Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2026/1821

28.7.2026.

# KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2026/1821

**(2026. gada 27. jūlijs),**

**ar kuru groza Īstenošanas regulu (ES) 2015/1018, ar ko nosaka sarakstu, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo, attiecībā uz bezpilota gaisa kuģu sistēmām (*UAS*), atgadījumiem "U-space" gaisa telpā, IS daļas atgadījumiem un dažu aviācijas drošības atgadījumu svītrošanu no obligātās ziņošanas prasībām**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014 (2014. gada 3. aprīlis) par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr. 1321/2007 un (EK) Nr. 1330/2007 ([1]), un jo īpaši tās 4. panta 5. punktu,

tā kā:

(1) Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 376/2014 4. panta 5. punkta pirmo daļu Komisijai jāpieņem saraksts, kurā ir klasificēti atgadījumi un uz kuru jāatsaucas, kad, izmantojot minētajā regulā noteiktās obligātās ziņošanas sistēmas, tiek ziņots par atgadījumiem, kuri ietilpst minētās regulas 4. panta 1. punktā noteiktajās kategorijās.

(2) Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2015/1018 ([2]) ir noteikts saraksts, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 376/2014.

(3) Regulas (ES) Nr. 376/2014 ([3]) izvērtējumā, ko Komisija veica 2020. gadā, secināts – lai gan atgadījumi, kuros iesaistītas bezpilota gaisa kuģu sistēmas (*UAS*), ietilpst minētās regulas darbības jomā, ir nepieciešama skaidrība par to, par kuriem atgadījumiem ir jāziņo obligāti.

(4) Pašreizējā ekspluatācijas pieredze saistībā ar *UAS* atgadījumiem ir pietiekama, lai atvieglotu iespējamo būtisko risku aviācijas drošībai identificēšanu un lai noteiktu pienācīgas ziņošanas prasības.

(5) Ņemot vērā *UAS* un pilotējamu gaisa kuģu tehnoloģiskās un ekspluatācijas atšķirības, būtu jāiekļauj atsevišķs pielikums par *UAS*, kas aptvertu konkrētus atgadījumus saistībā ar *UAS* ekspluatāciju, ar mērķi nošķirt atgadījumus, kas ir raksturīgi tikai *UAS*, un vienlaikus saglabāt pilotējamu gaisa kuģu esošo klasifikāciju integritāti.

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

([2]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1018 (2015. gada 29. jūnijs), ar ko nosaka sarakstu, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014 (OV L 163, 30.6.2015., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

([3]) Komisijas dienestu darba dokuments "Regulas (ES) Nr. 376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā izvērtējums" (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_lv.

(6) Obligātā ziņošana par atgadījumiem, kas saistīti ar *UAS* ekspluatāciju, būtu jāattiecina tikai uz to *UAS* ekspluatāciju, kas rada būtisku risku aviācijas drošumam, atbilstīgi uz risku balstītai pieejai, kas noteikta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/1139 ([4]). Saskaņā ar minētās regulas 56. panta 1. un 5. punktu *UAS* ekspluatācijai, kurai nepieciešams sertifikāts vai konstrukcijas atbilstības deklarācija, piemīt augstāks riska profils, ko nosaka sarežģīta ekspluatācijas vide, augstākas veiktspējas gaisa kuģi vai mijiedarbība ar pilotējamu gaisa kuģi. Lai identificētu un mazinātu riskus, ir obligāti jāziņo par atgadījumiem, kas ir saistīti ar šādas *UAS* ekspluatācijas drošumu.

(7) Turpretī to *UAS* ekspluatācija, kuriem sertifikāts vai deklarācija nav nepieciešama, ziņojamo atgadījumu sarakstā nav iekļauta. Šāda mērķtiecīga pieeja nodrošina, ka ziņošanas pienākumi joprojām ir samērīgi ar riska līmeni un vienlaikus tiek saglabāta saskaņotība ar esošo Savienības aviācijas drošības regulējumu.

(8) Ir svarīgi arī ņemt vērā riskus jaunās situācijās, piemēram, saistībā ar *UAS* ekspluatāciju "U-space" gaisa telpā ([5]). Ņemot vērā risku, kas saistīts ar ekspluatāciju "U-space" gaisa telpā, it īpaši pilsētvidē un blīvi apdzīvotās vietās, tādi atgadījumi kā sadursme vai kontroles zaudēšana var radīt būtisku apdraudējumu cilvēku un īpašuma drošībai uz zemes, kā arī personām, kas izmanto gaisa telpu. Paredzamais *UAS* ekspluatācijas pieaugums "U-space" gaisa telpā minētos riskus vēl vairāk pastiprina, tādēļ Regulā (ES) Nr. 376/2014 noteiktā ziņošana ir būtiska savlaicīgai apdraudējumu identificēšanai, risku mazināšanai un nelaimes gadījumu un incidentu novēršanai.

(9) Regulā (ES) Nr. 376/2014 ir skaidri noteikta prasība ziņot par dažiem ar drošību saistītiem aviācijas atgadījumiem, kas var ietekmēt ekspluatācijas drošumu. Tādējādi Īstenošanas regulas (ES) 2015/1018 pielikumos ir iekļauti ar drošību saistīti atgadījumi. Ar Komisijas Regulu (ES) 2026/247 ([6]) ES līmenī ir izveidots mehānisms un process, kas paredzēti tam, lai ziņotu, klasificētu, apstrādātu, glabātu, aizsargātu, analizētu un apkopotu informāciju par aviācijas drošības incidentiem, īpaši attiecībā uz nelikumīgas iejaukšanās darbībām. Ņemot vērā šo ES drošības atgadījumu ziņošanas sistēmu, ir apsvērta iespēja svītrot dažus ar aviācijas drošību saistītus atgadījumus, kuru risināšanu labāk atstāt drošības iestāžu pārziņā.

(10) Daži drošības atgadījumi (piemēram, ugunsgrēki un lāzera izraisīti traucējumi) ietekmē gan drošumu, gan drošību, un par tiem ir jāziņo gan par drošumu, gan par drošību atbildīgajām iestādēm saskaņā ar attiecīgo tiesisko regulējumu. Šāda dubulta ziņošana uzskatāma par nepieciešamu, jo ziņošana tikai drošuma kontekstā varētu liegt attiecīgo informāciju izmantot drošības nolūkiem, kuriem tā nepieciešama iespējami drīz. Turklāt Regulas (ES) Nr. 376/2014 15. panta 2. punktā ir noteikts, ka ziņotos datus par atgadījumiem drīkst izmantot tikai drošuma uzlabošanas nolūkos, un ir aizliegts tos atklāt citām personām, arī drošības iestādēm.

(11) Ziņošana par spridzināšanas draudiem vai gaisa kuģa nolaupīšanu, ar lidlauka drošību saistītiem atgadījumiem un neatbilstību bagāžas vai pasažiera identifikācijas prasībām saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2015/1018 ir jāsaglabā līdz 2028. gada 1. janvārim, kad stāsies spēkā Regulas (ES) 2026/247 pielikuma 19. punkta noteikumi attiecībā uz ziņošanu par aviācijas drošības atgadījumiem.

(12) Tā kā informācijas drošības incidenti var ietekmēt sistēmu, aprīkojuma un digitālās infrastruktūras normālu un drošu darbību, ziņojamo atgadījumu sarakstā ir iekļauti vispārīgi informācijas drošības atgadījumi.

([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/664 (2021. gada 22. aprīlis) par "U-space" tiesisko regulējumu (OV L 139, 23.4.2021., 161. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

([6]) Komisijas Regula (ES) 2026/247 (2026. gada 2. februāris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 300/2008 groza attiecībā uz kvalitātes kontroles valsts programmu specifikācijām civilās aviācijas drošības jomā (OV L, 2026/247, 3.2.2026., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/247/oj).

(13) Lai nodrošinātu sistēmu, aprīkojuma un digitālās infrastruktūras nepārtrauktu drošu un uzticamu darbību, par dažiem informācijas drošības atgadījumiem ir jāziņo saskaņā ar drošības atgadījumu ziņošanas sistēmu. Lai gan ne visi informācijas drošības notikumi (piemēram, tīši uzbrukumi kritiski svarīgām sistēmām un datiem) ietilpst šajā darbības jomā, nejauši vai netīši incidenti (piemēram, ļaunprogrammatūras infekcijas, apdraudēta informācija vai dati vai sistēmas darbības traucējumi drošības sistēmas trūkumu dēļ) var radīt drošības riskus un būt par pamatu izmeklēšanai ar mērķi novērst to atkārtošanos. Tāpēc ir iekļauta plaša un vispārīga atsauce, kas šādus atgadījumus aptver bez preskriptīvas detalizācijas.

(14) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (ES) 2018/1139 127. pantu izveidotā komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

*1. pants*

Īstenošanas regulu (ES) 2015/1018 groza šādi:

1) I pielikumu aizstāj ar šīs regulas I pielikumu;

2) II pielikumu aizstāj ar šīs regulas II pielikumu;

3) III pielikumu aizstāj ar šīs regulas III pielikumu;

4) IV pielikumu aizstāj ar šīs regulas IV pielikumu;

5) V pielikumu aizstāj ar šīs regulas V pielikumu;

6) kā VI pielikumu pievieno šīs regulas VI pielikumā iekļauto tekstu.

*2. pants*

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2026. gada 27. jūlijā

*Komisijas vārdā –*
*priekšsēdētāja*
Ursula VON DER LEYEN

*I PIELIKUMS*

*"I PIELIKUMS*

**ATGADĪJUMI, KAS SAISTĪTI AR PILOTĒJAMA GAISA KUĢA EKSPLUATĀCIJU**

*Piezīme.* Šis pielikums ir strukturēts tā, lai attiecīgie atgadījumi būtu saistīti ar to darbību kategorijām, kuru laikā, vadoties pēc pieredzes, tie parasti tiek novēroti, tādējādi vienkāršojot ziņošanu par minētajiem atgadījumiem. Tomēr attiecībā uz šo sarakstu nedrīkst uzskatīt, ka par atgadījumiem nav jāziņo, ja tie notiek ārpus darbību kategorijas, ar kuru tie sarakstā sasaistīti.

1. GAISA KUĢA EKSPLUATĀCIJA

1.1. **Gatavošanās lidojumam**

1) Tāda nepareizu datu vai kļūdainu ierakstu izmantošana navigācijas vai veiktspējas aprēķiniem izmantotajā aprīkojumā, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

2) Bīstamu preču pārvadāšana vai pārvadāšanas mēģinājums neatbilstoši spēkā esošajiem tiesību aktiem, arī nepareiza bīstamu preču marķēšana, iepakošana un apstrāde.

1.2. **Gaisa kuģa sagatavošana**

1) Nepareizs degvielas/enerģijas veids vai piesārņota degviela.

2) Atledošana/pretapledošanas apstrāde nav veikta, ir veikta nepareizi vai nepietiekami.

1.3. **Pacelšanās un nosēšanās**

1) Novirzīšanās no manevrēšanas ceļa vai skrejceļa.

2) Faktisks vai iespējams šķērslis uz manevrēšanas ceļa vai skrejceļa.

3) Šķērslis pieejas beigu posma un pacelšanās zonā (*FATO*).

4) Jebkāda pārtraukta pacelšanās.

5) Nespēja sasniegt vajadzīgo vai gaidīto veiktspēju pacelšanās, aiziešanas uz otro riņķi vai nosēšanās laikā.

6) Faktiska pacelšanās, pieeja vai nosēšanās vai pacelšanās, pieejas vai nosēšanās mēģinājums ar nepareizu konfigurācijas iestatījumu.

7) Astes, propellera lāpstas/spārna gala vai dzinēja gondolas saskare ar zemi pacelšanās vai nosēšanās laikā.

8) Pieeja turpināta neatbilstīgi gaisa kuģa ekspluatanta stabilas pieejas kritērijiem.

9) Instrumentālas pieejas turpināšana zem publicētajiem minimumiem ar neadekvātu vizuālo kontaktu.

10) Nosēšanās drošuma nolūkā vai piespiedu nosēšanās.

11) Priekšlaicīga un novēlota nosēšanās.

12) Smagnēja nosēšanās.

1.4. **Jebkura lidojuma fāze**

1) Kontroles zaudēšana.

2) Neparasts gaisa kuģa stāvoklis, kad pārsniegts parastais garensveres stāvoklis vai sānsveres leņķis vai gaisa ātrums nav piemērots apstākļiem.

3) Novirze no lidojuma līmeņa.

4) Jebkuras lidojuma režīma aizsardzības, arī ātruma zaudēšanas signalizatora, stūres vibroierīces, stūres grūstītāja un automātiskās aizsardzības, aktivizēšanās.

5) Netīša novirze no paredzētā vai piešķirtā maršruta divkāršā vajadzīgās navigācijas veiktspējas apmērā vai par 10 jūras jūdzēm atkarībā no tā, kurš lielums ir mazāks.

6) Gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā noteikta ierobežojuma pārsniegšana.

7) Ekspluatācija ar nepareizu altimetra iestatījumu.

8) Ar reaktīvā dzinēja, rotora vai propellera gaisa strūklu saistīti atgadījumi, kas ir apdraudējuši vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

9) Automatizācijas režīma vai jebkādas no pilotu kabīnes lidojuma apkalpei sniegtas informācijas nepareiza interpretācija, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

1.5. **Citi atgadījumu veidi**

1) Neplānota kravas vai cita ārēja aprīkojuma atdalīšanās.

2) Situācijas apzināšanās zudums (arī vides, režīma un sistēmas apzināšanās zudums, dezorientācija telpā un laikā).

3) Jebkāds atgadījums, kad cilvēka rīcība ir tieši veicinājusi vai varēja veicināt nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu.

2. TEHNISKI ATGADĪJUMI

2.1. **Konstrukcija un sistēmas**

1) Gaisa kuģa konstrukcijas jebkuras daļas atdalīšanās lidojuma laikā.

2) Sistēmas zudums.

3) Sistēmas dublēšanās zudums.

4) Jebkāda šķidruma noplūde, kuras rezultātā ir radušies ugunsgrēka draudi vai gaisa kuģa konstrukcijas, sistēmu vai aprīkojuma potenciāli bīstama kontaminācija vai kura ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

5) Degvielas sistēmas darbības traucējumi vai defekti, kas ietekmējuši degvielas padevi un/vai sadali.

6) Jebkuras indikatoru sistēmas darbības traucējumi vai defekti, kuru dēļ apkalpe saņēmusi maldinošas norādes.

7) Lidojuma vadības ierīču anormāla darbība, piemēram, asimetriskas vai iestrēgušas/ieķīlējušās lidojuma vadības ierīces (piemēram, cēlējspēka palielināšanas ierīces (aizplākšņi/priekšplākšņi), pretestības radīšanas ierīces (spoileri), telpiskā stāvokļa vadības ierīces (eleroni, augstumstūres, virzienstūre)).

2.2. **Dzinējiekārtas (arī dzinēji, propelleri un rotora sistēmas) un spēka palīgiekārtas (*APU*)**

1) Propellera, rotora vai dzinēja jebkuras daļas vai vadības atteice vai nopietni darbības traucējumi.

2) Galvenā/astes rotora vai transmisijas un/vai tamlīdzīgu sistēmu bojājumi vai atteice.

3) Jebkura dzinēja vai *APU*, ja tāds ir vajadzīgs (piemēram, *ETOPS* (īpaši tāli lidojumi ar divu dzinēju lidmašīnām), *MEL* (obligāto iekārtu saraksts)) liesmas noraušana, apstāšanās lidojumā.

4) Dzinēja darbības ierobežojumu pārsniegšana, arī jebkura ātri rotējoša komponenta (piemēram, *APU*, gaisa palaišanas iekārta, gaisa ciklus regulējoša iekārta, gaisa turbīnas motors, propelleris vai rotors) rotācijas ātruma pārsniegšana vai nespēja kontrolēt tā ātrumu.

5) Jebkuras dzinēja, spēka iekārtas, *APU* vai transmisijas daļas atteice vai darbības traucējumi, kuru dēļ rodas viena vai vairākas šādas problēmas:

a) vilces reversa sistēmas atteice darboties atbilstīgi dotajām komandām;

b) nespēja kontrolēt jaudu, vilci vai *rpm* (apgriezieni minūtē);

c) komponentu/atlūzu atdalīšanās.

3. MIJIEDARBĪBA AR AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMIEM (*ANS*) UN GAISA SATIKSMES PĀRVALDĪBU (*ATM*)

1) Nedroša gaisa satiksmes vadības (*ATC*) atļauja.

2) Ilgstošs sakaru zudums ar gaisa satiksmes vadības pakalpojumu (*ATS*) struktūrvienību.

3) Pretrunīgi norādījumi no dažādām *ATS* struktūrvienībām, kuri var izraisīt distances zudumu.

4) Radiosakaru ziņojuma nepareiza interpretācija, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

5) Tīša *ATC* norādījumu neievērošana, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

6) Sastapšanās ar bezpilota gaisa kuģi, veicot tranzītu "U-space" gaisa telpā ([1]).

4. ĀRKĀRTAS SITUĀCIJAS UN CITAS KRITISKAS SITUĀCIJAS

1) Jebkāds notikums, kura rezultātā izsludināta ārkārtas situācija (*MAYDAY*) vai steidzamības stāvoklis (*PAN call*).

2) Jebkāda degšana, kušana, dūmi, izgarojumi, dzirksteļošana, pārkaršana, ugunsgrēks vai sprādziens.

3) Pilotu kabīnes vai pasažieru salona gaisa piesārņojums, kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

4) Lidojuma apkalpe vai salona apkalpe nav piemērojusi pareizu nestandarta procedūru vai ārkārtas procedūru, lai novērstu ārkārtas situāciju.

5) Jebkura avārijas aprīkojuma vai jebkuras nestandarta procedūras izmantošana, kas ietekmē veiktspēju lidojuma vai nosēšanās laikā.

6) Jebkuras avārijas vai glābšanas sistēmas vai aprīkojuma atteice, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

7) Nekontrolējams spiediens salonā.

8) Kritiski mazs degvielas daudzums / enerģijas vai degvielas daudzums galamērķī mazāks par prasīto kritisko degvielas/enerģijas rezervi.

9) Jebkāds gadījums, kad apkalpe izmanto apkalpes locekļiem paredzēto skābekli.

10) Jebkura lidojuma apkalpes vai salona apkalpes locekļa darba nespēja, kuras dēļ apkalpes locekļu skaits samazinās zem minimālā sertificētā apkalpes personālsastāva.

11) Apkalpes locekļu nogurums, kas ietekmē vai var ietekmēt spēju droši veikt savus pienākumus lidojuma laikā.

5. ĀRĒJĀ VIDE UN METEOROLOĢISKIE APSTĀKĻI

1) Sadursme vai bīstama satuvošanās uz zemes vai gaisā ar citu gaisa kuģi, zemi vai šķērsli ([2]).

2) Gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēmas sadursmju novēršanas norādes (*ACAS RA*).

3) Sistēmas, kas brīdina par sadursmi ar zemi, piemēram, sistēmas, kas brīdina par bīstamu tuvošanos zemei (GPWS) un reljefa apzināšanās un brīdināšanas sistēmas (*TAWS*), autentiska "brīdinājuma" aktivizēšanās.

4) Sadursme ar savvaļas dzīvniekiem, arī sadursme ar putniem.

5) Bojājums, ko izraisījis svešķermenis/atlūzas (*FOD*).

6) Negaidīta saskare ar sliktu skrejceļa virsmas stāvokli.

7) Saskare ar pēcstrūklas turbulenci.

8) Traucējumi, ko gaisa kuģim nodara šaujamieroči, pirotehnika, gaisa pūķi, lāzera gaismas, ļoti jaudīgas gaismas, lāzeri, bezpilota gaisa kuģu sistēmas (*UAS*) ([3]), vai līdzīgi traucējumi.

9) Zibens trāpījums, kura dēļ gaisa kuģis bojāts vai nedarbojas jebkura gaisa kuģa sistēma, vai radušies tās darbības traucējumi.

10) Saskare ar krusu, kuras dēļ gaisa kuģis bojāts vai nedarbojas jebkura gaisa kuģa sistēma, vai radušies tās darbības traucējumi.

([1]) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2021/664 2. panta 1. punktu "U-space" gaisa telpa" ir dalībvalstu noteikta *UAS* ģeogrāfiskā zona, kurā *UAS* operācijas ir atļautas tikai ar "U-space" pakalpojumu atbalstu.

([2]) Par šķērsli uzskata arī transportlīdzekli.

([3]) Saskaņā ar Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2019/945 2019/945 (2019. gada 12. marts) par bezpilota gaisa kuģu sistēmām un trešo valstu bezpilota gaisa kuģu sistēmu ekspluatantiem (OJ L 152, 11.6.2019., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj) 3. panta 3. punktu "bezpilota gaisa kuģa sistēma" ("*UAS*") ir bezpilota gaisa kuģis, kas definēts Regulas (ES) 2018/1139 3. panta 30. punktā, un tā vadības un uzraudzības iekārta.

11) Saskare ar spēcīgu turbulenci vai jebkāda citāda saskare, kas izraisījusi gaisa kuģī esošo personu traumas vai ko uzskata par tādu, pēc kuras jāveic gaisa kuģa "turbulences pārbaude".

12) Ievērojama vēja nobīde vai iekļūšana negaisā, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

13) Apledojums, kura dēļ radušās grūtības vadīt gaisa kuģi, gaisa kuģis bojāts vai nedarbojas jebkura gaisa kuģa sistēma, vai radušies tās darbības traucējumi.

14) Saskare ar vulkāniskajiem pelniem.

6. DROŠĪBA

1) Grūtības savaldīt pasažierus, kas atrodas apreibinošu vielu ietekmē, vardarbīgus vai nepaklausīgus pasažierus.

2) Bezbiļetnieka atklāšana.

3) Anormāla sistēmas darbība informācijas drošības incidenta dēļ (piemēram, apdraudēta informācija vai dati, ļaunprogrammatūras infekcija, izkliedētais pakalpojuma atteikums (*DDoS*).

4) Spridzināšanas draudi vai gaisa kuģa nolaupīšana (piemēro līdz 2027. gada 31. decembrim)."

*II PIELIKUMS*

*"II PIELIKUMS*

**ATGADĪJUMI, KAS SAISTĪTI AR GAISA KUĢA TEHNISKO STĀVOKLI, APKOPI UN REMONTU**

*Piezīme.* Šajā pielikumā uzskaitītie atgadījumi attiecas arī uz *UAS*, kurām saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 56. panta 1. un 5. punktu ir nepieciešams sertifikāts vai konstrukcijas atbilstības deklarācija.

1. IZGATAVOŠANA

Ražojumi, daļas vai ierīces, ko ražošanas organizācija laidusi klajā ar tādām novirzēm no attiecīgajiem projektēšanas datiem, kuras varētu izraisīt potenciāli nedrošu stāvokli, kā identificēts kopā ar tipa sertifikāta vai konstrukcijas apstiprinājuma turētāju.

2. KONSTRUKCIJA

Jebkāda ar ražojumu, daļu vai ierīci saistīta atteice, darbības traucējumi, defekts vai cits atgadījums, kas radījis vai var radīt nedrošu stāvokli.

*Piezīme.* Šo sarakstu piemēro atgadījumiem ar ražojumu, daļu, ierīci vai vadības un uzraudzības iekārtu (*CMU*) ([1]), uz kuru attiecas tipa sertifikāts, ierobežots tipa sertifikāts, papildu tipa sertifikāts, *ETSO* atļauja, nozīmīga remonta projekta apstiprinājums vai jebkurš cits attiecīgs apstiprinājums vai deklarācija, ko uzskata par izsniegtu saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 748/2012 ([2]).

3. APKOPE UN LIDOJUMDERĪGUMA UZTURĒŠANAS VADĪBA

1) Nopietni konstrukcijas bojājumi (piemēram, plaisas, paliekoša deformācija, atslāņošanās, atdalīšanās, apdegums, pārmērīgs nodilums vai korozija), kas konstatēti gaisa kuģa vai komponenta tehniskās apkopes laikā.

2) Šķidrumu (piemēram, hidrauliskā šķidruma, degvielas, eļļas, gāzes vai citu šķidrumu) ievērojama noplūde vai piesārņojums.

3) Jebkuras dzinēja vai spēka iekārtas un/vai transmisijas daļas atteice vai darbības traucējumi, kuru dēļ rodas viens vai vairāki šādi apstākļi:

   a) komponentu/atlūzu atdalīšanās;

   b) dzinēja stiprinājuma konstrukcijas atteice.

4) Propellera bojājums, atteice vai defekts, kas varēja izraisīt propellera vai jebkuras lielas propellera daļas atdalīšanos lidojuma laikā un/vai propellera vadības darbības traucējumus.

5) Galvenā rotora pārnesumkārbas/savienojuma bojājums, atteice vai defekts, kas varēja izraisīt rotora mezgla atdalīšanos lidojuma laikā un/vai rotora vadības darbības traucējumus.

6) Drošumam būtiskas sistēmas vai iekārtas, tai skaitā avārijas sistēmas vai iekārtas, nopietni darbības traucējumi tehniskās apkopes testu laikā vai šo sistēmu, arī *CMU*, neaktivizēšana pēc apkopes.

7) Anormāla sistēmas darbība informācijas drošības incidenta dēļ (piemēram, apdraudēta informācija vai dati, ļaunprogrammatūras infekcija, izkliedētais pakalpojuma atteikums (*DDoS*).

8) Gaisa kuģa vai *CMU* komponentu nepareiza montāža vai uzstādīšana, kas konstatēta šim konkrētajam nolūkam neparedzētas pārbaudes vai testa laikā.

([1]) Saskaņā ar Deleģētās regulas (ES) 2019/945 3. panta 38. punktu "vadības un uzraudzības iekārta" ("CMU") ir bezpilota gaisa kuģa tālvadības un uzraudzības ierīce, kas definēta Regulas (ES) 2018/1139 3. panta 32. punktā.

([2]) Komisijas Regula (ES) Nr. 748/2012 (2012. gada 3. augusts), ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV L 224, 21.8.2012., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

9) Kļūdains nopietna defekta novērtējums vai nopietna neatbilstība *MEL* un tehniskā žurnāla procedūrām.

10) Elektroinstalācijas starpsavienojumu sistēmas (*EWIS*) nopietns bojājums.

11) Jebkurš defekts kritiskā daļā ar kontrolētu darbmūžu, kura dēļ daļa norakstāma pirms noteiktā darbmūža beigām.

12) Nezināmas, aizdomīgas izcelsmes ražojumu, neuzstādītu iekārtu, komponentu vai materiālu vai lietošanai nederīgu kritisku komponentu izmantošana.

13) Maldinoša, nepareiza vai nepietiekama informācija par piemērojamiem tehniskās apkopes datiem vai procedūrām, kuras dēļ var rasties nopietnas tehniskās apkopes kļūdas; te ietvertas arī valodas problēmas.

14) Gaisa kuģa, arī *CMU*, tehniskās apkopes ierobežojumu, procedūru vai plānotās apkopes nepareiza kontrole vai piemērošana.

15) Gaisa kuģa vai *CMU* laišana ekspluatācijā pēc tehniskās apkopes, ja ir jebkāda neatbilstība, kas apdraud lidojumu drošumu.

16) Nopietni bojājumi, kuri gaisa kuģim, tā daļai vai *CMU* tehniskās apkopes darbību laikā nodarīti, jo apkope ir veikta nepareizi vai ir izmantotas nepiemērotas vai lietošanai nederīgas atbalsta iekārtas uz zemes, un kuru dēļ vajadzīgas papildus tehniskās apkopes darbības.

17) Konstatēti degšanas, kušanas, dūmošanas, dzirksteļošanas, pārkaršanas vai ugunsgrēka atgadījumi.

18) Jebkāds atgadījums, kad cilvēka rīcība, arī personāla nogurums, ir tieši veicinājusi vai varēja veicināt nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu.

19) Nozīmīgi darbības traucējumi, uzticamības problēmas vai atkārtotas ierakstīšanas kvalitātes problēmas, kas ietekmē lidojuma reģistratoru sistēmu (piemēram, lidojuma parametru reģistrēšanas sistēmu, datu pārraides ierakstīšanas sistēmu vai pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīču sistēmu), vai lidojuma reģistratoru sistēmas, arī tādas, kas ir uzstādīta *CMU*, izmantojamības nodrošināšanai vajadzīgās informācijas trūkums.

20) *CMU* neapstiprinātas konfigurācijas vai uzstādīšanas izmantošana vai iespējama izmantošana.”

*III PIELIKUMS*

*"III PIELIKUMS*

**ATGADĪJUMI, KAS SAISTĪTI AR AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMIEM UN IEKĀRTĀM**

*Piezīme.* Šis pielikums ir strukturēts tā, lai attiecīgie atgadījumi būtu saistīti ar to darbību kategorijām, kuru laikā, vadoties pēc pieredzes, tie parasti tiek novēroti, tādējādi vienkāršojot ziņošanu par minētajiem atgadījumiem. Tomēr attiecībā uz šo sarakstu nedrīkst uzskatīt, ka par atgadījumiem nav jāziņo, ja tie notiek ārpus darbību kategorijas, ar kuru tie sarakstā sasaistīti.

1. AR GAISA KUĢI SAISTĪTI ATGADĪJUMI

1) Sadursme vai bīstama satuvošanās uz zemes vai gaisā starp gaisa kuģi un citu gaisa kuģi vai *UAS*, zemi vai šķērsli ([1]), arī gandrīz notikusi sadursme ar zemes reljefu, nezaudējot kontroli (gandrīz *CFIT*).

2) Minimālās distances neievērošana ([2]).

3) Nepietiekama distance ([3]).

4) Gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēmas sadursmju novēršanas norādes (*ACAS RA*).

5) Sadursme ar savvaļas dzīvniekiem, arī sadursme ar putniem.

6) Novirzīšanās no manevrēšanas ceļa vai skrejceļa.

7) Faktisks vai iespējams šķērslis uz manevrēšanas ceļa vai skrejceļa.

8) Šķērslis pieejas beigu posma un pacelšanās zonā (*FATO*).

9) Gaisa kuģa novirzīšanās no gaisa satiksmes vadības (*ATC*) atļaujas vai norādījumiem.

10) Gaisa kuģa atkāpšanās no piemērojamo gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) noteikumu ievērošanas:

a) gaisa kuģa atkāpšanās no piemērojamajām publicētajām *ATM* procedūrām;

b) gaisa telpas pārkāpšana, arī neatļauta iekļūšana gaisa telpā;

c) ar *ATM* saistītā gaisa kuģa aprīkojuma izvietojums un izmantojums, kas neatbilst piemērojamajiem noteikumiem.

11) Pilotējama gaisa kuģa iekļūšana aktīvā "U-space" gaisa telpā, kas noteikta kontrolētā gaisa telpā.

12) Ar izsaukuma signālu pārprašanu saistīti atgadījumi.

2. PAKALPOJUMU VAI FUNKCIJU PASLIKTINĀŠANĀS VAI PILNĪGS ZUDUMS

1) Nespēja sniegt *ATM* pakalpojumus vai izpildīt *ATM* funkcijas:

a) nespēja sniegt gaisa satiksmes vadības pakalpojumus vai izpildīt gaisa satiksmes vadības pakalpojumu funkcijas;

b) nespēja sniegt gaisa telpas pārvaldības pakalpojumus vai izpildīt gaisa telpas pārvaldības funkcijas;

c) nespēja sniegt gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības un kapacitātes pakalpojumus vai izpildīt gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības un kapacitātes funkcijas.

2) Nespēja nodrošināt vai izpildīt "U-space" dinamisku gaisa telpas konfigurācijas maiņu (*DAR*).

3) Iztrūkstoša vai lielā mērā nepareiza, nepilnīga, neadekvāta vai maldinoša informācija no jebkura atbalsta dienesta ([4]), arī saistībā ar sliktu skrejceļa virsmas stāvokli.

([1]) Par šķērsli uzskata arī transportlīdzekli.

([2]) Te domāta situācija, kad nav nodrošināta noteiktā minimālā distance starp gaisa kuģiem vai starp gaisa kuģi un gaisa telpu, uz ko attiecas noteiktā minimālā distance.

([3]) Ja nav noteikta minimālā distance – situācija, kad tiek uzskatīts, ka gaisa kuģi palidojuši viens otram garām pārāk tuvu, lai pilotiem būtu iespējams ieturēt drošu distanci.

([4]) Piemēram: gaisa satiksmes vadības dienests (*ATS*), lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraides dienests (*ATIS*), meteoroloģiskie dienesti, navigācijas datubāzes, kartes, navigācijas kartes, aeronavigācijas informācijas dienests (*AIS*), rokasgrāmatas.

4) Sakaru pakalpojuma atteice.

5) Uzraudzības pakalpojuma atteice.

6) Datu apstrādes un paziņošanas funkcijas vai pakalpojuma atteice.

7) Navigācijas pakalpojuma atteice.

8) *ATM* sistēmas drošības atteice, kam bijusi vai varēja būt tieša negatīva ietekme uz pakalpojuma sniegšanas drošumu.

9) Gaisa satiksmes vadības dienesta (*ATS*) sektora/pozīcijas ievērojama pārslodze, kas var pasliktināt pakalpojuma sniegšanas kvalitāti.

10) Svarīgu paziņojumu nepareiza saņemšana vai interpretācija, arī lietotās valodas nepietiekama saprašana, ja tam ir bijusi vai varēja būt tieša negatīva ietekme uz pakalpojuma sniegšanas drošumu.

11) Ilgstošs sakaru zudums ar gaisa kuģi vai citu *ATS* struktūrvienību.

3. CITI ATGADĪJUMI

1) Ārkārtas situācijas (*MAYDAY*) vai steidzamības stāvokļa (*PAN call*) izsludināšana.

2) Ievērojami ārēji traucējumi aeronavigācijas dienestiem (piemēram, radioapraides stacijas, kas raida FM diapazonā, rada traucējumus instrumentālās nosēšanās sistēmai (*ILS*) vai ļoti augstas frekvences riņķa darbības radiobākai (*VOR*) un sakaru traucējumus).

3) Traucējumi, ko gaisa kuģim, *ATS* struktūrvienībai vai radiosakaru pārraidei nodara cita starpā šaujamieroči, pirotehnika, gaisa pūķi, lāzera gaismas, ļoti jaudīgas gaismas, lāzeri, bezpilota lidaparātu sistēmas (*UAS*), vai līdzīgi traucējumi.

4) Degvielas izmešana avārijas situācijā.

5) Anormāla sistēmas darbība informācijas drošības incidenta dēļ (piemēram, apdraudēta informācija vai dati, ļaunprogrammatūras infekcija, izkliedētais pakalpojuma atteikums (*DDoS*).

6) Nogurums, kas ietekmē vai var ietekmēt spēju droši veikt aeronavigācijas vai gaisa satiksmes vadības pienākumus.

7) Jebkāds atgadījums, kad cilvēka rīcība ir tieši veicinājusi vai varēja veicināt nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu.

8) Spridzināšanas draudi vai gaisa kuģa nolaupīšana (piemēro līdz 2027. gada 31. decembrim).”

*IV PIELIKUMS*

*"IV PIELIKUMS*

**ATGADĪJUMI, KAS SAISTĪTI AR LIDLAUKIEM UN PAKALPOJUMIEM UZ ZEMES**

1. LIDLAUKA DROŠUMA PĀRVALDĪBA

*Piezīme*. Šī iedaļa ir strukturēta tā, lai attiecīgie atgadījumi būtu saistīti ar to darbību kategorijām, kuru laikā, vadoties pēc pieredzes, tie parasti tiek novēroti, tādējādi vienkāršojot ziņošanu par minētajiem atgadījumiem. Tomēr attiecībā uz šo sarakstu nedrīkst uzskatīt, ka par atgadījumiem nav jāziņo, ja tie notiek ārpus darbību kategorijas, ar kuru tie sarakstā sasaistīti.

1.1. **Ar gaisa kuģi un šķērsli saistīti atgadījumi**

1) Sadursme vai bīstama satuvošanās uz zemes vai gaisā starp gaisa kuģi un citu gaisa kuģi, zemi vai šķērsli ([1]).

2) Sadursme ar savvaļas dzīvniekiem, arī sadursme ar putniem.

3) Novirzīšanās no manevrēšanas ceļa vai skrejceļa.

4) Faktisks vai iespējams šķērslis uz manevrēšanas ceļa vai skrejceļa.

5) Šķērslis vai novirzīšanās pieejas beigu posma un pacelšanās zonā (*FATO*).

6) Gaisa kuģis vai transportlīdzeklis neievēro atļauju, norādījumu vai ierobežojumu, darbojoties lidlauka manevrēšanas laukumā (piemēram, nepareizs skrejceļš vai manevrēšanas ceļš vai lidlauka ierobežotas piekļuves daļa).

7) Lidlauka manevrēšanas laukumā konstatēts svešķermenis, kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

8) Šķēršļi lidlaukā vai lidlauka tuvumā, kuri nav norādīti Aeronavigācijas informatīvajā izdevumā (*AIP*) vai paziņojumā lidotājiem (*NOTAM*) un/vai kuri nav pienācīgi marķēti vai apgaismoti.

9) Transportlīdzekļa, iekārtas vai personas izraisīti traucējumi atpakaļ stumšanas (*push-back*), vilces reversa (*power-back*) vai manevrēšanas laikā.

10) Pasažieri vai nepiederoša persona, kas bez uzraudzības atrodas uz perona.

11) Reaktīvā dzinēja gaisa strūklas, rotora lejupvērstās gaisa strūklas vai propellera gaisa strūklas ietekme.

12) Ārkārtas situācijas (*MAYDAY*) vai steidzamības stāvokļa (*PAN call*) izsludināšana.

1.2. **Pakalpojumu vai funkciju pasliktināšanās vai pilnīgs zudums**

1) Sakaru zudums vai atteice starp:

   a) lidlauka personālu, transportlīdzekļa apkalpi vai citu zemes dienestu personālu un gaisa satiksmes vadības pakalpojumu struktūrvienību vai perona pārvaldības pakalpojumu struktūrvienību;

   b) perona pārvaldības pakalpojumu struktūrvienību un gaisa kuģi, transportlīdzekli vai gaisa satiksmes vadības pakalpojumu struktūrvienību.

2) Lidlauka iekārtas vai sistēmas nopietna atteice, darbības traucējumi vai defekts, kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt gaisa kuģi vai tajā esošās personas.

3) Anormāla sistēmas darbība informācijas drošības incidenta dēļ (piemēram, apdraudēta informācija vai dati, ļaunprogrammatūras infekcija, izkliedētais pakalpojuma atteikums (*DDoS*).

4) Lidlauka apgaismojuma, marķējumu vai zīmju ievērojami trūkumi.

5) Lidlauka avārijas trauksmes sistēmas atteice.

6) Nav pieejami piemērojamajās prasībās noteiktie glābšanas un ugunsdzēsības dienesti.

([1]) Par šķērsli uzskata arī transportlīdzekli.

1.3. **Citi atgadījumi**

1) Lidlauka telpās, tā tuvumā un iekārtās konstatēts ugunsgrēks, dūmi vai sprādzieni, kas ir apdraudējuši vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

2) Tāda neatļauta *UAS* ekspluatācija lidlaukā vai tā apkārtnē, kas apdraud vai var apdraudēt gaisa kuģu drošu ekspluatāciju.

3) Neziņošana par nozīmīgām lidlauka ekspluatācijas nosacījumu izmaiņām, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

4) Atledošana/pretapledošanas apstrāde nav veikta, ir veikta nepareizi vai nepietiekami.

5) Ievērojama degvielas noplūde uzpildīšanas laikā.

6) Piesārņotas vai nepareiza veida degvielas/enerģijas vai citu nepieciešamu šķidrumu (arī skābekļa, slāpekļa, eļļas un dzeramā ūdens) iepildīšana.

7) Nespēja atbilstīgi rīkoties, ja skrejceļa virsmas stāvoklis ir slikts.

8) Jebkāds atgadījums, kad cilvēka rīcība ir tieši veicinājusi vai varēja veicināt nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu.

9) Ar lidlauka drošību saistīti atgadījumi (piemēram, piemēram, nesankcionēta iekļūšana, sabotāža, spridzināšanas draudi) (piemēro līdz 2027. gada 31. decembrim).

2. GAISA KUĢA APKALPOŠANA UZ ZEMES

*Piezīme*. Šī iedaļa ir strukturēta tā, lai attiecīgie atgadījumi būtu saistīti ar to darbību kategorijām, kuru laikā, vadoties pēc pieredzes, tie parasti tiek novēroti, tādējādi vienkāršojot ziņošanu par minētajiem atgadījumiem. Tomēr attiecībā uz šo sarakstu nedrīkst uzskatīt, ka par atgadījumiem nav jāziņo, ja tie notiek ārpus darbību kategorijas, ar kuru tie sarakstā sasaistīti.

2.1. **Ar gaisa kuģi un lidlauku saistīti atgadījumi**

1) Sadursme vai bīstama satuvošanās uz zemes vai gaisā starp gaisa kuģi un citu gaisa kuģi, zemi vai šķērsli ([2]).

2) Šķērslis uz skrejceļa vai manevrēšanas ceļa.

3) Novirzīšanās no skrejceļa vai manevrēšanas ceļa.

4) Ievērojams gaisa kuģa konstrukcijas, sistēmu un aprīkojuma piesārņojums, kura avots ir pārvadājamā bagāža, pasts vai krava.

5) Transportlīdzekļa, iekārtas vai personas izraisīti traucējumi atpakaļ stumšanas (*push-back*), vilces reversa (*power-back*) vai manevrēšanas laikā.

6) Lidlauka manevrēšanas laukumā konstatēts svešķermenis, kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

7) Pasažieri vai nepiederoša persona, kas bez uzraudzības atrodas uz perona.

8) Lidlauka telpās, tā tuvumā un iekārtās konstatēts ugunsgrēks, dūmi vai sprādzieni, kas ir apdraudējuši vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

9) Anormāla sistēmas darbība informācijas drošības incidenta dēļ (piemēram, apdraudēta informācija vai dati, ļaunprogrammatūras infekcija, *DDoS*).

10) Ar lidlauka drošību saistīti atgadījumi (piemēram, piemēram, nesankcionēta iekļūšana, sabotāža, spridzināšanas draudi) (piemēro līdz 2027. gada 31. decembrim).

2.2. **Pakalpojumu vai funkciju pasliktināšanās vai pilnīgs zudums**

1) Sakaru zudums vai atteice ar gaisa kuģi, transportlīdzekli, gaisa satiksmes vadības pakalpojumu struktūrvienību vai perona pārvaldības pakalpojumu struktūrvienību.

2) Lidlauka iekārtas vai sistēmas nopietna atteice, darbības traucējumi vai defekts, kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt gaisa kuģi vai tajā esošās personas.

3) Lidlauka apgaismojuma, marķējumu vai zīmju ievērojami trūkumi.

([2]) Par šķērsli uzskata arī transportlīdzekli.

2.3. **Atgadījumi, kas raksturīgi apkalpošanai uz zemes**

1) Nepareiza pasažieru apkalpošana vai izvietošana vai bagāžas, pasta vai kravas apstrāde vai iekraušana, kas var ievērojami ietekmēt gaisa kuģa svaru un/vai līdzsvaru (tai skaitā nopietnas kļūdas aprēķinos par svara un smaguma centra izvietojumu).

2) Iekāpšanas aprīkojuma noņemšana, tādējādi apdraudot gaisa kuģī esošās personas.

3) Nepareiza bagāžas, pasta vai kravas uzglabāšana vai nostiprināšana, kas jebkādā veidā var apdraudēt gaisa kuģi, tā aprīkojumu vai gaisa kuģī esošās personas vai kas var traucēt evakuāciju ārkārtas gadījumos.

4) Bīstamu preču pārvadāšana, pārvadāšanas mēģinājums vai bīstamu preču pārkraušana, kuras rezultātā ir apdraudēts vai varēja tikt apdraudēts darbības drošums vai izraisīts nedrošs stāvoklis (piemēram, incidents vai nelaimes gadījums saistībā ar bīstamām precēm, kā definēts *ICAO* tehniskajās instrukcijās ([3])).

5) Neatbilstība vajadzīgajām gaisa kuģa apkalpošanas uz zemes un apkopes procedūrām, it sevišķi atledošanas, degvielas uzpildīšanas, uzlādes vai iekraušanas procedūrām, arī iekārtu nepareiza novietošana vai noņemšana.

6) Ievērojama degvielas noplūde uzpildīšanas laikā.

7) Nepareiza degvielas/enerģijas daudzuma iepildīšana, kas var nopietni ietekmēt gaisa kuģa lidošanas ilgumu, veiktspēju, līdzsvaru vai konstrukcijas stiprību.

8) Piesārņotas vai nepareiza veida degvielas/enerģijas vai citu nepieciešamu šķidrumu (arī skābekļa, slāpekļa, eļļas un dzeramā ūdens) iepildīšana.

9) Apkalpošanai uz zemes izmantotā zemes aprīkojuma atteice, darbības traucējumi vai defekts, kas izraisīja vai var izraisīt gaisa kuģa bojājumu (piemēram, jūgierīce vai zemes strāvas avots (*GPU*)).

10) Atledošana/pretapledošanas apstrāde nav veikta, ir veikta nepareizi vai nepietiekami.

11) Bojājumi, ko gaisa kuģim nodarījis apkalpošanai uz zemes izmantotais aprīkojums vai transportlīdzekļi, ietverot arī bojājumus, par kuriem iepriekš nav ziņots.

12) Jebkāds atgadījums, kad cilvēka rīcība ir tieši veicinājusi vai varēja veicināt nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu.

13) Anormāla sistēmas darbība informācijas drošības incidenta dēļ (piemēram, apdraudēta informācija vai dati, ļaunprogrammatūras infekcija, izkliedētais pakalpojuma atteikums (*DDoS*).

14) eatbilstība bagāžas un pasažiera identifikācijas prasībām (piemēro līdz 2027. gada 31. decembrim).”

([3]) Tehniskās instrukcijas bīstamu preču drošiem gaisa pārvadājumiem (*ICAO* Dok. 9284).

*V PIELIKUMS*

*"V PIELIKUMS*

**ATGADĪJUMI, KAS SAISTĪTI AR PILOTĒJAMIEM GAISA KUĢIEM, KURI NAV KOMPLEKSI GAISA KUĢI AR DZINĒJU, ARĪ AR PLANIERIEM UN PAR GAISU VIEGLĀKIEM LIDAPARĀTIEM**

Šajā pielikumā:

a) "gaisa kuģis, kas nav komplekss gaisa kuģis ar dzinēju" ir jebkurš gaisa kuģis, kas nav Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2023/1020 ([1]) I pielikuma 129. punktā definētais gaisa kuģis;

b) "planieris" lieto nozīmē, kas noteikta Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 ([2]) 2. panta 117. punktā;

c) "par gaisu vieglāki lidaparāti" lieto nozīmē, kas noteikta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/43/EK ([3]) pielikuma iedaļas "Šajā sarakstā lietoto terminu definīcijas" ML10. punktā.

1. PILOTĒJAMI GAISA KUĢI, KAS NAV KOMPLEKSI GAISA KUĢI AR DZINĒJU, IZŅEMOT PLANIERUS UN PAR GAISU VIEGLĀKUS LIDAPARĀTUS

*1. piezīme.* Šī iedaļa ir strukturēta tā, lai attiecīgie atgadījumi būtu saistīti ar to darbību kategorijām, kuru laikā, vadoties pēc pieredzes, tie parasti tiek novēroti, tādējādi vienkāršojot ziņošanu par minētajiem atgadījumiem. Tomēr attiecībā uz šo sarakstu nedrīkst uzskatīt, ka par atgadījumiem nav jāziņo, ja tie notiek ārpus darbību kategorijas, ar kuru tie sarakstā sasaistīti.

*2. piezīme.* Šajā V pielikumā ir iekļauti atgadījumi un cita ar drošību saistīta informācija, par kuru ir jāziņo, ekspluatējot pilotējamus gaisa kuģus, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, arī planierus un par gaisu vieglākus lidaparātus.

1.1. **Gaisa kuģa ekspluatācija**

1) Netīša kontroles zaudēšana.

2) Nosēšanās ārpus paredzētās nosēšanās zonas.

3) Nespēja vai neizdošanās sasniegt vajadzīgo gaisa kuģa veiktspēju, kas paredzēta normālos apstākļos pacelšanās, augstuma uzņemšanas vai nosēšanās laikā.

4) Šķērslis uz skrejceļa.

5) Novirzīšanās no skrejceļa.

6) Jebkāds lidojums, kas veikts ar gaisa kuģi, kurš nebija lidojumderīgs vai attiecībā uz kuru gatavošanās lidojumam netika pabeigta, un kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

7) Ja gaisa kuģis nav sertificēts atbilstoši instrumentālo lidojumu noteikumiem (*IFR*) vai ja pilots nav kvalificēts atbilstoši *IFR*, – netīša ielidošana instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos (*IMC*), kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

8) Netīša kravas nomešana ([4]).

([1]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1020 (2023. gada 24. maijs), ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz helikopteru ekspluatāciju neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta vajadzībām (OV L 137, 25.5.2023., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1020/oj).

([2]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 (2012. gada 26. septembris), ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010 (OV L 281, 13.10.2012., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/43/EK (2009. gada 6. maijs), ar ko vienkāršo noteikumus un nosacījumus ar aizsardzību saistīto ražojumu sūtījumiem (OV L 146, 10.6.2009., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/43/oj).

([4]) Šis punkts attiecas tikai uz komerceksploatāciju Regulas (ES) Nr. 2018/1139 3. panta 24. punkta nozīmē "komerciālie gaisa pārvadājumi" ir gaisa kuģa ekspluatācija pasažieru, kravas vai pasta pārvadāšanai, saņemot par to atalgojumu vai citu mantisku atlīdzību.

1.2. **Tehniski atgadījumi**

1) Anormāla spēcīga vibrācija (piemēram, elerona vai augstumstūres "drebēšana" vai propellera vibrēšana).

2) Jebkuras lidojuma vadības ierīces nepareiza darbība vai atvienošanās.

3) Gaisa kuģa konstrukcijas atteice vai ievērojama tās stāvokļa pasliktināšanās.

4) Gaisa kuģa konstrukcijas vai iekārtas jebkuras daļas zaudēšana lidojuma laikā.

5) Dzinēja, rotora, propellera, degvielas sistēmas vai citas pamatsistēmas atteice.

6) Jebkāda šķidruma noplūde, kas radīja ugunsgrēka draudus vai gaisa kuģa konstrukcijas, sistēmu vai aprīkojuma potenciāli bīstamu kontamināciju vai kas apdraudēja gaisa kuģī esošās personas.

1.3. **Mijiedarbība ar aeronavigācijas pakalpojumiem un gaisa satiksmes pārvaldību**

1) Mijiedarbība ar aeronavigācijas pakalpojumiem (piemēram, sniegti nepareizi pakalpojumi, pretrunīgi ziņojumi vai atkāpes no atļaujas), kas ir apdraudējušas vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

2) Gaisa telpas pārkāpšana.

1.4. **Ārkārtas situācijas un citas kritiskas situācijas**

1) Jebkāds atgadījums, kura dēļ veikts ārkārtas palīdzības izsaukums.

2) Ugunsgrēks, sprādziens, dūmi, toksiskas gāzes vai toksiski izgarojumi gaisa kuģī.

3) Pilota darba nespēja, kuras dēļ tas nav spējīgs pildīt kādu pienākumu.

1.5. **Ārējā vide un meteoroloģiskie apstākļi**

1) Sadursme uz zemes vai gaisā ar citu gaisa kuģi, zemi vai šķērsli ([5]).

2) Bīstama satuvošanās uz zemes vai gaisā ar citu gaisa kuģi, zemi vai šķērsli ([6]), kuras dēļ jāveic ārkārtas izvairīšanās manevrs, kas vajadzīgs, lai izvairītos no sadursmes.

3) Sadursme ar savvaļas dzīvniekiem, arī sadursme ar putniem, kas izraisījusi gaisa kuģa bojājumus vai jebkura pamatpakalpojuma zudumu vai darbības traucējumus.

4) Traucējumi, ko gaisa kuģim nodara šaujamieroči, pirotehnika, gaisa pūķi, lāzera gaismas, ļoti jaudīgas gaismas, lāzeri, bezpilota gaisa kuģu sistēmas (*UAS*), lidmodeļi, vai līdzīgi traucējumi.

5) Zibens trāpījums, kas izraisījis gaisa kuģa bojājumus vai funkciju zudumu.

6) Saskare ar spēcīgu turbulenci, kas izraisījusi gaisa kuģī esošo personu traumas vai nepieciešamību pēc lidojuma veikt turbulences radīto gaisa kuģa bojājumu pārbaudi.

7) Apledojums, arī karburatora apledojums, kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

1.6. **Informācijas drošība**

1) Anormāla sistēmas darbība informācijas drošības incidenta dēļ (piemēram, apdraudēta informācija vai dati, ļaunprogrammatūras infekcija, izkliedētais pakalpojuma atteikums (*DDoS*).

1.7. **Ar "U-space" saistīti atgadījumi**

1) Iekļūšana "U-space" gaisa telpā, kas noteikta nekontrolētā gaisa telpā, bez aktīvas e-pamanāmības ierīces ([7]).

2) Nozīmīgi darbības traucējumi, uzticamības problēmas vai atkārtotas kvalitātes problēmas, kas ietekmē e-pamanāmības ierīces vai iekārtas.

3) Tuva sastapšanās ar bezpilota gaisa kuģi, veicot tranzītu "U-space" gaisa telpā.

([5]) Par šķērsli uzskata arī transportlīdzekli.
([6]) Par šķērsli uzskata arī transportlīdzekli.
([7]) Pilotējamu gaisa kuģu e-pamanāmība "U-space" gaisa telpā saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/666 (2021. gada 22. aprīlis), ar ko Regulu (ES) Nr. 923/2012 groza attiecībā uz prasībām pilotējamās aviācijas darbībai "U-space" gaisa telpā (OV L 139, 23.4.2021., 187. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/666/oj).

2. PLANIERI

*Piezīme.* Šī iedaļa ir strukturēta tā, lai attiecīgie atgadījumi būtu saistīti ar to darbību kategorijām, kuru laikā, vadoties pēc pieredzes, tie parasti tiek novēroti, tādējādi vienkāršojot ziņošanu par minētajiem atgadījumiem. Tomēr attiecībā uz šo sarakstu nedrīkst uzskatīt, ka par atgadījumiem nav jāziņo, ja tie notiek ārpus darbību kategorijas, ar kuru tie sarakstā sasaistīti.

2.1. **Gaisa kuģa ekspluatācija**

1) Netīša kontroles zaudēšana.

2) Atgadījums, kad planiera pilots nespēja atlaist vinčas trosi vai planiera vilkšanas trosi un to nācās darīt, izmantojot ārkārtas procedūras.

3) Jebkāda vinčas troses vai planiera vilkšanas troses atlaišana, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt planieri, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

4) Ja planierim ir dzinējs, dzinēja atteice pacelšanās laikā.

5) Jebkāds lidojums, kas veikts ar planieri, kurš nebija lidojumderīgs vai attiecībā uz kuru gatavošanās lidojumam netika pabeigta, un kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt planieri, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

2.2. **Tehniski atgadījumi**

1) Anormāla spēcīga vibrācija (piemēram, elerona vai augstumstūres "drebēšana" vai propellera vibrēšana).

2) Jebkuras lidojuma vadības ierīces nepareiza darbība vai atvienošanās.

3) Planiera konstrukcijas atteice vai ievērojama tās stāvokļa pasliktināšanās.

4) Planiera konstrukcijas vai iekārtas jebkuras daļas zaudēšana lidojuma laikā.

2.3. **Mijiedarbība ar aeronavigācijas pakalpojumiem un gaisa satiksmes pārvaldību**

1) Mijiedarbība ar aeronavigācijas pakalpojumiem (piemēram, sniegti nepareizi pakalpojumi, pretrunīgi ziņojumi vai atkāpes no atļaujas), kas ir apdraudējušas vai varēja apdraudēt planieri, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

2) Gaisa telpas pārkāpšana.

2.4. **Ārkārtas situācijas un citas kritiskas situācijas**

1) Jebkāds atgadījums, kura dēļ veikts ārkārtas palīdzības izsaukums.

2) Jebkāda situācija, kad nav pieejama droša nosēšanās zona.

3) Ugunsgrēks, sprādziens, dūmi vai toksiskas gāzes vai izgarojumi planierī.

4) Pilota darba nespēja, kuras dēļ tas nav spējīgs pildīt kādu pienākumu.

2.5. **Ārējā vide un meteoroloģiskie apstākļi**

1) Sadursme uz zemes vai gaisā ar gaisa kuģi, zemi vai šķērsli ([8]).

2) Bīstama satuvošanās uz zemes vai gaisā ar gaisa kuģi, zemi vai šķērsli ([9]), kuras dēļ jāveic ārkārtas izvairīšanās manevrs, kas vajadzīgs, lai izvairītos no sadursmes.

3) Traucējumi, ko planierim nodara šaujamieroči, pirotehnika, gaisa pūķi, lāzera gaismas, ļoti jaudīgas gaismas, lāzeri, bezpilota gaisa kuģu sistēmas (*UAS*), lidmodeļi, vai līdzīgi traucējumi.

4) Zibens trāpījums, kas izraisījis planiera bojājumus.

2.6. **Ar "U-space" saistīti atgadījumi**

1) Iekļūšana "U-space" gaisa telpā, kas noteikta nekontrolētā gaisa telpā, bez aktīvas e-pamanāmības ierīces.

2) Nozīmīgi darbības traucējumi, uzticamības problēmas vai atkārtotas kvalitātes problēmas, kas ietekmē e-pamanāmības ierīces vai iekārtas.

3) Tuva sastapšanās ar bezpilota gaisa kuģi, veicot tranzītu "U-space" gaisa telpā.

([8]) Par šķērsli uzskata arī transportlīdzekli.
([9]) Par šķērsli uzskata arī transportlīdzekli.

3. PAR GAISU VIEGLĀKI LIDAPARĀTI (GAISA BALONI UN DIRIŽABĻI)

*Piezīme.* Šī iedaļa ir strukturēta tā, lai attiecīgie atgadījumi būtu saistīti ar to darbību kategorijām, kuru laikā, vadoties pēc pieredzes, tie parasti tiek novēroti, tādējādi vienkāršojot ziņošanu par minētajiem atgadījumiem. Tomēr attiecībā uz šo sarakstu nedrīkst uzskatīt, ka par atgadījumiem nav jāziņo, ja tie notiek ārpus darbību kategorijas, ar kuru tie sarakstā sasaistīti.

3.1. **Gaisa kuģa ekspluatācija**

1) Jebkāds lidojums, kas veikts par gaisu vieglākā lidaparātā, kurš nebija lidojumderīgs vai attiecībā uz kuru gatavošanās lidojumam netika pabeigta, un kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt par gaisu vieglāku lidaparātu, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

2) Dežūrliesmas degļa netīša pilnīga izdzišana.

3.2. **Tehniski atgadījumi**

1) Jebkuras šādas daļas vai vadības ierīces atteice: gāzes tvertnes iegremdētā caurule, apvalka trīsis, vadības virve, pietauvošanas trose, noplūde gar degļa vārsta blīvi, noplūde gar gāzes tvertnes vārsta blīvi, karabīne, gāzes caurules bojājums, pacelšanās gāzes vārsts, apvalks vai balonete, ventilators, spiediena izlīdzināšanas vārsts (gāzes gaisa balonam), vinča (pietauvotam gāzes gaisa balonam).

2) Pacelšanās gāzes ievērojama noplūde vai zudums (piemēram, porainums, atvērti pacelšanās gāzes vārsti).

3.3. **Mijiedarbība ar aeronavigācijas pakalpojumiem un gaisa satiksmes pārvaldību**

1) Mijiedarbība ar aeronavigācijas pakalpojumiem (piemēram, sniegti nepareizi pakalpojumi, pretrunīgi ziņojumi vai atkāpes no atļaujas), kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt par gaisu vieglāku lidaparātu, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

2) Gaisa telpas pārkāpšana.

3.4. **Ārkārtas situācijas un citas kritiskas situācijas**

1) Jebkāds atgadījums, kura dēļ veikts ārkārtas palīdzības izsaukums.

2) Ugunsgrēks, sprādziens, dūmi vai toksiski izgarojumi par gaisu vieglākā lidaparātā (izņemot degļa parasto darbību).

3) Par gaisu vieglākā lidaparātā esošo personu izmešana no groza vai gondolas.

4) Pilota darba nespēja, kuras dēļ tas nav spējīgs pildīt kādu pienākumu.

5) Uz zemes esošā personāla netīša pacelšana vai vilkšana, kas izraisījusi personas bojāeju vai traumas.

3.5. **Ārējā vide un meteoroloģiskie apstākļi**

1) Sadursme vai bīstama satuvošanās uz zemes vai gaisā ar gaisa kuģi, zemi vai šķērsli ([10]), kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt par gaisu vieglāku lidaparātu, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

2) Traucējumi, ko par gaisu vieglākam lidaparātam nodara šaujamieroči, pirotehnika, gaisa pūķi, lāzera gaismas, ļoti jaudīgas gaismas, lāzeri, bezpilota gaisa kuģu sistēmas (*UAS*), lidmodeļi, vai līdzīgi traucējumi.

3) Negaidīta saskare ar nelabvēlīgiem laika apstākļiem, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt par gaisu vieglāku lidaparātu, tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

3.6. **Ar "U-space" saistīti atgadījumi**

1) Iekļūšana "U-space" gaisa telpā, kas noteikta nekontrolētā gaisa telpā, bez aktīvas e-pamanāmības ierīces.

2) Nozīmīgi darbības traucējumi, uzticamības problēmas vai atkārtotas kvalitātes problēmas, kas ietekmē e-pamanāmības ierīces vai iekārtas.

3) Tuva sastapšanās ar bezpilota gaisa kuģi, veicot tranzītu "U-space" gaisa telpā."

([10]) Par šķērsli uzskata arī transportlīdzekli.

*VI PIELIKUMS*

*"VI PIELIKUMS*

**ATGADĪJUMI, KAS SAISTĪTI AR BEZPILOTA GAISA KUĢU SISTĒMU EKSPLUATĀCIJU**

*1. piezīme.* Šis pielikums ir strukturēts tā, lai attiecīgie atgadījumi būtu saistīti ar to darbību kategorijām, kuru laikā, vadoties pēc pieredzes, tie parasti tiek novēroti, tādējādi vienkāršojot ziņošanu par minētajiem atgadījumiem. Tomēr attiecībā uz šo sarakstu nedrīkst uzskatīt, ka par atgadījumiem nav jāziņo, ja tie notiek ārpus darbību kategorijas, ar kuru tie sarakstā sasaistīti.

*2. piezīme.* Šajā pielikumā ir iekļauti atgadījumi un cita ar drošību saistīta informācija, par kuru jāpaziņo tādu *UAS* ekspluatācijas laikā, kurām saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 56. panta 1. un 5. punktu ir nepieciešams sertifikāts vai konstrukcijas atbilstības deklarācija.

*3. piezīme.* Bezpilota gaisa kuģu pilotiem un *UAS* ekspluatantiem, veicot operācijas "U-space" gaisa telpā, ir jāziņo par 6. punktā uzskaitītajiem atgadījumiem "U-space" gaisa telpā.

1. GAISA KUĢA EKSPLUATĀCIJA

1.1. **Lidojuma plānošana un *UAS* sagatavošana**

1) *UAS* ekspluatācijas plānošana ekspluatācijas apjomā, kas pārsniedz izsniegtajās atļaujās aprakstītos ierobežojumus vai vieglo *UAS* ekspluatanta sertifikātā (*LUC*) noteiktās tiesības.

2) *UAS* ekspluatācijas neatbilstoša plānošana un ar to saistītie riska mazināšanas pasākumi, kas ir apdraudējuši vai varēja apdraudēt jebkuru gaisa kuģi vai jebkuru citu personu (piemēram, ārkārtas un avārijas procedūras, darbības apjoms, taktiskās mazināšanas veiktspējas prasības (*TMPR* ([1]))).

3) Nepareizu datu vai kļūdainu ierakstu izmantošana *UAS* vai navigācijas vai veiktspējas aprēķiniem izmantotajā aprīkojumā, kuras dēļ ir izraisīti *UAS* darbības traucējumi vai atteice un tādējādi ir apdraudēts vai varēja tikt apdraudēts jebkurš gaisa kuģis vai persona.

4) *UAS* konfigurācijas neatbilstība ražotāja vai kompetentās iestādes noteiktajiem vai atļautajiem norādījumiem (piemēram, derīgās kravas, programmatūras konfigurācija utt.), kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt bezpilota gaisa kuģi vai jebkuru citu gaisa kuģi vai personu.

5) Bīstamu preču pārvadāšana vai pārvadāšanas mēģinājums neatbilstoši spēkā esošajiem tiesību aktiem, arī nepareiza bīstamu preču marķēšana, iepakošana un apstrāde.

6) Nepareizs, nepiemērots vai bojāts enerģijas avots (arī degviela).

7) Atledošana/pretapledošanas apstrāde nav veikta, ir veikta nepareizi vai nepietiekami.

1.2. **Ekspluatācija, kas saistīta ar pacelšanos no lidlauka vai vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauka un nosēšanos šādā lidlaukā**

1) Šķērslis uz skrejceļa vai pieejas beigu posma un pacelšanās zonā (*FATO*).

2) Novirzīšanās no skrejceļa.

3) Jebkāda pārtraukta pacelšanās.

4) Faktiska pacelšanās, pieeja vai nosēšanās vai pacelšanās, pieejas vai nosēšanās mēģinājums ar nepareizu konfigurācijas iestatījumu.

5) Astes, propellera lāpstas/spārna gala vai dzinēja gondolas saskare ar zemi pacelšanās vai nosēšanās laikā.

6) Ar reaktīvā dzinēja gaisa strūklu vai rotora un propelleru lejupvērsto un uz āru vērsto gaisa strūklu saistīti atgadījumi, kas ir apdraudējuši vai varēja apdraudēt jebkuru gaisa kuģi vai personu.

7) Smagnēja, priekšlaicīga un novēlota nosēšanās.

8) Bojājums, ko izraisījis svešķermenis/atlūzas (*FOD*) vai slikts virsmas stāvoklis pacelšanās un nosēšanās zonā.

([1]) *TMPR* ir pasākumi, kurus izmanto dronu riska novērtējumos ar mērķi novērst gaisa telpā pastāvošo atlikušo risku, lai izvairītos no sadursmēm gaisā.

1.3. **Ekspluatācija, kas saistīta ar pacelšanos un nosēšanos ārpus lidlauka vai vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauka**

1) Pacelšanās un nosēšanās ārpus paredzētās nosēšanās zonas.

2) Nepiemēroti drošības un drošuma pasākumi uz zemes, kas ir apdraudējuši vai varēja apdraudēt jebkuru personu.

1.4. **Jebkura lidojuma fāze**

1) Kontroles zaudēšana ekspluatācijas laikā.

2) Ilgstošs vizuālā kontakta zudums lidojumam tiešās redzamības zonā (*VLOS*) (piemēram, nelabvēlīgu meteoroloģisko apstākļu vai šķēršļu dēļ).

3) Situācijas apzināšanās zudums (piemēram, ar vides apstākļiem saistīts, režīma un sistēmas apzināšanās zudums, pārmērīga darba slodze, dezorientācija telpā un laikā un nepareiza mijiedarbība ar bezpilota gaisa kuģa tālvadības ierīcēm (vadības un uzraudzības iekārtu (*CMU*) ([2])).

4) Nepareiza degvielas vai enerģijas pārvaldība (piemēram, kritiski mazs degvielas/enerģijas daudzums vai degvielas/enerģijas daudzums galamērķī mazāks par prasīto kritisko degvielas/enerģijas rezervi).

5) Nespēja vai neizdošanās sasniegt vajadzīgo gaisa kuģa veiktspēju, kas paredzēta normālos apstākļos pacelšanās, augstuma uzņemšanas vai nosēšanās laikā.

6) Ražotāja noteikto gaisa kuģa ierobežojumu pārsniegšana.

7) Ekspluatācija ar nepareizu altimetra iestatījumu.

8) *UAS* darbības automatizācijas režīma vai jebkādas no *CMU* attālinātajai apkalpei sniegtās informācijas nepareiza interpretācija, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt jebkuru gaisa kuģi vai personu.

9) Nespēja pārraidīt attālo identifikāciju vai gaisa kuģa identifikāciju.

10) Neplānota kravas vai cita ārēja aprīkojuma atdalīšanās.

11) Atkāpes no atļautā ekspluatācijas apjoma, kas pārsniedz izsniegtajās ekspluatācijas atļaujās, vieglo *UAS* ekspluatanta sertifikātā (*LUC*) vai *UAS* apstiprinātajā lidojuma plānā noteiktos ierobežojumus, tai skaitā šādus:

a) neatļauta *UAS* ekspluatācija virs cilvēku pulcēšanās vietām;

b) gaisa telpas pārkāpšana;

c) to ģeogrāfisko zonu pārkāpumi, kurās *UAS* ekspluatācija nav atļauta vai nav saņemta nepieciešamā lidojuma atļauja.

1.5. **Papildu atgadījumi, ekspluatējot *UAS* ar tajā esošām personām**

1) Fizisks diskomforts, apkalpes darbspējas zaudēšana, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt bezpilota gaisa kuģi, jebkuru citu gaisa kuģi vai personu.

2) Pasažieru salona gaisa piesārņojums, kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt tajā esošās personas vai jebkuru citu personu.

3) Grūtības savaldīt pasažierus, kas atrodas apreibinošu vielu ietekmē, vardarbīgus vai nepaklausīgus pasažierus.

4) Bezbiļetnieka atklāšana.

2. TEHNISKI ATGADĪJUMI

2.1. **Konstrukcija un sistēmas**

1) Jebkuras bezpilota gaisa kuģa daļas zaudēšana lidojuma laikā.

2) Jebkāda šķidruma noplūde, kuras dēļ ir radušies ugunsgrēka draudi vai bezpilota gaisa kuģa sistēmas potenciāli bīstama kontaminācija, vai ir apdraudēts vai varēja tikt apdraudēts bezpilota gaisa kuģis vai jebkura cita persona.

3) Lidojuma vadības ierīču darbības traucējumi vai anormāla darbība.

([2]) Saskaņā ar Deleģētās regulas (ES) 2019/945 3. panta 38. punktu vadības un uzraudzības iekārta (*CMU*) ir "bezpilota gaisa kuģa tālvadības ierīce", kā noteikts Regulas (ES) 2018/1139 3. panta 32. punktā.

4) Vadības un kontroles savienojuma darbības traucējumi, zudums vai būtiska pasliktināšanās, arī atteices, kas ietekmē tā pieejamību, veiktspēju, nepārtrauktību, integritāti vai drošību, kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt jebkuru gaisa kuģi vai personu.

5) Sadursmju novēršanas sistēmas darbības traucējumi.

6) Automātiskās ārkārtas un avārijas sistēmas vai sistēmas, kas neļauj bezpilota gaisa kuģim pamest darbības telpu (piemēram, atgriešanās mājās, automātiska nosēšanās, ģeogrāfiskās ierobežošanas, lidojuma pabeigšanas sistēmas), neatbilstoša darbība.

7) Jebkura cita bezpilota gaisa kuģa vai tā sistēmu atteice, zudums, darbības traucējumi vai bojājums, kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt jebkuru citu gaisa kuģi vai personu.

8) *CMU* atteice, zudums, darbības traucējumi vai bojājums, kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt jebkuru citu gaisa kuģi vai personu.

2.2. **Dzinējiekārtas (arī dzinēji, propelleri un rotora sistēmas) un spēka palīgiekārtas (*APU*)**

1) Jebkura dzinēja liesmas noraušana vai apstāšanās lidojumā un cēlējspēka un vilcējspēka iekārtu vai *APU*, ja tāda ir nepieciešama, darbības traucējumi.

2) Dzinēja darbības ierobežojumu pārsniegšana, arī jebkura ātri rotējoša komponenta (piemēram, *APU*, gaisa palaišanas iekārta, gaisa ciklus regulējoša iekārta, gaisa turbīnas motors, propelleris vai rotors) rotācijas ātruma pārsniegšana vai nespēja kontrolēt tā ātrumu.

3) Jebkura dzinēja, cēlējspēka un vilcējspēka iekārtu, *APU* vai transmisijas daļas atteice vai darbības traucējumi, kuru dēļ rodas viena vai vairākas šādas problēmas:

a) vilces reversa sistēmas atteice darboties atbilstīgi dotajām komandām;

b) nespēja kontrolēt jaudu, vilci vai rpm (apgriezieni minūtē);

c) komponentu/atlūzu atdalīšanās.

3. MIJIEDARBĪBA AR *ATM*/*ANS*

1) Nedroša gaisa satiksmes vadības (*ATC*) atļauja vai norādījumi.

2) Ilgstošs sakaru zudums ar gaisa satiksmes vadības pakalpojumu (*ATS*) struktūrvienību.

3) Pretrunīgi norādījumi no dažādām *ATS* struktūrvienībām, kuri var izraisīt distances zudumu.

4) Radiosakaru ziņojuma nepareiza interpretācija, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt bezpilota gaisa kuģi vai jebkuru citu gaisa kuģi vai personu.

5) Tīša *ATC* norādījumu neievērošana, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt bezpilota gaisa kuģi vai jebkuru citu gaisa kuģi vai personu.

6) Novirze no augstuma vai lidojuma līmeņa

4. ĀRKĀRTAS SITUĀCIJAS UN CITAS KRITISKAS SITUĀCIJAS

1) Sadursme vai bīstama satuvošanās uz zemes vai gaisā ar citu gaisa kuģi, zemi vai šķērsli.

2) Jebkāds avārijas manevrs, ko veic *UAS*, lai novērstu jebkādu sadursmi uz zemes vai gaisā ar citu gaisa kuģi, zemi vai šķērsli.

3) Jebkāds notikums, kura rezultātā izsludināta ārkārtas situācija.

4) Ārkārtas procedūras aktivizēšana nolūkā pabeigt lidojumu.

5) Nav piemērotas pareizas ārkārtas vai avārijas procedūras.

6) Jebkāda *UAS* degšana, kušana, dūmi, izgarojumi, dzirksteļošana, pārkaršana, ugunsgrēks vai sprādziens.

7) Jebkāda *CMU* degšana, kušana, dūmi, izgarojumi, dzirksteļošana, pārkaršana, ugunsgrēks vai sprādziens.

8) Distances vadības lidojuma apkalpes, kura veic *CMU* pārvaldību, darba nespēja, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt jebkuru gaisa kuģi vai personu.

5. ĀRĒJĀ VIDE UN METEOROLOĢISKIE APSTĀKĻI

1) Sadursme vai bīstama satuvošanās uz zemes vai gaisā ar citu gaisa kuģi, zemi vai šķērsli.

2) Gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēmas sadursmju novēršanas norādes (*ACAS RA*).

3) Sistēmas, kas brīdina par sadursmi ar zemi, piemēram, sistēmas, kas brīdina par bīstamu tuvošanos zemei (*GPWS*) un reljefa apzināšanās un brīdināšanas sistēmas (*TAWS*), autentiska "brīdinājuma" aktivizēšanās.

4) Sadursme ar savvaļas dzīvniekiem, arī sadursme ar putniem, kuras dēļ ir apdraudēts bezpilota gaisa kuģis.

5) Bojājums, ko izraisījis svešķermenis/atlūzas (*FOD*).

6) Negaidīta saskare ar sliktu skrejceļa virsmas stāvokli.

7) Saskare ar pēcstrūklas turbulenci, kas ir apdraudējusi vai varēja apdraudēt gaisa kuģi vai personu.

8) Traucējumi, ko bezpilota gaisa kuģim nodara šaujamieroči, pirotehnika, gaisa pūķi, lāzera gaismas, ļoti jaudīgas gaismas, lāzeri, bezpilota gaisa kuģu sistēmas (*UAS*), *UAS* apkarošanas sistēmas, vai līdzīgi traucējumi.

9) Jebkādi bargi vides apstākļi, kas izraisījuši gaisa kuģa bojājumus, apgrūtinājuši tā vadīšanu vai izraisījuši jebkuras gaisa kuģa sistēmas bojājumus vai darbības traucējumus (piemēram, zibens trāpījums, spēcīga turbulence, vēja nobīde, apledojums, vulkāniskie pelni utt.).

6. AR "U-SPACE" SAISTĪTI ATGADĪJUMI

1) *UAS* ekspluatācija "U-space" gaisa telpā, kas neatbilst piemērojamajiem ekspluatācijas nosacījumiem un gaisa telpas ierobežojumiem vai ko veic ar bezpilota gaisa kuģa sistēmu, kura neatbilst noteiktajām *UAS* spējām un veiktspējas prasībām.

2) Nepilnīga, nepareiza, novēlota vai maldinoša informācija, norādījumi vai pakalpojums, ko sniedzis "U-space" pakalpojumu sniedzējs (*USSP*) un kas ir apdraudējis vai varēja apdraudēt bezpilota gaisa kuģi vai jebkuru citu gaisa kuģi vai personu.

3) Lidojuma atļaujas noteikumu neievērošana (piemēram, lidojuma atļaujas neesība, lidojuma atļaujas neaktivizēšana, novirzes no lidojuma atļaujā norādītā maršruta vai laika).

4) Neatļauta "U-space" gaisa telpas pamešana.

5) Nepareiza "U-space" pakalpojumu izmantošana, kuras dēļ zūd situācijas apzināšanās.

6) Nespēja veikt dinamiskas gaisa telpas konfigurācijas maiņas (*DAR*) procedūru.

7) Nepietiekams attālums starp bezpilota gaisa kuģi un jebkuru pilotējamu gaisa kuģi.

8) Sastapšanās ar pilotējamu gaisa kuģi aktīvā "U-space" gaisa telpā, kas noteikta kontrolētā gaisa telpā.

9) Sastapšanās ar pilotējamu gaisa kuģi, kurš nav viegli saskatāms, "U-space" gaisa telpā, kas noteikta nekontrolētā gaisa telpā.

10) Sastapšanās ar nesadarbīgu bezpilota gaisa kuģi "U-space" gaisa telpā.

7. CITI ATGADĪJUMI

1) Jebkāds atgadījums, kad cilvēka rīcība, arī ekspluatanta personāla nogurums un nepietiekama apmācība/kvalifikācija un saziņas trūkums apkalpes locekļu starpā, ir tieši veicinājusi vai varēja veicināt nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu.

8. INFORMĀCIJAS DROŠĪBA

1) Anormāla sistēmas darbība informācijas drošības incidenta dēļ (piemēram, apdraudēta informācija vai dati, ļaunprogrammatūras infekcija, izkliedētais pakalpojuma atteikums (*DDoS*)."