĖS APLINKA IR METEOROLOGIJA

1) Susidūrimas su kitu orlaiviu, paviršiumi ar kliūtimi ([2]) arba pavojingas priartėjimas prie jų ant žemės arba ore.

2) Susidūrimų ore vengimo sistemos sprendžiamojo patarimo pranešimas (ACAS RA).

3) Susidūrimų su žeme sistemos, kaip antai Žemės artėjimo įspėjimo sistemos (GPWS) / Įspėjimo apie vietovės reljefą sistemos (TAWS) tikrojo įspėjimo suveikimas.

4) Susidūrimas su laukiniu gyvūnu, įskaitant paukštį.

5) Pašalinių daiktų padaryta žala (FOD).

6) Nenumatytas kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės sąlygų suprastėjimas.

7) Patirta valkčio turbulencija.

8) Orlaivio naudojimo sutrikdymas šaunamaisiais ginklais, pirotechnika, aitvarais, lazerinio apšvietimo įranga, didelio stiprio šviesomis, lazeriais, bepiločių orlaivių sistemomis ([3]) (UAS) ar panašiomis priemonėmis.

9) Žaibo smūgis, dėl kurio sugadintas orlaivis arba atsijungė ar netinkamai veikia kuri nors jo sistema.

10) Kruša, dėl kurios buvo sugadintas orlaivis arba atsijungė ar netinkamai veikia kuri nors jo sistema.

([1]) Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2021/664 2 straipsnio 1 dalį, sistemos „U-space“ oro erdvė – valstybių narių nustatyta UAS geografinė zona, kurioje naudoti UAS leidžiama tik naudojantis sistemos „U-space“ paslaugomis.

([2]) Kliūtims priskiriamos transporto priemonės.

([3]) Pagal 2019 m. kovo 12 d. Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2019/945 dėl bepiločių orlaivių sistemų ir trečiųjų valstybių bepiločių orlaivių sistemų naudotojų (OL L 152, 2019 6 11, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj) 3 straipsnio 3 dalį, bepiločio orlaivio sistema (UAS) – Reglamento (ES) 2018/1139 3 straipsnio 30 dalyje apibrėžtas bepilotis orlaivis ir jo valdymo ir stebėjimo blokas.

11) Patirta smarki arba bet kokia turbulencija, dėl kurios buvo sužaloti orlaivyje esantys asmenys arba prireikė orlaivio turbulencinio patikrinimo.

12) Patekimas į didelį vėjo gūsį arba audrą, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

13) Apledėjimas, dėl kurio kilo valdymo sunkumų, buvo sugadintas orlaivis arba

14) Patekimas į ugnikalnio pelenų debesį.

6. SAUGUMAS

1) Sunkumai tramdant apsvaigusius, smurtaujančius ar nepaklusnius keleivius.

2) Keleivių be bilieto aptikimas.

3) Neįprastas sistemos veikimas dėl informacijos saugumo incidento (pavyzdžiui, neteisėto informacijos ar duomenų atskleidimo, užkrėtimo kenkimo programine įranga, paskirstytojo paslaugos trikdymo (DDoS) atakos).

4) Grasinimas susprogdinti arba užgrobimas (taikytina iki 2027 m. gruodžio 31 d.).“

II PRIEDAS

„II PRIEDAS

SU ORLAIVIO TECHNINĖMIS SĄLYGOMIS, TECHNINE PRIEŽIŪRA IR REMONTU SUSIJĘ ĮVYKIAI

Pastaba. Šiame priede išvardyti įvykiai taip pat svarbūs UAS, kurių projektavimo pažymėjimą arba deklaraciją reikalaujama pateikti pagal Reglamento (ES) 2018/1139 56 straipsnio 1 ir 5 dalis.

1. GAMYBA

Gamybinės organizacijos išleistų gaminių, dalių ar prietaisų nuokrypiai nuo taikytinų konstrukcinių duomenų, kai dėl tų nuokrypių gali susidaryti pavojinga būklė, kuri nustatoma su tipo sertifikato arba projekto patvirtinimo turėtoju.

2. PROJEKTAS

Bet koks gaminio, dalies ar prietaiso gedimas, veikimo sutrikimas, defektas arba kitas su gaminiu, dalimi ar prietaisu susijęs įvykis, dėl kurio susidarė arba gali susidaryti pavojinga būklė.

Pastaba. Šis sąrašas skirtas įvykiams, susijusiems su gaminiu, dalimi, prietaisu ar valdymo ir stebėjimo bloku ([1]), kuriems taikomas tipo pažymėjimas, riboto galiojimo tipo pažymėjimas, papildomas tipo pažymėjimas, Europos techninio standarto specifikacija, esminio remonto projekto patvirtinimas arba bet koks kitas atitinkamas patvirtinimas ar deklaracija, laikomi išduotais pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 748/2012 ([2]).

3. TECHNINĖ PRIEŽIŪRA IR NEPERTRAUKIAMOJO TINKAMUMO SKRAIDYTI UŽTIKRINIMAS

1) Atliekant orlaivio ar komponento techninę priežiūrą nustatytas didelis konstrukcijos pažeidimas (pavyzdžiui, įskilimas, liekamoji deformacija, išsisluoksniavimas, atsiklijavimas, apdegimas, nusidėvėjimas ar korozija).

2) Didelis skysčių (pavyzdžiui, hidraulinių skysčių, degalų, alyvos, dujų ar kitų skysčių) nuotėkis ar užteršimas.

3) Bet kurios variklio ar jėgainės ir (arba) transmisijos dalies gedimas ar veikimo sutrikimas, lemiantis vieną ar kelis iš šių įvykių:

   a) komponentų / nuolaužų nesulaikymą;

   b) variklio montavimo konstrukcijos gedimą.

4) Oro sraigto pažeidimas, gedimas ar defektas, dėl kurių skrendant galėtų atitrūkti oro sraigtas ar bet kuri svarbi jo dalis ir (arba) sutrikti oro sraigto valdymas.

5) Pagrindinės rotoriaus pavarų dėžės / tvirtinimo įrangos pažeidimas, gedimas ar defektas, dėl kurių skrendant galėtų atitrūkti rotoriaus junginys ir (arba) sutrikti rotoriaus valdymas.

6) Didelis saugai svarbios sistemos ar įrangos, įskaitant avarinę sistemą ar įrangą, veikimo sutrikimas atliekant techninės būklės bandymą arba negalėjimas šių sistemų, įskaitant VSB, paleisti po techninės priežiūros.

7) Neįprastas sistemos veikimas dėl informacijos saugumo incidento (pavyzdžiui, neteisėto informacijos ar duomenų atskleidimo, užkrėtimo kenkimo programine įranga, paskirstytojo paslaugos trikdymo (DDoS) atakos).

8) Netinkamas orlaivio ar VSB komponentų surinkimas ar sumontavimas, aptiktas atliekant tam konkrečiam tikslui neskirtą patikrą ar bandymo procedūrą.

([1]) Pagal Deleguotojo reglamento (ES) 2019/945 3 straipsnio 38 dalį, valdymo ir stebėjimo blokas (VSB) – nuotolinio bepiločių orlaivių valdymo ir stebėjimo įranga, apibrėžta Reglamento (ES) 2018/1139 3 straipsnio 32 dalyje.

([2]) 2012 m. rugpjūčio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012, kuriuo nustatomos orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikavimo, orlaivio ir susijusių gaminių, dalių bei prietaisų aplinkosauginio sertifikavimo, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimo įgyvendinimo taisyklės (OL L 224, 2012 8 21, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

9) Neteisingas didelio defekto įvertinimas arba didelė neatitiktis būtiniausios įrangos sąrašui (MEL) ir techninio žurnalo procedūroms.

10) Didelis elektros laidų jungimo sistemos (EWIS) pažeidimas.

11) Bet koks svarbios kontroliuojamo ilgaamžiškumo dalies defektas, dėl kurio ją reikia pašalinti nesibaigus jos eksploatavimo laikui.

12) Gaminių, kilnojamosios įrangos, komponentų ar medžiagų, kurie yra nežinomos, įtartinos kilmės, arba eksploatuoti netinkamų ypatingos svarbos komponentų naudojimas.

13) Klaidinantys, neteisingi ar nepakankami taikytini techninės priežiūros duomenys ar procedūros, kurie galėtų lemti dideles techninės priežiūros klaidas, be kita ko, ir dėl kalbos vartojimo problemų.

14) Netinkamas orlaivio techninės priežiūros apribojimų, procedūrų arba planinės techninės priežiūros, įskaitant taikytinų VSB, kontrolė arba taikymas.

15) Orlaivio arba VSB išleidimas eksploatuoti atlikus techninę priežiūrą, jei esama neatitikimų, dėl kurių kyla pavojus skrydžio saugai.

16) Per techninę priežiūrą dėl netinkamai atliktų techninės priežiūros darbų arba naudotos netinkamos ar netinkamos naudoti antžeminės orlaivių priežiūros įrangos, orlaiviui, daliai ar VSB padaryta didelė žala, dėl kurios reikalingi papildomi techninės priežiūros veiksmai.

17) Nustatyti degimo, lydymosi, dūmų, kibirkščiavimo, perkaitimo ar ugnies atvejai.

18) Bet koks įvykis, per kurį žmonės savo veiksmais, įskaitant dėl personalo nuovargio, tiesiogiai prisidėjo arba galėjo prisidėti prie avarijos ar pavojingo incidento.

19) Didelis veikimo sutrikimas, patikimumo problema ar pasikartojanti įrašymo kokybės problema, turintys įtakos skrydžio savirašio sistemai (pavyzdžiui, skrydžio duomenų savirašio sistemai, duomenų linijos savirašio sistemai ar kabinos pokalbių savirašio sistemai), arba informacijos, kuri reikalinga skrydžio savirašio sistemos, įskaitant įdiegtą VSB, veikimo tinkamumui užtikrinti, trūkumas.

20) Nepatvirtintos VSB konfigūracijos arba įrengimo metodo naudojimas arba galimas naudojimas.“

III PRIEDAS

„III PRIEDAS

SU ORO NAVIGACIJOS PASLAUGOMIS IR ĮRANGA SUSIJĘ ĮVYKIAI

Pastaba. Siekiant palengvinti pranešimų apie įvykius teikimą, šiame priede atitinkami įvykiai siejami su veiklos, kurią vykdant – kaip rodo patirtis – jie paprastai užfiksuojami, kategorijomis. Tačiau iš tokio sąrašo nereikia suprasti, kad apie įvykius, nustatomus vykdant ne tos kategorijos, su kuria jie siejami šiame sąraše, veiklą, neturi būti pranešama.

1. SU ORLAIVIU SUSIJĘ ĮVYKIAI

1) Orlaivio susidūrimas su kitu orlaiviu ar UAS, paviršiumi ar kliūtimi ([1]) arba pavojingas priartėjimas prie jų ant žemės arba ore, įskaitant valdomąjį skrydį, kai vos pavyksta išvengti orlaivio atsitrenkimo į paviršių.

2) Skirstymo minimumo pažeidimas ([2]).

3) Nepakankamas skirstymas ([3]).

4) Susidūrimų ore vengimo sistemos sprendžiamojo patarimo pranešimas (ACAS RA).

5) Susidūrimas su laukiniu gyvūnu, įskaitant paukštį.

6) Išriedėjimas iš riedėjimo ar kilimo ir tūpimo tako.

7) Faktinis ar galimas įsibrovimas į riedėjimo ar kilimo ir tūpimo taką.

8) Įsibrovimas į priartėjimo tūpti ir kilimo zoną (FATO).

9) Orlaivio nukrypimas nuo skrydžių valdymo (ATC) tarnybos leidimo ar nurodymų.

10) Orlaivis nesilaiko taikytinų oro eismo valdymo (ATM) taisyklių:

a) orlaivis nesilaiko taikytinų paskelbtų ATM procedūrų;

b) oro erdvės pažeidimas, įskaitant įskridimą į oro erdvę be leidimo;

c) orlaivio įvykdytas pagal taikytinas taisykles privalomų reikalavimų dėl įrangos, susijusios su ATM, vežimo ir naudojimo pažeidimas.

11) Pilotuojamo orlaivio įskridimas į valdomojoje oro erdvėje nustatytą aktyvuotą sistemos „U-space“ oro erdvę.

12) Su šaukinio supainiojimu susiję įvykiai.

2. PASLAUGŲ ARBA FUNKCIJŲ SUPRASTĖJIMAS ARBA VISIŠKAS NUTRAUKIMAS

(1) Negalėjimas teikti ATM paslaugų arba atlikti ATM funkcijų:

a) negalėjimas teikti oro eismo paslaugų arba atlikti su jomis susijusių funkcijų;

b) negalėjimas teikti oro erdvės valdymo paslaugų arba atlikti oro erdvės valdymo funkcijų;

c) negalėjimas teikti oro eismo srautų valdymo ir su pajėgumais susijusių paslaugų arba atlikti oro eismo srautų valdymo ir su pajėgumais susijusių funkcijų.

2) Negalėjimas užtikrinti arba atlikti sistemos „U-space“ dinaminio oro erdvės konfigūravimo (DAR).

3) Naudojantis pagalbinėmis paslaugomis ([4]) negauta informacijos arba gauta iš esmės neteisinga, iškraipyta, netinkama ar klaidinanti informacija, be kita ko, susijusi su prastomis kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygomis.

([1]) Kliūtims priskiriamos transporto priemonės.

([2]) Tai reiškia situaciją, kai tarp orlaivių arba orlaivio ir oro erdvės, kuriai taikomas skirstymo minimumo reikalavimas, neišlaikomas nustatytas skirstymo minimumas.

([3]) Jei nenustatytas skirstymo minimumas, tai situacija, kai laikoma, kad orlaiviai praskrido per arti vienas kito, kad pilotai galėtų užtikrinti saugų skirstymą.

([4]) Pavyzdžiui: oro eismo paslaugomis (ATS), aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo paslaugomis (ATIS), meteorologijos paslaugomis, navigacijos duomenų bazėmis, žemėlapiais, grafikais, oro navigacijos informacijos tarnybos (AIS) paslaugomis, vadovais.

4) Ryšio paslaugų sutrikimas.

5) Apžvalgos paslaugų sutrikimas.

6) Duomenų apdorojimo ir paskirstymo funkcijos ar paslaugų sutrikimas.

7) Navigacijos paslaugų sutrikimas.

8) ATM sistemos saugumo sutrikimas, turėjęs arba galėjęs turėti tiesioginį neigiamą poveikį saugiam paslaugų teikimui.

9) Didelė oro eismo paslaugų (ATS) sektoriaus / posto perkrova, dėl kurios gali suprastėti teikiamų paslaugų kokybė.

10) Neteisingas svarbių pranešimų gavimas ar aiškinimas, įskaitant nepakankamą vartojamos kalbos supratimą, kai tai turėjo arba galėjo turėti tiesioginį neigiamą poveikį saugiam paslaugų teikimui.

11) Užsitęsęs ryšio su orlaiviu ar kita ATS tarnyba praradimas.

3. KITI ĮVYKIAI

1) Avarinės padėties (šaukinys MAYDAY) arba skubos atvejo (šaukinys PAN) paskelbimas.

2) Teikiant oro navigacijos paslaugas patiriami dideli išorės trukdžiai (pavyzdžiui, transliacijas FM dažnių juosta perduodančios radijo stotys, trukdančios naudotis tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS), VHF visakrypčiu radijo švyturiu (VOR) ir palaikyti ryšį).

3) Orlaivio, OEP tarnybos ar radijo ryšio sutrikdymas, be kita ko, šaunamaisiais ginklais, pirotechnika, aitvarais, lazerinio apšvietimo įranga, didelio stiprio šviesomis, lazeriais, bepiločių orlaivių sistemomis (UAS) ar panašiomis priemonėmis.

4) Degalų nupylimas.

5) Neįprastas sistemos veikimas dėl informacijos saugumo incidento (pavyzdžiui, neteisėto informacijos ar duomenų atskleidimo, užkrėtimo kenkimo programine įranga, paskirstytojo paslaugos trikdymo (DDoS) atakos).

6) Nuovargis, turintis įtakos ar galintis turėti įtakos gebėjimui saugiai atlikti oro navigacijos ar su oro eismu susijusias pareigas.

7) Bet koks įvykis, per kurį žmonės savo veiksmais tiesiogiai prisidėjo arba galėjo prisidėti prie avarijos ar pavojingo incidento.

8) Grasinimas susprogdinti arba užgrobimas (taikytina iki 2027 m. gruodžio 31 d.).“

IV PRIEDAS

„IV PRIEDAS

SU AERODROMAIS IR ANTŽEMINĖMIS PASLAUGOMIS SUSIJĘ ĮVYKIAI

1. AERODROMO SAUGOS VALDYMAS

Pastaba. Siekiant palengvinti pranešimų apie įvykius teikimą, šiame skirsnyje atitinkami įvykiai siejami su veiklos, kurią vykdant – kaip rodo patirtis – jie paprastai užfiksuojami, kategorijomis. Tačiau iš tokio sąrašo nereikia suprasti, kad apie įvykius, nustatomus vykdant ne tos kategorijos, su kuria jie siejami šiame sąraše, veiklą, neturi būti pranešama.

1.1. **Su orlaiviais ir kliūtimis susiję įvykiai**

1) Vieno orlaivio susidūrimas su kitu orlaiviu, paviršiumi ar kliūtimi ([1]) arba pavojingas priartėjimas prie jų ant žemės arba ore.

2) Susidūrimas su laukiniu gyvūnu, įskaitant paukštį.

3) Išriedėjimas iš riedėjimo ar kilimo ir tūpimo tako.

4) Faktinis ar galimas įsibrovimas į riedėjimo ar kilimo ir tūpimo taką.

5) Įsibrovimas į priartėjimo tūpti ir kilimo zoną (FATO) arba išriedėjimas iš jos.

6) Orlaivio arba transporto priemonės naudojimas aerodromo judėjimo lauke nesilaikant leidimo, nurodymo ar apribojimo (pvz., naudojamas neteisingas kilimo ir tūpimo ar riedėjimo takas arba riboto naudojimo aerodromo dalis).

7) Aerodromo judėjimo lauke esantis pašalinis daiktas, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

8) Aerodrome arba jo apylinkėse esančios kliūtys, nepaskelbtos oro navigacijos informaciniame rinkinyje (AIP) arba pranešime lakūnams (NOTAM) ir (arba) tinkamai nepažymėtos ar neapšviestos.

9) Transporto priemonės, įrangos ar asmens sukeltas atstūmimo, riedėjimo atbuline eiga naudojant variklių atgalinę trauką ar riedėjimo trukdymas.

10) Perone be priežiūros palikti keleiviai ar pašalinis asmuo.

11) Reaktyvinio variklio išmetamųjų dujų srauto, rotoriaus nulenktojo srauto ar oro sraigto smūgio bangos poveikis.

12) Avarinės padėties (šaukinys MAYDAY) arba skubos atvejo (šaukinys PAN) paskelbimas.

1.2. **Paslaugų arba funkcijų suprastėjimas arba visiškas nutraukimas**

1) Ryšio praradimas arba sutrikimas tarp:

   a) aerodromo, transporto priemonės ar kitų antžemines paslaugas teikiančių darbuotojų ir oro eismo paslaugų ar perono valdymo paslaugų tarnybos;

   b) perono valdymo paslaugų tarnybos ir orlaivio, transporto priemonės arba oro eismo paslaugų tarnybos.

2) Didelis aerodromo įrangos ar sistemos gedimas, veikimo sutrikimas ar defektas, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui ar jame esantiems asmenims.

3) Neįprastas sistemos veikimas dėl informacijos saugumo incidento (pavyzdžiui, neteisėto informacijos ar duomenų atskleidimo, užkrėtimo kenkimo programine įranga, paskirstytojo paslaugos trikdymo (DDoS) atakos).

4) Dideli trūkumai, susiję su aerodromo apšvietimu, ženklinimu ar ženklais.

5) Aerodromo pranešimų apie avarinę padėtį sistemos gedimas.

6) Taikytinų reikalavimų neatitinkantis gelbėjimo ir priešgaisrinės tarnybų pasiekiamumas.

([1]) Kliūtims priskiriamos transporto priemonės.

1.3. **Kiti įvykiai**

1) Aerodromo infrastruktūroje, įrenginiuose ir netoli aerodromo pastebėta ugnis, dūmai ar sprogimai, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

2) UAS naudojimas neturint leidimo aerodrome arba jo apylinkėse, keliantis arba galintis kelti pavojų saugiam orlaivio naudojimui.

3) Nepranešimas apie reikšmingą aerodromo naudojimo sąlygų pasikeitimą, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

4) Neatlikta, neteisingai ar netinkamai atlikta ledo šalinimo / priešledžio procedūra.

5) Didelis nuotėkis pilant degalus.

6) Užterštų ar netinkamos rūšies degalų / energijos arba kitų svarbių skysčių (įskaitant deguonį, azotą, alyvą ir geriamąjį vandenį) pripylimas.

7) Negebėjimas suvaldyti situacijos esant prastai kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklei.

8) Bet koks įvykis, per kurį žmonės savo veiksmais tiesiogiai prisidėjo arba galėjo prisidėti prie avarijos ar pavojingo incidento.

9) Su aerodromo saugumu susiję įvykiai (pavyzdžiui, neteisėtas patekimas į aerodromą, sabotažas, grasinimas susprogdinti) (taikytina iki 2027 m. gruodžio 31 d.).

2. ORLAIVIUI TEIKIAMOS ANTŽEMINĖS PASLAUGOS

Pastaba. Siekiant palengvinti pranešimų apie įvykius teikimą, šiame skirsnyje atitinkami įvykiai siejami su veiklos, kurią vykdant – kaip rodo patirtis – jie paprastai užfiksuojami, kategorijomis. Tačiau iš tokio sąrašo nereikia suprasti, kad apie įvykius, nustatomus vykdant ne tos kategorijos, su kuria jie siejami šiame sąraše, veiklą, neturi būti pranešama.

2.1. **Su orlaiviais ir aerodromu susiję įvykiai**

1) Vieno orlaivio susidūrimas su kitu orlaiviu, paviršiumi ar kliūtimi ([2]) arba pavojingas priartėjimas prie jų ant žemės arba ore.

2) Įsibrovimas į kilimo ir tūpimo arba riedėjimo taką.

3) Išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo arba riedėjimo tako.

4) Smarkus orlaivio konstrukcijos, sistemų ir įrangos užteršimas, atsiradęs dėl bagažo, pašto ar krovinių vežimo.

5) Transporto priemonės, įrangos ar asmens sukeltas atstūmimo, riedėjimo atbuline eiga naudojant variklių atgalinę trauką ar riedėjimo trukdymas.

6) Aerodromo judėjimo lauke esantis pašalinis daiktas, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

7) Perone be priežiūros palikti keleiviai ar pašalinis asmuo.

8) Aerodromo infrastruktūroje, įrenginiuose ir netoli aerodromo pastebėta ugnis, dūmai ar sprogimai, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

9) Neįprastas sistemos veikimas dėl informacijos saugumo incidento (pavyzdžiui, neteisėto informacijos ar duomenų atskleidimo, užkrėtimo kenkimo programine įranga, DDoS).

10) Su aerodromo saugumu susiję įvykiai (pavyzdžiui, neteisėtas patekimas į aerodromą, sabotažas, grasinimas susprogdinti) (taikytina iki 2027 m. gruodžio 31 d.).

2.2. **Paslaugų arba funkcijų suprastėjimas arba visiškas nutraukimas**

1) Ryšio su orlaiviu, transporto priemone, oro eismo paslaugų tarnyba arba perono valdymo paslaugų tarnyba nutrūkimas arba sutrikimas.

2) Didelis aerodromo įrangos ar sistemos gedimas, veikimo sutrikimas ar defektas, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui ar jame esantiems asmenims.

3) Dideli trūkumai, susiję su aerodromo apšvietimu, ženklinimu ar ženklais.

([2]) Kliūtims priskiriamos transporto priemonės.

2.3. **Su antžeminių paslaugų teikimu susiję specifiniai įvykiai**

1) Neteisinga keleivių priežiūra ar susodinimas, bagažo, pašto ar krovinių tvarkymas ar krovimas, kurie galėtų turėti didelės įtakos orlaivio masei ir (arba) centruotei (įskaitant dideles masės ir centruotės duomenų lape pateiktų skaičiavimų klaidas).

2) Laipinimo įrangos patraukimas, dėl kurio kilo pavojus orlaivyje esantiems asmenims.

3) Netinkamas bagažo, pašto ar krovinių sukrovimas ar pritvirtinimas, kurie kokiu nors būdu galėtų kelti pavojų orlaiviui, jo įrangai ar jame esantiems asmenims arba trukdyti atlikti avarinę evakuaciją.

4) Pavojingų krovinių vežimas, bandymas juos vežti ar tvarkymas, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus naudojamo orlaivio saugai arba susidarė pavojinga būklė (pvz., ICAO techninėse instrukcijose ([3]) apibrėžtas incidentas arba avarija vežant pavojinguosius krovinius).

5) Orlaiviui teikiamų antžeminių paslaugų ir priežiūros procedūrų, visų pirma, ledo šalinimo, degalų pripylimo, įkrovimo ar krovimo procedūrų, nesilaikymas, įskaitant neteisingą įrangos išdėstymą ar pašalinimą.

6) Didelis nuotėkis pilant degalus.

7) Netinkamo degalų / energijos kiekio įpylimas, galintis turėti didelės įtakos orlaivio patvarumui, charakteristikoms, centruotei ar konstrukcijos atsparumui.

8) Užterštų ar netinkamos rūšies degalų / energijos arba kitų svarbių skysčių (įskaitant deguonį, azotą, alyvą ir geriamąjį vandenį) pripylimas.

9) Antžeminės įrangos, naudojamos antžeminėms paslaugoms teikti (pavyzdžiui, vilkties ar antžeminės jėgainės (GPU)), gedimas, veikimo sutrikimas ar defektas, dėl kurių sugadintas ar galėjo būti sugadintas orlaivis.

10) Neatlikta, neteisingai ar netinkamai atlikta ledo šalinimo / priešledžio procedūra.

11) Naudojant antžeminių paslaugų teikimo įrangą ar transporto priemones padaryta žala orlaiviui, įskaitant žalą, apie kurią anksčiau nebuvo pranešta.

12) Bet koks įvykis, per kurį žmonės savo veiksmais tiesiogiai prisidėjo arba galėjo prisidėti prie avarijos ar pavojingo incidento.

13) Neįprastas sistemos veikimas dėl informacijos saugumo incidento (pavyzdžiui, neteisėto informacijos ar duomenų atskleidimo, užkrėtimo kenkimo programine įranga, paskirstytojo paslaugos trikdymo (DDoS) atakos).

14) Neatitiktis, aptikta nustatant bagažo priklausomybę keleiviams (taikytina iki 2027 m.gruodžio 31 d.).“

([3]) Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninės instrukcijos (ICAO dok. Nr. 9284).

V PRIEDAS

„V PRIEDAS

ĮVYKIAI, SUSIJĘ SU PILOTUOJAMAIS ORLAIVIAIS, KURIE NĖRA SUDĖTINGI VARIKLIU VAROMI ORLAIVIAI, ĮSKAITANT SKLANDYTUVUS IR UŽ ORĄ LENGVESNIUS SKRAIDOMUOSIUS APARATUS

Šiame priede:

a) orlaivis, kuris nėra sudėtingas varikliu varomas orlaivis, – bet kuris kitas nei Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2023/1020 ([1]) I priedo129 punkte apibrėžtas orlaivis.

b) sklandytuvas – sklandytuvas, apibrėžtas Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 ([2]) 2 straipsnio 117 dalyje;

c) už orą lengvesni skraidomieji aparatai – už orą lengvesni skraidomieji aparatai, apibrėžti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/43/EB ([3]) priedo skirsnio „Šiame sąraše vartojamų terminų apibrėžtys“ ML10 punkte.

1. PILOTUOJAMI ORLAIVIAI, KURIE NĖRA SUDĖTINGI VARIKLIU VAROMI ORLAIVIAI, IŠSKYRUS SKLANDYTUVUS IR UŽ ORĄ LENGVESNIUS SKRAIDOMUOSIUS APARATUS

1 pastaba. Siekiant palengvinti pranešimų apie įvykius teikimą, šiame skirsnyje atitinkami įvykiai siejami su veiklos, kurią vykdant – kaip rodo patirtis – jie paprastai užfiksuojami, kategorijomis. Tačiau iš tokio sąrašo nereikia suprasti, kad apie įvykius, nustatomus vykdant ne tos kategorijos, su kuria jie siejami šiame sąraše, veiklą, neturi būti pranešama.

2 pastaba. Šiame V priede nurodomi įvykiai ir kita su sauga susijusi informacija, apie kuriuos reikia pranešti naudojant pilotuojamus orlaivius, kurie nėra sudėtingi varikliu varomi orlaiviai, įskaitant sklandytuvus ir už orą lengvesnius skraidomuosius aparatus.

1.1. **Orlaivių naudojimas skrydžiams**

1) Netyčinis kontrolės praradimas.

2) Nutūpimas už numatytos tūpimo aikštės ribų.

3) Negalėjimas pasiekti reikalaujamų orlaivio charakteristikų, kurias normaliomis sąlygomis tikimasi pasiekti kylant, aukštėjant arba tūpiant, arba nesėkmingas bandymas jas pasiekti.

4) Įsibrovimas į kilimo ir tūpimo taką.

5) Išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo tako.

6) Bet koks skrydis, kuris vykdytas su netinkamu skraidyti arba nebaigtu rengti skrydžiui orlaiviu ir per kurį kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

7) Pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR) nesertifikuotu orlaiviu arba kvalifikacijos vykdyti IFR skrydį neturinčio piloto meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC) vykdytas neplanuotas skrydis, per kurį kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

8) Netyčinis krovinio paleidimas ([4]).

([1]) 2023 m. gegužės 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/1020, kuriuo dėl skubiosios medicinos pagalbos tarnybų skrydžių sraigtasparniais iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012, (OL L 137, 2023 5 25, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1020/oj).

([2]) 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010, (OL L 281, 2012 10 13, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([3]) 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/43/EB dėl su gynyba susijusių produktų siuntimo Bendrijoje sąlygų supaprastinimo (OL L 146, 2009 6 10, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/43/oj).

([4]) Šis punktas taikomas tik orlaivio naudojimui komerciniais tikslais, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/1139 3 straipsnio 24 dalyje. Juo remiantis „komercinis oro transportas – tai orlaivio naudojimas keleiviams, kroviniams ar paštui vežti už užmokestį arba kitokį atlygį;“.

1.2. **Techniniai įvykiai**

1) Neįprasti stiprūs virpesiai (pvz., elerono ar aukščio vairo flateris (virpėjimas) arba oro sraigto virpesiai).

2) Netinkamas orlaivio vairų veikimas arba išsijungimas.

3) Orlaivio konstrukcijos gedimas ar reikšmingas jos būklės pablogėjimas.

4) Bet kurios orlaivio konstrukcijos ar įrangos dalies netekimas skrendant.

5) Variklio, rotoriaus, oro sraigto, degalų sistemos ar kitos svarbios sistemos gedimas.

6) Bet kokio skysčio nuotėkis, dėl kurio kilo gaisro ar galimo pavojingo orlaivio konstrukcijos, sistemų ar įrangos užteršimo pavojus arba rizika orlaivyje esantiems asmenims.

1.3. **Sąveika su oro navigacijos paslaugų ir oro eismo valdymo tarnybomis**

1) Sąveika su oro navigacijos paslaugų tarnybomis (pavyzdžiui, suteiktos ne tos paslaugos, prieštaraujantys pranešimai arba leidimo pažeidimas), dėl kurios kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

2) Oro erdvės pažeidimas.

1.4. **Avarinė padėtis ir kitos kritinės situacijos**

1) Bet koks įvykis, dėl kurio išsiųstas avarinės padėties šaukinys.

2) Ugnis, sprogimas, dūmai, toksiškos dujos ar toksiški garai orlaivyje.

3) Piloto neveiksnumas, dėl kurio jis nebegalėjo vykdyti jokių pareigų.

1.5. **Išorės aplinka ir meteorologija**

1) Susidūrimas ant žemės arba ore su kitu orlaiviu, paviršiumi ar kliūtimi ([5]).

2) Pavojingas priartėjimas ant žemės arba ore prie kito orlaivio, paviršiaus ar kliūties ([6]), dėl kurio, siekiant išvengti susidūrimo, reikėjo atlikti avarinį išvengiamąjį manevrą.

3) Susidūrimas su laukiniu gyvūnu (įskaitant paukštį), dėl kurio sugadintas orlaivis arba nutrūko ar buvo sutrikdyta bet kuri esminė funkcija.

4) Orlaivio naudojimo sutrikdymas šaunamaisiais ginklais, pirotechnika, aitvarais, lazerinio apšvietimo įranga, didelio stiprio šviesomis, lazeriais, bepiločių orlaivių sistemomis (UAS) ar panašiomis priemonėmis.

5) Žaibo smūgis, dėl kurio sugadintas orlaivis arba sutrikdytos jo funkcijos.

6) Patirta smarki turbulencija, dėl kurios sužaloti orlaivyje esantys asmenys arba po skrydžio reikia atlikti turbulencijos žalos orlaiviui patikrinimą.

7) Apledėjimas, įskaitant karbiuratoriaus apledėjimą, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

1.6. **Informacijos saugumas**

1) Neįprastas sistemos veikimas dėl informacijos saugumo incidento (pavyzdžiui, neteisėto informacijos ar duomenų atskleidimo, užkrėtimo kenkimo programine įranga, paskirstytojo paslaugos trikdymo (DDoS) atakos).

1.7. **Su sistema „U-space“ susiję įvykiai**

1) Įskridimas į sistemos „U-space“ oro erdvę, nustatytą nevaldomojoje oro erdvėje, be aktyvuoto e. matomumo įtaiso ([7]).

2) Didelis veikimo sutrikimas, patikimumo problema arba pasikartojanti kokybės problema, daranti poveikį e. matomumo įtaisams ar įrenginiams.

3) Artimas prasilenkimas su bepiločiu orlaiviu skrydžio per sistemos „U-space“ oro erdvę metu.

([5]) Kliūtims priskiriamos transporto priemonės.
([6]) Kliūtims priskiriamos transporto priemonės.
([7]) Pilotuojamų orlaivių e. matomumas sistemos „U-space“ oro erdvėje pagal 2021 m. balandžio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/666, kuriuo dėl pilotuojamų orlaivių naudojimo sistemos „U-space“ oro erdvėje reikalavimų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 923/2012, (OL L 139, 2021 4 23, p. 187, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/666/oj).

2. SKLANDYTUVAI

Pastaba. Siekiant palengvinti pranešimų apie įvykius teikimą, šiame skirsnyje atitinkami įvykiai siejami su veiklos, kurią vykdant – kaip rodo patirtis – jie paprastai užfiksuojami, kategorijomis. Tačiau iš tokio sąrašo nereikia suprasti, kad apie įvykius, nustatomus vykdant ne tos kategorijos, su kuria jie siejami šiame sąraše, veiklą, neturi būti pranešama.

2.1. **Orlaivių naudojimas skrydžiams**

1) Netyčinis kontrolės praradimas.

2) Įvykis, kai sklandytuvo pilotas negalėjo paleisti gervės arba vilkimo lyno, todėl tai atliko naudodamas avarinę procedūrą.

3) Bet koks gervės arba vilkimo lyno paleidimas, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus sklandytuvui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

4) Variklinio sklandytuvo atveju – variklio gedimas kylant.

5) Bet koks skrydis, vykdytas su netinkamu skraidyti sklandytuvu, arba kurį vykdant nebaigtu rengti skrydžiui sklandytuvu kilo arba galėjo kilti pavojus sklandytuvui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

2.2. **Techniniai įvykiai**

1) Neįprasti stiprūs virpesiai (pvz., elerono ar aukščio vairo flateris (virpėjimas) arba oro sraigto virpesiai).

2) Netinkamas orlaivio vairų veikimas arba išsijungimas.

3) Sklandytuvo konstrukcijos gedimas ar reikšmingas jos būklės pablogėjimas.

4) Bet kurios sklandytuvo konstrukcijos ar įrangos dalies netekimas skrendant.

2.3. **Sąveika su oro navigacijos paslaugų ir oro eismo valdymo tarnybomis**

1) Sąveika su oro navigacijos paslaugų tarnybomis (pavyzdžiui, suteiktos ne tos paslaugos, prieštaraujantys pranešimai arba leidimo pažeidimas), dėl kurios kilo arba galėjo kilti pavojus sklandytuvui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

2) Oro erdvės pažeidimas.

2.4. **Avarinė padėtis ir kitos kritinės situacijos**

1) Bet koks įvykis, dėl kurio išsiųstas avarinės padėties šaukinys.

2) Bet kokia situacija, kai nebebuvo galima nutūpti saugioje tūpimo aikštėje.

3) Ugnis, sprogimas, dūmai arba toksiškos dujos ar garai sklandytuve.

4) Piloto neveiksnumas, dėl kurio jis nebegalėjo vykdyti jokių pareigų.

2.5. **Išorės aplinka ir meteorologija**

1) Susidūrimas ant žemės arba ore su orlaiviu, paviršiumi ar kliūtimi ([8]).

2) Pavojingas priartėjimas ant žemės arba ore prie orlaivio, paviršiaus ar kliūties ([9]), dėl kurio, siekiant išvengti susidūrimo, reikėjo atlikti avarinį išvengiamąjį manevrą.

3) Sklandytuvo naudojimo sutrikdymas šaunamaisiais ginklais, pirotechnika, aitvarais, lazerinio apšvietimo įranga, didelio stiprio šviesomis, lazeriais, bepiločių orlaivių sistemomis (UAS) ar panašiomis priemonėmis.

4) Žaibo smūgis, dėl kurio sugadintas sklandytuvas.

2.6. **Su sistema „U-space“ susiję įvykiai**

1) Įskridimas į sistemos „U-space“ oro erdvę, nustatytą nevaldomojoje oro erdvėje, be aktyvuoto e. matomumo įtaiso.

2) Didelis veikimo sutrikimas, patikimumo problema arba pasikartojanti kokybės problema, daranti poveikį e. matomumo įtaisams ar įrenginiams.

3) Artimas prasilenkimas su bepiločiu orlaiviu skrydžio per sistemos „U-space“ oro erdvę metu.

([8]) Kliūtims priskiriamos transporto priemonės.
([9]) Kliūtims priskiriamos transporto priemonės.

3. UŽ ORĄ LENGVESNI SKRAIDOMIEJI APARATAI (BALIONAI IR DIRIŽABLIAI)

Pastaba. Siekiant palengvinti pranešimų apie įvykius teikimą, šiame skirsnyje atitinkami įvykiai siejami su veiklos, kurią vykdant – kaip rodo patirtis – jie paprastai užfiksuojami, kategorijomis. Tačiau iš tokio sąrašo nereikia suprasti, kad apie įvykius, nustatomus vykdant ne tos kategorijos, su kuria jie siejami šiame sąraše, veiklą, neturi būti pranešama.

3.1. **Orlaivių naudojimas skrydžiams**

1) Bet koks skrydis, vykdytas su netinkamu skraidyti už orą lengvesniu skraidomuoju aparatu, arba kurį vykdant nebaigtu rengti skrydžiui už orą lengvesniu skraidomuoju aparatu kilo arba galėjo kilti pavojus aparatui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

2) Netikėtas ilgalaikis degiklio užgesimas.

3.2. **Techniniai įvykiai**

1) Vienos iš šių dalių ar valdymo įtaisų pažeidimas: nardinamojo vamzdelio degalų cilindre, kupolo lynų tempimo skriemulio, kontrolinio ar pakabos lyno pažeidimas, degiklio vožtuvo ar degalų cilindro vožtuvo nesandarumas, karabino, degalų tiekimo linijos, kėlimo dujų vožtuvo, apvalkalo ar vidinės oro kameros, ventiliatoriaus, slėgio mažinimo vožtuvo (dujų baliono) ar gervės (pririšamųjų dujų balionų) pažeidimas.

2) Didelis kėlimo dujų nuotėkis (pavyzdžiui, dėl akytumo, neįstatytų kėlimo dujų vožtuvų).

3.3. **Sąveika su oro navigacijos paslaugų ir oro eismo valdymo tarnybomis**

1) Sąveika su oro navigacijos paslaugų tarnybomis (pavyzdžiui, suteiktos ne tos paslaugos, prieštaraujantys pranešimai arba leidimo pažeidimas), dėl kurios kilo arba galėjo kilti pavojus už orą lengvesniam skraidomajam aparatui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

2) Oro erdvės pažeidimas.

3.4. **Avarinė padėtis ir kitos kritinės situacijos**

1) Bet koks įvykis, dėl kurio išsiųstas avarinės padėties šaukinys.

2) Gaisras, sprogimas, dūmai ar toksiški garai už orą lengvesniame skraidomajame aparate (neskaitant normalaus degiklio veikimo).

3) Už orą lengvesniame skraidomajame aparate esantys asmenys iškrito iš krepšio ar gondolos.

4) Piloto neveiksnumas, dėl kurio jis nebegalėjo vykdyti jokių pareigų.

5) Netyčinis antžeminės komandos nario pakėlimas ar tempimas, dėl kurių asmuo mirė arba buvo sužalotas.

3.5. **Išorės aplinka ir meteorologija**

1) Susidūrimas su orlaiviu, paviršiumi ar kliūtimi ([10]) arba pavojingas priartėjimas prie jų ant žemės arba ore, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus už orą lengvesniam skraidomajam aparatui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

2) Už orą lengvesnio skraidomojo aparato naudojimo sutrikdymas šaunamaisiais ginklais, pirotechnika, aitvarais, lazerinio apšvietimo įranga, didelio stiprio šviesomis, lazeriais, bepiločių orlaivių sistemomis (UAS) ar panašiomis priemonėmis.

3) Netikėtai susidariusios nepalankios oro sąlygos, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus už orą lengvesniam skraidomajam aparatui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

3.6. **Su sistema „U-space“ susiję įvykiai**

1) Įskridimas į sistemos „U-space“ oro erdvę, nustatytą nevaldomojoje oro erdvėje, be aktyvuoto e. matomumo įtaiso.

2) Didelis veikimo sutrikimas, patikimumo problema arba pasikartojanti kokybės problema, daranti poveikį e. matomumo įtaisams ar įrenginiams.

3) Artimas prasilenkimas su bepiločiu orlaiviu skrydžio per sistemos „U-space“ oro erdvę metu.“

([10]) Kliūtims priskiriamos transporto priemonės.

VI PRIEDAS

VI PRIEDAS

SU BEPILOČIO ORLAIVIO SISTEMOS (UAS) NAUDOJIMU SUSIJĘ ĮVYKIAI

1 pastaba. Siekiant palengvinti pranešimų apie įvykius teikimą, šiame priede atitinkami įvykiai siejami su veiklos, kurią vykdant – kaip rodo patirtis – jie paprastai užfiksuojami, kategorijomis. Tačiau iš tokio sąrašo nereikia suprasti, kad apie įvykius, nustatomus vykdant ne tos kategorijos, su kuria jie siejami šiame sąraše, veiklą, neturi būti pranešama.

2 pastaba. Šiame priede nurodomi įvykiai ir kita su sauga susijusi informacija, apie kuriuos reikia pranešti naudojant UAS, kurių projektavimo pažymėjimą ar deklaraciją reikalaujama pateikti pagal Reglamento (ES) 2018/1139 56 straipsnio 1 ir 5 dalis.

3 pastaba. Apie 6 punkte išvardytus įvykius sistemos „U-space“ aplinkoje turi pranešti nuotoliniai pilotai ir UAS naudotojai, vykdydami skrydžius sistemos „U-space“ oro erdvėje.

1. ORLAIVIŲ NAUDOJIMAS SKRYDŽIAMS

1.1. **Skrydžių planavimas ir UAS parengimas**

1) Planuojama, kad UAS bus naudojama naudojamojoje erdvėje, viršijant išduotuose leidimuose aprašytus apribojimus arba lengvosios UAS naudotojo pažymėjimu (LUC) suteiktas teises.

2) UAS naudojimo ir susijusių rizikos mažinimo priemonių, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus bet kuriam orlaiviui ar bet kuriam kitam asmeniui, (pavyzdžiui, nenumatytų ir avarinių atvejų procedūrų, naudojamosios erdvės, taktinio švelninimo veiksmingumo reikalavimo (TMPR) ([1]) taikymo) netinkamas planavimas.

3) Neteisingų duomenų naudojimas arba klaidinga įvestis į UAS arba navigacijai ar eksploatacinėms charakteristikoms apskaičiuoti naudojamą įrangą, dėl kurių sutrinka arba sugenda UAS ir dėl to kilo arba galėjo kilti pavojus bet kuriam orlaiviui arba asmeniui.

4) UAS konfigūracija (pavyzdžiui, naudingoji apkrova, programinės įrangos konfigūracija ir kt.) skiriasi nuo gamintojo arba kompetentingos institucijos nustatytų arba patvirtintų instrukcijų ir dėl to kilo arba galėjo kilti pavojus bepiločiam orlaiviui arba bet kuriam kitam orlaiviui ar asmeniui.

5) Pavojingų krovinių vežimas arba bandymas juos vežti nesilaikant taikytinų teisės aktų, įskaitant neteisingą pavojingų krovinių ženklinimą, pakavimą ir tvarkymą.

6) Neteisingas, netinkamas arba suprastėjusios kokybės energijos šaltinis (įskaitant degalus).

7) Neatlikta, neteisingai ar netinkamai atlikta ledo šalinimo / priešledžio procedūra.

1.2. **Kilimas ir tūpimas. Skrydžiai iš aerodromų ar vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromų ir į juos**

1) Įsibrovimas į kilimo ir tūpimo taką, priartėjimo tūpti ir kilimo zoną (FATO).

2) Išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo tako.

3) Visi nutraukti kilimai.

4) Faktinis kilimas, artėjimas tūpti ar tūpimas arba bandymas kilti, artėti tūpti ar tūpti su neteisingai nustatyta konfigūracija.

5) Uodegos, mentės / sparno galo ar gondolos smūgis kylant ar tūpiant.

6) Su reaktyvinio variklio išmetamųjų dujų srautu arba rotoriaus ir oro sraigtų keliamu nulenktuoju / ištekamuoju oro srautu susiję įvykiai, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui arba asmeniui.

7) Kietasis, trumpasis ir ilgasis tūpimai.

8) Pašalinių daiktų padaryta žala (FOD) arba prastos paviršiaus sąlygos kilimo ir tūpimo tako paviršiuje.

([1]) TMPR – tai per bepiločių orlaivių rizikos vertinimus naudojamos priemonės, kuriomis siekiama užkirsti kelią susidūrimams ore mažinant likutinę oro riziką.

1.3. **Kilimas ir tūpimas. Skrydžiai už aerodromų ar vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromų ribų**

1) Kilimas, tūpimas už numatytos tūpimo aikštės ribų.

2) Netinkamos saugumo ir saugos priemonės antžeminėje zonoje, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus bet kuriam asmeniui.

1.4. **Bet kuris skrydžio etapas**

1) Operacinės kontrolės praradimas.

2) Ilgalaikis vizualiųjų orientyrų praradimas vykdant tiesiogiai matomus skrydžius (VLOS) (pavyzdžiui, dėl nepalankių meteorologinių sąlygų ar kliūčių).

3) Situacijos suvokimo praradimas (tai apima, pavyzdžiui, aplinkos, režimo ir sistemos suvokimą, pernelyg didelį darbo krūvį, orientaciją erdvėje ir laike, netinkamą sąveiką su nuotolinio bepiločių orlaivių valdymo įranga (valdymo ir stebėjimo bloku (VSB) ([2])).

4) Netinkamas apsirūpinimo degalais ar energija valdymas (pavyzdžiui, kritiškai mažas degalų / energijos kiekis arba atvykus į paskirties vietą degalų / energijos kiekis yra mažesnis už reikalaujamą galutinių degalų / energijos atsargų kiekį).

5) Negalėjimas pasiekti reikalaujamų orlaivio charakteristikų, kurias normaliomis sąlygomis tikimasi pasiekti kylant, aukštėjant arba tūpiant, arba nesėkmingas bandymas jas pasiekti.

6) Gamintojo nustatytų orlaivio apribojimų viršijimas.

7) Skrydžio vykdymas neteisingai nustačius aukščiamatį.

8) Klaidingas UAS automatizacijos režimo arba nuotolinei įgulai iš valdymo ir stebėjimo bloko pateiktos informacijos interpretavimas, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus bet kuriam orlaiviui ar asmeniui.

9) Negalėjimas transliuoti nuotolinio atpažinimo arba orlaivio atpažinimo kodo.

10) Netyčinis krovinio ar kitos išorėje transportuotos įrangos paleidimas.

11) Nukrypimas nuo leidžiamos naudojamosios erdvės, viršijant išduotuose leidimuose vykdyti oro susisiekimą aprašytus apribojimus, lengvosios UAS naudotojo pažymėjimu (LUC) suteiktas teises arba UAS patvirtintą skrydžio planą; tai, be kita ko, yra:

a) UAS naudojimas virš žmonių sambūrių, negavus leidimo;

b) oro erdvės pažeidimas;

c) geografinių zonų pažeidimai, kai neleidžiama naudoti UAS arba nebuvo gautas reikiamas skrydžio leidimas.

1.5. **Papildomi įvykiai, susiję su UAS naudojimu, kai orlaivyje yra keleivių**

(1) Įgulos fizinės būklės pablogėjimas, neveiksnumas, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus bepiločiam orlaiviui arba bet kuriam kitam orlaiviui ar asmeniui.

(2) Užterštas oras keleivių salone, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus orlaivyje esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui.

(3) Sunkumai tramdant apsvaigusius, smurtaujančius ar nepaklusnius keleivius.

(4) Keleivių be bilieto aptikimas.

2. TECHNINIAI ĮVYKIAI

2.1. **Orlaivio konstrukcija ir sistemos**

1) Bet kurios bepiločio orlaivio dalies netekimas skrendant.

2) Bet kokio skysčio nuotėkis, dėl kurio kilo gaisro ar galimo pavojingo bepiločio orlaivio sistemos užteršimo pavojus arba kilo ar galėjo kilti pavojus bepiločiam orlaiviui ar bet kuriam kitam asmeniui.

3) Orlaivio vairų veikimo sutrikimas arba neįprastas veikimas.

([2]) Pagal Deleguotojo reglamento (ES) 2019/945 3 straipsnio 38 dalį, valdymo ir stebėjimo blokas (VSB) – nuotolinio bepiločių orlaivių valdymo ir stebėjimo įranga, apibrėžta Reglamento (ES) 2018/1139 3 straipsnio 32 dalyje.

4) Valdymo ir kontrolės sąsajos veikimo sutrikimas, praradimas arba reikšmingas pablogėjimas, įskaitant poveikį jos prieinamumui, veikimui, tęstinumui, vientisumui ar saugumui darančius gedimus, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus bet kuriam orlaiviui ar asmeniui.

5) Susidūrimų vengimo sistemos veikimo sutrikimas.

6) Automatinės nenumatytų atvejų ar avarinės sistemos arba sistemos, neleidžiančios bepiločiam orlaiviui išskristi už naudojamosios erdvės ribų, (pavyzdžiui, grįžimo į išskridimo vietą, automatinio tūpimo, geografinio apribojimo, skrydžio užbaigimo sistemos) veikimo sutrikimas.

7) Bet koks kitas bepiločio orlaivio ar jo sistemų gedimas, praradimas, veikimo sutrikimas, sugadinimas, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus bet kuriam kitam orlaiviui ar asmeniui.

8) Bet koks VSB gedimas, praradimas, veikimo sutrikimas ar sugadinimas, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus bepiločiam orlaiviui arba bet kuriam kitam orlaiviui ar asmeniui.

2.2. **Varymo sistemos (įskaitant variklius, oro sraigtus ir rotorių sistemas) ir pagalbinės jėgainės (APU)**

1) Bet kurio variklio sustojimas dėl liepsnos atotrūkio, išsijungimas skrydžio metu arba kėlimo ir traukos variklių arba APU (kai reikalaujama) praradimas.

2) Variklio eksploatacinių apribojimų viršijimas, įskaitant bet kurio didelio apsisukimų dažnio komponento (pavyzdžiui, APU, variklio užvedimo ore įrenginio, oro cirkuliacijos įrenginio, oro turbinos variklio, oro sraigto ar rotoriaus) viršgreitį arba negalėjimą valdyti greičio.

3) Bet kurios variklio, kėlimo ir traukos variklių, APU ar transmisijos dalies gedimas ar veikimo sutrikimas, lemiantis vieną ar kelis iš šių įvykių:

a) tampa nevaldoma traukos reverso sistema;

b) negalima valdyti galios, traukos arba sūkių per minutę;

c) nesulaikomi komponentai / nuolaužos.

3. SĄVEIKA SU OEV / ONP

1) Skrydžių valdymo (ATC) tarnybos leidimas ar nurodymai atlikti veiksmus nesaugiomis sąlygomis.

2) Užsitęsęs ryšio su oro eismo paslaugų (ATS) tarnybomis nutrūkimas.

3) Prieštaringi skirtingų ATS tarnybų nurodymai, dėl kurių gali būti prarastas orlaivių skirstymas.

4) Klaidingas pranešimo radijo ryšiu interpretavimas, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus bepiločiam orlaiviui arba bet kuriam kitam orlaiviui ar asmeniui.

5) Tyčinis nukrypimas nuo ATC tarnybos nurodymų, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus bepiločiam orlaiviui arba bet kuriam kitam orlaiviui ar asmeniui.

6) Nukrypimas nuo absoliučiojo aukščio arba skrydžio lygio.

4. AVARINĖ PADĖTIS IR KITOS KRITINĖS SITUACIJOS

1) Susidūrimas su kitu orlaiviu, paviršiumi ar kliūtimi arba pavojingas priartėjimas prie jų ant žemės arba ore.

2) Avarinis UAS manevras, siekiant išvengti susidūrimo su kitu orlaiviu, paviršiumi ar kliūtimi ant žemės arba ore.

3) Bet koks įvykis, dėl kurio skelbiama avarinė padėtis.

4) Avarinės procedūros aktyvavimas skrydžiui nutraukti.

5) Tinkamų nenumatytų atvejų ar avarinių procedūrų netaikymas.

6) Bet koks UAS degimas, lydymasis, dūmai, garai, kibirkščiavimas, perkaitimas, ugnis ar sprogimas.

7) Bet koks SVB degimas, lydymasis, dūmai, garai, kibirkščiavimas, perkaitimas, ugnis ar sprogimas.

8) SVB valdančios nuotolinės įgulos neveiksnumas, dėl kurio kilo arba galėjo kilti pavojus bet kuriam orlaiviui ar asmeniui.

5. IŠORĖS APLINKA IR METEOROLOGIJA

1) Susidūrimas su kitu orlaiviu, paviršiumi ar kliūtimi arba pavojingas priartėjimas prie jų ant žemės arba ore.

2) Susidūrimų ore vengimo sistemos sprendžiamojo patarimo pranešimas (ACAS RA).

3) Susidūrimų su žeme sistemos, kaip antai Žemės artėjimo įspėjimo sistemos (GPWS) / Įspėjimo apie vietovės reljefą sistemos (TAWS) tikrojo įspėjimo suveikimas.

4) Susidūrimas su laukiniu gyvūnu (įskaitant paukštį), dėl kurio kilo pavojus bepiločiam orlaiviui.

5) Pašalinių daiktų padaryta žala (FOD).

6) Nenumatytas kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės sąlygų suprastėjimas.

7) Patirta valkčio turbulencija, dėl kurios kilo arba galėjo kilti pavojus orlaiviui arba asmeniui.

8) Bepiločio orlaivio naudojimo sutrikdymas šaunamaisiais ginklais, pirotechnika, aitvarais, lazerinio apšvietimo įranga, didelio stiprio šviesomis, lazeriais, bepiločių orlaivių sistemomis (UAS) ar panašiomis priemonėmis.

9) Bet kokios sudėtingos gamtinės sąlygos, dėl kurių sugadintas orlaivis, atsirado sunkumų valdant bet kurią orlaivio sistemą, ta sistema atsijungė arba netinkamai veikia (pavyzdžiai: žaibo smūgis, stipri turbulencija, vėjo gūsiai, apledėjimo sąlygos, vulkaniniai pelenai ir t. t.).

6. SU SISTEMA „U-SPACE“ SUSIJĘ ĮVYKIAI

1) UAS naudojimas sistemos „U-space“ oro erdvėje, neatitinkantis taikomų operacinių sąlygų ir oro erdvės apribojimų arba apimantis bepiločio orlaivio sistemą, neatitinkančią reikalaujamų UAS pajėgumų ir veiksmingumo reikalavimų.

2) Sistemos „U-space“ paslaugų teikėjo (USSP) teikiamos informacijos, instrukcijų ar paslaugos nebuvimas, netinkamumas, delsa arba klaidinantis pobūdis, dėl kurių kilo arba galėjo kilti pavojus bepiločiam orlaiviui arba bet kuriam kitam orlaiviui ar asmeniui.

3) Skrydžio leidimo nesilaikymas (pavyzdžiui, skrydžio leidimo neturėjimas, skrydžio leidimo neaktyvavimas, nukrypimas nuo skrydžio leidimo erdvėje ir laike).

4) Išskridimas iš sistemos „U-space“ oro erdvės neturint leidimo.

5) Netinkamas sistemos „U-space“ paslaugų naudojimas, dėl kurio prarandamas situacijos suvokimas.

6) Negalėjimas atlikti dinaminio oro erdvės konfigūravimo (DAR) procedūros.

7) Nepakankamas atstumas tarp bepiločio orlaivio ir bet kurio pilotuojamo orlaivio.

8) Prasilenkimas su pilotuojamu orlaiviu aktyvuotoje sistemos „U-space“ oro erdvėje, kuri nustatyta valdomojoje oro erdvėje.

9) Prasilenkimas su mažo pastebimumo pilotuojamu orlaiviu sistemos „U-space“ oro erdvėje, kuri nustatyta nevaldomojoje oro erdvėje.

10) Prasilenkimas su bepiločiu orlaiviu, kuris nereaguoja į nurodymus, sistemos „U-space“ oro erdvėje.

7. KITI ĮVYKIAI

1) Bet koks įvykis, per kurį žmonės savo veiksmais, be kita ko, dėl vežėjo personalo nuovargio ir netinkamo mokymo / kvalifikacijos bei įgulos tarpusavio komunikacijos, tiesiogiai prisidėjo arba galėjo prisidėti prie avarijos ar pavojingo incidento.

8. INFORMACIJOS SAUGUMAS

1) Neįprastas sistemos veikimas dėl informacijos saugumo incidento (pavyzdžiui, neteisėto informacijos ar duomenų atskleidimo, užkrėtimo kenkimo programine įranga, paskirstytojo paslaugos trikdymo (DDoS) atakos).