2026/1821

28.7.2026

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2026/1821 AL COMISIEI

din 27 iulie 2026

de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1018 de stabilire a unei liste de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu, în ceea ce privește sistemele de aeronave fără pilot la bord (UAS), evenimentele U-space, evenimentele prevăzute în partea IS, precum și eliminarea anumitor evenimente de securitate a aviației din cerințele de raportare obligatorie

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei ([1]), în special articolul 4 alineatul (5),

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 4 alineatul (5) primul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 376/2014, Comisia trebuie să adopte o listă de clasificare a evenimentelor la care trebuie să se facă referire în cazul raportării evenimentelor, în temeiul sistemelor de raportare obligatorie instituite prin regulamentul antemenționat și care se încadrează în categoriile menționate la articolul 4 alineatul (1) din respectivul regulament.

(2) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei ([2]) stabilește o listă de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care necesită raportare obligatorie în temeiul Regulamentului (UE) nr. 376/2014.

(3) Evaluarea Regulamentului (UE) nr. 376/2014 ([3]) efectuată de Comisie în 2020 a concluzionat că, deși evenimentele care implică sisteme de aeronave fără pilot la bord (UAS) intră în domeniul de aplicare al regulamentului respectiv, este nevoie de claritate în ceea ce privește stabilirea evenimentelor care trebuie raportate în mod obligatoriu.

(4) În prezent, există suficientă experiență operațională în ceea ce privește evenimentele UAS pentru a facilita identificarea potențialelor riscuri semnificative pentru siguranța aviației și pentru a stabili cerințele de raportare adecvate.

(5) Având în vedere diferențele tehnologice și operaționale dintre UAS și aeronavele cu pilot la bord, ar trebui inclusă o anexă separată pentru UAS, care să cuprindă evenimente specifice relevante pentru operațiunile UAS, pentru a distinge evenimentele specifice UAS, menținând în același timp integritatea clasificărilor existente pentru aeronavele cu pilot la bord.

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

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei din 29 iunie 2015 de stabilire a unei liste de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 163, 30.6.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

([3]) Document de lucru al serviciilor Comisiei – Evaluarea Regulamentului (UE) nr. 376/2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, SWD(2021) 30 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/aviation-safety-evaluation-confirms-continued-relevance-eu-rules-follow-procedures-following-safety-2021-02-18_en?prefLang=ro.

(6) Raportarea obligatorie a evenimentelor legate de operarea UAS ar trebui să se limiteze la acele operațiuni UAS care prezintă un risc semnificativ pentru siguranța aviației, în conformitate cu abordarea bazată pe riscuri instituită în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului ([4]). În temeiul articolului 56 alineatele (1) și (5) din regulamentul respectiv, operațiunile UAS care necesită fie un certificat, fie o declarație pentru proiect au un profil de risc inerent mai ridicat din cauza mediilor operaționale complexe, a aeronavelor de înaltă performanță sau a interacțiunilor cu aviația cu pilot la bord. Astfel de operațiuni UAS necesită raportarea obligatorie a evenimentelor legate de siguranță, pentru a asigura identificarea și atenuarea riscurilor.

(7) În schimb, operațiunile UAS care nu necesită un certificat sau o declarație sunt exceptate de la raportarea listei de evenimente. Această abordare specifică asigură proporționalitatea continuă a obligațiilor de raportare cu nivelul de risc, menținând în același timp alinierea la cadrul existent al Uniunii în materie de siguranță a aviației.

(8) Este important să se ia totodată în considerare riscurile în noi scenarii, cum ar fi operațiunile UAS în spațiul aerian U-space ([5]). Având în vedere natura de risc a operațiunilor U-space, în particular în mediile urbane și în cele dens populate, evenimente precum o coliziune sau o pierdere a controlului ar putea reprezenta o amenințare semnificativă la adresa siguranței persoanelor și a bunurilor de la sol, precum și a altor utilizatori ai spațiului aerian. Creșterea preconizată a numărului operațiunilor UAS în U-space sporește aceste riscuri, ceea ce face ca raportarea, astfel cum este prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 376/2014, să fie esențială pentru identificarea în timp util a pericolelor, atenuarea riscurilor și prevenirea accidentelor și a incidentelor.

(9) Regulamentul (UE) nr. 376/2014 prevede în mod explicit raportarea anumitor evenimente din domeniul aviației legate de securitate care pot afecta siguranța operațiunilor. Ca atare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 include evenimentele legate de securitate în anexele sale. Regulamentul (UE) 2026/247 al Comisiei ([6]) a instituit mecanismul și procesul de raportare, clasificare, prelucrare, stocare, protecție, analiză și agregare a informațiilor privind incidentele de securitate aeronautică, în special în ceea ce privește actele de intervenție ilicită, la nivelul UE. Având în vedere acest sistem al UE de raportare a evenimentelor de securitate, s-a luat în considerare eliminarea unor evenimente legate de securitatea aeronautică care pot fi abordate mai bine de autoritățile de securitate.

(10) Unele evenimente de securitate (de exemplu, incendiile, interferențele laser) au implicații duble, de siguranță și de securitate, și ar trebui raportate atât autorităților responsabile cu siguranța, cât și autorităților de securitate, în temeiul cadrelor legislative respective. Această dublă raportare este considerată necesară, deoarece raportarea evenimentelor doar către autoritățile responsabile cu siguranța ar putea împiedica utilizarea acestor informații de către autoritățile de securitate, care au nevoie ca respectivele informații să fie disponibile cât mai rapid posibil. În plus, articolul 15 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014 restricționează utilizarea datelor raportate privind evenimentele la îmbunătățirile în materie de siguranță, interzicând partajarea lor cu alte persoane, inclusiv cu autoritățile de securitate.

(11) Raportarea amenințărilor cu bombe sau a deturnărilor, a evenimentelor legate de securitatea aerodromurilor și a nerespectării corelației între pasageri și bagaje în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1018 ar trebui menținută până când dispozițiile privind raportarea evenimentelor de securitate aeronautică prevăzute la punctul 19 din anexa la Regulamentul (UE) 2026/247 încep să se aplice de la 1 ianuarie 2028.

(12) Întrucât incidentele de securitate a informațiilor pot afecta funcționarea normală și în condiții de siguranță a sistemelor, echipamentelor și infrastructurii digitale, evenimentele generice de securitate a informațiilor au fost adăugate pe lista evenimentelor care trebuie raportate.

([4]) Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664 al Comisiei din 22 aprilie 2021 privind un cadru de reglementare pentru U-space (JO L 139, 23.4.2021, p. 161, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

([6]) Regulamentul (UE) 2026/247 al Comisiei din 2 februarie 2026 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile (JO L, 2026/247, 3.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/247/oj).

(13) Pentru a asigura funcționarea continuă, sigură și fiabilă a sistemelor, a echipamentelor și a infrastructurii digitale, anumite evenimente de securitate a informațiilor trebuie raportate în temeiul cadrului de raportare a evenimentelor de siguranță. Deși nu toate evenimentele care ar putea compromite securitatea informațiilor (de exemplu, atacurile deliberate împotriva sistemelor și datelor critice) intră în acest domeniu de aplicare, incidentele accidentale sau neintenționate (cum ar fi infectarea cu programe malware, informațiile sau datele compromise, sau perturbările sistemului cauzate de defecțiuni de securitate) pot prezenta riscuri în materie de siguranță și pot justifica investigații pentru a preveni repetarea lor. Prin urmare, a fost inclusă o referință amplă și generică pentru a surprinde aceste evenimente fără detalii prescriptive.

(14) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 se modifică după cum urmează:

1. anexa I se înlocuiește cu anexa I la prezentul regulament;
2. anexa II se înlocuiește cu anexa II la prezentul regulament;
3. anexa III se înlocuiește cu anexa III la prezentul regulament;
4. anexa IV se înlocuiește cu anexa IV la prezentul regulament;
5. anexa V se înlocuiește cu textul din anexa V la prezentul regulament;
6. textul care figurează în anexa VI la prezentul regulament se adaugă ca anexa VI.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 27 iulie 2026.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

„ANEXA I

EVENIMENTE LEGATE DE FUNCȚIONAREA AERONAVELOR CU PILOT LA BORD

Observație: Prezenta anexă este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, pentru a facilita raportarea evenimentelor. Cu toate acestea, prezenta listă nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate atunci când se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

1. OPERAȚIUNI AERIENE

1.1. **Pregătirea zborului**

1. Utilizarea unor date incorecte sau introduse incorect în echipamentele utilizate pentru navigație sau pentru calculele de performanță, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.
2. Transportul sau tentativa de transport de mărfuri periculoase, atunci când nu sunt conforme cu actele legislative aplicabile, inclusiv etichetarea, ambalarea și handlingul incorect al mărfurilor periculoase.

1.2. **Pregătirea aeronavei**

1. Tip de combustibil/energie incorect sau combustibil contaminat.
2. Tratament de dejivrare/antijivrare neefectuat, incorect sau inadecvat.

1.3. **Decolarea și aterizarea**

1. Ieșire de pe calea de rulare sau de pe pistă.
2. Pătrunderea neautorizată, reală sau potențială, pe calea de rulare sau pe pistă.
3. Pătrunderea neautorizată în zona de apropiere finală și de decolare (FATO).
4. Orice decolare întreruptă.
5. Incapacitatea de a atinge performanțele cerute sau preconizate în timpul decolării, al manevrei «*go-around*» sau al aterizării.
6. Decolarea, apropierea sau aterizarea efective sau încercate, cu aeronava în configurație incorectă.
7. Lovirea cozii, a palelor/a extremităților aripii sau a nacelei motorului în timpul decolării sau al aterizării.
8. Continuarea unei apropieri cu încălcarea criteriilor de apropiere stabilizată ale operatorului aerian.
9. Continuarea unei apropieri instrumentale sub valorile minime publicate, cu repere vizuale inadecvate.
10. Aterizare preventivă sau forțată.
11. Aterizare prea scurtă sau prea lungă.
12. Aterizare violentă.

1.4. **Orice fază a zborului**

1. Pierderea controlului.
2. Zborul în afara parametrilor normali, depășirea tangajului normal, a asietei sau o viteză inadecvată condițiilor.
3. Devierea de la nivelul de zbor.
4. Activarea oricărei protecții a anvelopei de zbor, inclusiv avertizarea de depășire a unghiului de atac critic, vibrarea manșei, împingătorul manșei (*stick pusher*) și protecțiile automate.
5. Deviere involuntară de la traiectoria prevăzută sau atribuită, cu o valoare egală cu dublul performanței de navigație cerute sau cu 10 mile marine, dacă această din urmă valoare este inferioară celei dintâi.
6. Depășirea limitelor prevăzute în manualul de zbor al aeronavei.
7. Operarea cu reglarea incorectă a altimetrului.

8. Evenimente legate de suflul motoarelor turboreactoare, al rotoarelor sau al elicelor, care au pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

9. Interpretare greșită a modului automat sau a oricăror informații privind cabina de pilotaj furnizate echipajului de comandă, care au pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

1.5. **Alte tipuri de evenimente**

1. Eliberarea involuntară a încărcăturii sau a altor echipamente transportate în exteriorul aeronavei.

2. Pierderea conștientizării situației (inclusiv nerecunoașterea mediului, a modului și a sistemului, dezorientarea spațială și pierderea noțiunii de timp).

3. Orice eveniment în cursul căruia performanțele umane au contribuit în mod direct sau ar fi putut contribui la producerea unui accident sau a unui incident grav.

2. EVENIMENTE TEHNICE

2.1. **Structură și sisteme**

1. Pierderea în zbor a oricărei părți din structura aeronavei.

2. Pierderea unui sistem.

3. Pierderea redundanței unui sistem.

4. Scurgerea oricărui fluid care a condus la un risc de incendiu sau la posibila contaminare periculoasă a structurii, a sistemelor sau a echipamentului aeronavei ori care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

5. Defecțiuni sau funcționări incorecte ale sistemului de combustibil care au afectat alimentarea cu combustibil și/sau distribuția combustibilului.

6. Funcționarea necorespunzătoare sau defectarea oricărui sistem indicator, când aceasta duce la apariția unor indicații care pot induce în eroare echipajul.

7. Funcționarea anormală a comenzilor de zbor, cum ar fi blocarea sau funcționarea asimetrică a comenzilor de zbor [de exemplu: elemente de comandă ale portanței (flapsuri/voleți), ale rezistenței aerodinamice (spoilere), ale atitudinii (eleroane, profundoare, cârme de direcție)].

2.2. **Propulsie (inclusiv motoare, elice și sisteme de rotor) și grupuri de putere auxiliare (APU)**

1. Defectarea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărei părți sau a comenzii unei elice, a unui rotor sau a unui grup motopropulsor.

2. Deteriorarea sau scoaterea din funcțiune a rotorului principal/anticuplu sau a transmisiei și/sau a sistemelor echivalente.

3. Întreruperea arderii, oprirea în zbor a oricărui motor sau APU, atunci când sunt solicitate [de exemplu: EDTO (operațiunile cu timp de deviere prelungit), MEL (lista echipamentului minim)].

4. Depășirea limitelor de funcționare a motorului, inclusiv supraturarea sau imposibilitatea de a controla turația oricărei componente de turație mare (de exemplu: APU, starterul cu aer, climatizorul, turbina, elicea sau rotorul).

5. Funcționarea necorespunzătoare sau defectarea oricărei părți a motorului, a grupului propulsor, a APU sau a transmisiei, care provoacă una sau mai multe dintre situațiile următoare:

(a) nefuncționarea la comandă a sistemului de inversare a tracțiunii;

(b) incapacitatea de a controla puterea, tracțiunea sau turația;

(c) nereținerea în interior a componentelor/resturilor.

3. INTERACȚIUNEA CU SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ (ANS) ȘI MANAGEMENTUL TRAFICULUI AERIAN (ATM)

1. Autorizare ATC (controlul traficului aerian) periculoasă.

2. Întrerupere prelungită a comunicării cu unitatea ATS (servicii de trafic aerian).

3. Instrucțiuni contradictorii de la diferite unități ATS, care ar putea duce la o pierdere de distanță între aeronave.

4. Interpretarea greșită a unei transmisii radio, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

5. Abaterea intenționată de la o instrucțiune ATC, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

6. Întâlnire cu o aeronavă fără pilot la bord în timpul tranzitării spațiului aerian U-Space ([1]).

4. SITUAȚII DE URGENȚĂ ȘI ALTE SITUAȚII CRITICE

1. Orice eveniment care conduce la declararea unei stări de urgență (apel «MAYDAY») sau a unei situații urgente (apel «PAN»).

2. Orice tip de ardere, topire, fum, vapori, formare de arcuri electrice, supraîncălzire, incendiu sau explozie.

3. Prezența aerului contaminat în postul de pilotaj sau în compartimentul pasagerilor, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

4. Neaplicarea de către echipajul de comandă sau de cabină a unei proceduri speciale sau de urgență pentru a face față unei situații de urgență.

5. Utilizarea unui echipament de urgență sau a unei proceduri speciale, care afectează performanțele de zbor sau de aterizare.

6. Defectarea oricărui sistem sau echipament de urgență sau de salvare care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

7. Imposibilitatea de a controla presurizarea cabinei.

8. Combustibil/energie în cantitate critic redusă sau combustibil/energie la destinație în cantitate inferioară rezervei finale de combustibil/energie regulamentare.

9. Orice utilizare de către echipaj a sistemului de oxigen.

10. Incapacitatea oricărui membru al echipajului de comandă sau de cabină care generează o reducere a efectivului total al echipajului de la bord sub numărul minim certificat.

11. Oboseala echipajului, care afectează sau care ar putea afecta capacitatea sa de a-și îndeplini sarcinile de zbor în condiții de siguranță.

5. MEDIU EXTERIOR ȘI METEOROLOGIE

1. Coliziune sau o proximă coliziune, la sol sau în aer, cu o altă aeronavă, cu solul sau cu un obstacol ([2]).

2. Semnal de avertizare al sistemului de bord pentru prevenirea coliziunilor (ACAS-RA).

3. Activarea unui sistem autentic de prevenire a coliziunii cu solul, precum «avertismentul» sistemelor GPWS (sistemul de avertizare privind apropierea față de sol) sau TAWS (sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului).

4. Coliziune cu păsări sau animale sălbatice.

5. Deteriorarea produsă de obiecte străine/resturi desprinse (FOD).

6. Întâlnirea neașteptată a unei stări precare a suprafeței pistei.

7. Turbulențe de siaj.

8. Interferențe cu aeronava cauzate de arme de foc, focuri de artificii, zmeie, iluminare laser, lumini de mare intensitate, lasere, sisteme de aeronave fără pilot la bord ([3]) (UAS), sau de alte mijloace similare.

9. Un trăsnet care a provocat avarii ale aeronavei sau pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui sistem al aeronavei.

10. Rafală de grindină care a provocat daune aeronavei sau pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui sistem al aeronavei.

([1]) În conformitate cu articolul 2 punctul 1 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664, «„spațiu aerian U-space” înseamnă o zonă geografică UAS desemnată de statele membre, în care nu pot avea loc operațiuni UAS decât cu sprijinul serviciilor U-space».

([2]) Obstacolele includ vehiculele.

([3]) În conformitate cu articolul 3 punctul 3 din Regulamentul delegat (UE) 2019/945 al Comisiei din 12 martie 2019 privind sistemele de aeronave fără pilot la bord și operatorii de sisteme de aeronave fără pilot la bord din țări terțe(JO L 152, 11.6.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj), «„sistem de aeronave fără pilot la bord” („UAS”) înseamnă o aeronavă fără pilot la bord, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 30 din Regulamentul (UE) 2018/1139, și unitatea sa de control și monitorizare».

11. Turbulențe puternice sau orice situații care provoacă rănirea ocupanților aeronavei sau în urma cărora se consideră necesară o „verificare după situații de turbulență” a aeronavei.

12. Vânt de forfecare sau furtună cu descărcări electrice, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

13. Jivraj care provoacă dificultăți de comandă, avarii ale aeronavei sau pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui sistem al aeronavei.

14. Întâlnirea cu cenușă vulcanică.

6. SECURITATE

1. Dificultatea de a controla pasageri aflați sub influența alcoolului și/sau a drogurilor, violenți sau nedisciplinați.

2. Descoperirea unui pasager clandestin.

3. Comportamentul anormal al unui sistem din cauza unui incident de securitate a informațiilor [de exemplu: informații sau date compromise, infectarea cu programe malware, atac DDoS (*Distributed-Denial-of-Service*, blocarea distribuită a serviciului)].

4. Amenințare cu bombă sau deturnare (se aplică până la 31 decembrie 2027).”

ANEXA II

„ANEXA II

EVENIMENTE LEGATE DE CONDIȚIILE TEHNICE, DE ÎNTREȚINEREA ȘI DE REPARAREA AERONAVEI

Observație: Evenimentele enumerate în prezenta anexă sunt relevante și pentru UAS pentru care este necesar un certificat sau o declarație pentru proiect în temeiul articolului 56 alineatele (1) și (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

1. FABRICAȚIE

Produse, piese sau echipamente date în exploatare de întreprinderea de producție, cu abateri față de datele de proiectare aplicabile și care sunt de natură să pună în pericol siguranța, identificate împreună cu titularul certificatului de tip sau al aprobării de proiect.

2. PROIECTARE

Orice avarie, funcționare necorespunzătoare, defecțiune sau alt eveniment, legate de un produs, de o piesă sau de un echipament, care au pus sau ar putea pune în pericol siguranța.

Observație: Prezenta listă se aplică evenimentelor legate de un produs, o piesă, un echipament sau de unitatea de control și monitorizare (CMU) ([1]) reglementate de un certificat de tip, de un certificat de tip restricționat, de un certificat de tip suplimentar, de o autorizație a ETSO, de o aprobare a unui proiect de reparație majoră sau de orice altă aprobare pertinentă sau declarație considerată a fi fost eliberată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei ([2]).

3. ÎNTREȚINERE ȘI MANAGEMENTUL MENȚINERII NAVIGABILITĂȚII

1. Daune structurale grave (de exemplu: fisurile, deformarea permanentă, exfolierea, desprinderea, arderea, uzura excesivă sau coroziunea) depistate în cursul operațiunilor de întreținere a aeronavei sau a unei componente a acesteia.

2. Scurgere semnificativă sau contaminare gravă a fluidelor (de exemplu: fluide hidraulice, combustibil, ulei, gaz sau alte fluide).

3. Funcționare necorespunzătoare sau defectare a oricărei părți a motorului sau a grupului propulsor și/sau a transmisiei, care provoacă una sau mai multe dintre situațiile următoare:

   (a) nereținerea componentelor/resturilor desprinse;

   (b) deteriorarea structurii de fixare a motorului.

4. Daună, avarie sau defectare a elicei, care ar putea conduce la desprinderea în zbor a elicei sau a unei părți importante a acesteia și/sau la funcționarea necorespunzătoare a comenzii elicei.

5. Daună, avarie sau defectare a cutiei de transmisie sau a prinderii rotorului principal, care ar putea conduce la o separare a ansamblului rotorului în timpul zborului și/sau la funcționarea necorespunzătoare a comenzii rotorului.

6. Defectarea gravă a unui sistem sau a unui echipament esențial pentru siguranță, inclusiv a sistemului sau a echipamentului de urgență în cursul testelor de întreținere, sau imposibilitatea de a activa aceste sisteme după activitățile de întreținere, inclusiv a CMU.

7. Comportamentul anormal al unui sistem din cauza unui incident de securitate a informațiilor [de exemplu: informații sau date compromise, infectarea cu programe malware, atac DDoS (*Distributed-Denial-of-Service*, blocarea distribuită a serviciului)].

8. Asamblarea sau instalarea incorectă a componentelor aeronavei sau a CMU, depistată în cursul unei inspecții sau al unei proceduri de încercare, care nu a fost destinată special acestui scop.

([1]) În conformitate cu articolul 3 punctul 38 din Regulamentul delegat (UE) 2019/945, «„unitate de control și monitorizare” („CMU”) înseamnă echipamentele utilizate pentru controlul și monitorizarea de la distanță a aeronavelor fără pilot la bord, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2018/1139».

([2]) Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

9. Evaluarea greșită a unui defect grav sau a unei neconformități grave față de MEL (lista echipamentului minim) și de procedurile tehnice operaționale.

10. Daune grave cauzate sistemului de interconectare a cablurilor electrice (EWIS).

11. Orice defecțiune a unei componente esențiale cu durată de viață limitată, care duce la retragerea sa înainte de încheierea duratei sale totale de viață.

12. Utilizarea unor produse, echipamente neinstalate, componente sau materiale de origine necunoscută sau suspectă ori a unor componente esențiale inutilizabile.

13. Date sau proceduri de întreținere incorecte sau insuficient aplicabile, care ar putea provoca erori de întreținere importante, inclusiv probleme lingvistice.

14. Control incorect sau aplicare incorectă a limitelor, a procedurilor sau a programului de întreținere a aeronavei. inclusiv a CMU.

15. Punerea în serviciu a unei aeronave sau CMU ieșite de la întreținere, în caz de neconformitate care pune în pericol siguranța zborului.

16. Deteriorarea gravă a unei aeronave, piese sau CMU în cursul activităților de întreținere din cauza unor lucrări de întreținere incorecte sau a utilizării unor echipamente de deservire la sol necorespunzătoare sau inutilizabile, care necesită acțiuni suplimentare de întreținere.

17. Identificarea unor cazuri de ardere, topire, fum, formare de arcuri electrice, supraîncălzire sau incendiu.

18. Orice eveniment în cursul căruia performanțele umane, inclusiv starea de oboseală a personalului, au contribuit în mod direct sau ar fi putut contribui la producerea unui accident sau a unui incident grav.

19. Disfuncții importante, probleme de fiabilitate sau probleme recurente de calitate a înregistrării care afectează un înregistrator de date de zbor (precum un sistem de înregistrare a datelor de zbor, un sistem de transmisie de date sau un înregistrator de voce din cabina de pilotaj) sau lipsa informațiilor necesare pentru a asigura buna funcționare a unui înregistrator de date de zbor, inclusiv cele instalate în CMU.

20. Utilizarea sau utilizarea potențială a unei configurații sau instalări neaprobate a CMU.”

ANEXA III

„ANEXA III

EVENIMENTE LEGATE DE SERVICIILE ȘI MIJLOACELE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

Observație: Prezenta anexă este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, pentru a facilita raportarea evenimentelor. Cu toate acestea, prezenta listă nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate atunci când se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

1. EVENIMENTE LEGATE DE AERONAVĂ

1. coliziune sau o proximă coliziune, la sol sau în aer, între o aeronavă și o altă aeronavă sau UAS, cu solul sau cu un obstacol ([1]), inclusiv o proximă coliziune cu solul a unui zbor controlat (proximă CFIT).

2. Nerespectarea distanțelor minime de separație între aeronave ([2]).

3. Separație inadecvată ([3]).

4. Semnal de avertizare al sistemului de bord pentru prevenirea coliziunilor (ACAS-RA).

5. Coliziune cu păsări sau animale sălbatice.

6. Ieșire de pe calea de rulare sau de pe pistă.

7. Pătrunderea neautorizată, reală sau potențială, pe calea de rulare sau pe pistă.

8. Pătrunderea neautorizată în zona de apropiere finală și de decolare (FATO).

9. Deviere a aeronavei de la autorizarea sau instrucțiunile ATC (controlul traficului aerian).

10. Deviere a aeronavei de la regulamentul de organizare a traficului aerian (ATM) aplicabil:

(a) deviere a aeronavei de la procedurile ATM publicate aplicabile;

(b) încălcarea spațiului aerian, inclusiv pătrunderea neautorizată în spațiul aerian;

(c) nerespectarea prescripțiilor referitoare la transportul și la utilizarea echipamentelor aeronautice legate de ATM, prevăzute de reglementările aplicabile.

11. Pătrundere a aeronavei cu pilot la bord într-un spațiu aerian U-space activ desemnat în interiorul unui spațiu aerian controlat.

12. Evenimente determinate de o confuzie în ceea ce privește indicativele de apel.

2. DEGRADAREA SAU PIERDEREA TOTALĂ A SERVICIILOR SAU A FUNCȚIILOR

1. Incapacitatea de a furniza servicii ATM sau de a executa funcții ATM:

(a) incapacitatea de a furniza servicii de trafic aerian sau de a executa funcții corespunzătoare;

(b) incapacitatea de a furniza servicii de management al spațiului aerian sau de a executa funcțiile corespunzătoare;

(c) incapacitatea de a furniza servicii de management al capacității fluxului traficului aerian sau de a executa funcțiile de management al fluxului de trafic aerian și al capacității.

2. Incapacitatea de a furniza sau de a executa reconfigurarea dinamică a spațiului aerian U-space (DAR).

3. Informații incomplete sau preponderent incorecte, deteriorate, inadecvate sau care induc în eroare din partea oricărui serviciu suport ([4]), inclusiv cele referitoare la starea precară a suprafeței pistei.

([1]) Obstacolele includ vehiculele.

([2]) Este vorba despre o situație în care distanțele minime de separare regulamentare nu au fost menținute între două aeronave sau între o aeronavă și spațiul aerian căruia i se aplică distanțele minime.

([3]) În lipsa distanțelor minime de separare regulamentare, o situație în care distanța dintre două aeronave este considerată insuficientă pentru ca piloții să poată asigura o separare sigură.

([4]) De exemplu: servicii de trafic aerian (ATS), serviciul automat de informare pentru zona terminală (ATIS), servicii meteorologice, baze de date de navigație, hărți, grafice, serviciul de informare aeronautică (AIS), manuale.

4. Funcționarea necorespunzătoare a serviciului de comunicații.
5. Funcționarea necorespunzătoare a serviciului de supraveghere.
6. Funcționarea necorespunzătoare a funcției sau a serviciului de procesare și distribuire a datelor.
7. Funcționarea necorespunzătoare a serviciului de navigație.
8. Defectare a sistemului de securitate ATM, care a avut sau ar fi putut avea un impact negativ direct asupra furnizării în condiții de siguranță a serviciului.
9. Supraîncărcare semnificativă a sectorului sau a pozițiilor ATS, care ar putea afecta negativ furnizarea serviciilor.
10. Recepționarea sau interpretarea incorectă a unor comunicații importante, inclusiv neînțelegerea limbii folosite, care a avut sau ar fi putut avea un impact negativ direct asupra furnizării în condiții de siguranță a serviciului.
11. Întrerupere prelungită a comunicării cu o aeronavă sau cu o altă unitate ATS.

3. ALTE EVENIMENTE

1. Declararea unei stări de urgență (apel «MAYDAY») sau a unei situații urgente (apel «PAN»).
2. Interferență externă semnificativă cu serviciile de navigație aeriană [de exemplu, stațiile de radio care transmit în bandă FM și interferează cu sistemul de aterizare instrumentală (ILS), radiofarul omnidirecțional VHF (VOR) și comunicațiile].
3. Interferențe cu o aeronavă, o unitate ATS sau cu un sistem de comunicații radio, cauzate de exemplu de arme de foc, focuri de artificii, zmeie, iluminare laser, lumini de mare intensitate, lasere, sisteme de aeronave fără pilot la bord (UAS) sau de alte mijloace similare.
4. Evacuarea în aer a combustibilului.
5. Comportamentul anormal al unui sistem din cauza unui incident de securitate a informațiilor [de exemplu: informații sau date compromise, infectarea cu programe malware, atac DDoS (*Distributed-Denial-of-Service*, blocarea distribuită a serviciului].
6. Oboseală care afectează sau care ar fi putut afecta capacitatea de a exercita în condiții de siguranță funcțiile de navigație sau de circulație aeriană.
7. Orice eveniment în cursul căruia performanțele umane au contribuit în mod direct sau ar fi putut contribui la producerea unui accident sau a unui incident grav.
8. Amenințare cu bombă sau deturnare (se aplică până la 31 decembrie 2027).”

ANEXA IV

„ANEXA IV

EVENIMENTE LEGATE DE AERODROMURI ȘI SERVICII LA SOL

1. GESTIONAREA SIGURANȚEI UNUI AERODROM

Observație: Prezenta secțiune este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, pentru a facilita raportarea evenimentelor. Cu toate acestea, prezenta listă nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate atunci când se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

1.1. **Evenimente legate de aeronave și de obstacole**

1. O coliziune sau o proximă coliziune, la sol sau în aer, între o aeronavă și o altă aeronavă, cu solul sau cu un obstacol ([1]).
2. Coliziune cu păsări sau animale sălbatice.
3. Ieșire de pe calea de rulare sau de pe pistă.
4. Pătrunderea neautorizată, reală sau potențială, pe calea de rulare sau pe pistă.
5. Pătrunderea sau ieșirea neautorizată în zona de apropiere finală și decolare (FATO).
6. Nerespectarea de către o aeronavă sau un vehicul a autorizațiilor, a instrucțiunilor sau a restricțiilor în timpul deplasării pe suprafața de mișcare a unui aerodrom (de exemplu: eroare privind pista, calea de rulare sau zona restricționată a unui aerodrom).
7. Obiecte străine pe suprafața de mișcare a aerodromului, care au pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.
8. Prezența unor obstacole pe aerodrom sau în vecinătatea acestuia care nu sunt publicate în AIP (publicația de informare aeronautică) sau în NOTAM (avizele către navigatori) și/sau care nu sunt marcate sau balizate luminos corespunzător.
9. Interferență cu alte vehicule, echipamente sau persoane în cursul procedurilor de *push-back*, de *power-back* sau de rulaj.
10. Pasageri sau persoane neautorizate lăsate nesupravegheate pe platformă.
11. Suflul motoarelor turboreactoare, suflul vertical al rotoarelor sau efectul de suflu al elicelor.
12. Declararea unei stări de urgență (apel «MAYDAY») sau a unei situații urgente (apel «PAN»).

1.2. **Degradarea sau pierderea totală a serviciilor sau a funcțiilor**

1. Întreruperea sau defecțiuni ale comunicațiilor între:
   (a) personalul de aerodrom, personalul de la bordul unui vehicul sau la sol și o unitate a serviciilor de trafic aerian sau serviciul de management al platformei;
   (b) o unitate responsabilă cu serviciul de management al platformei și o aeronavă, un vehicul sau o unitate a serviciilor de trafic aerian.
2. Avarierea, funcționarea necorespunzătoare sau defectarea semnificativă a unui echipament sau a unui sistem al aerodromului, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava sau ocupanții acesteia.
3. Comportamentul anormal al unui sistem din cauza unui incident de securitate a informațiilor [de exemplu: informații sau date compromise, infectarea cu programe malware, atac DDoS (*Distributed-Denial-of-Service*, blocarea distribuită a serviciului)].
4. Deficiențe semnificative ale balizării luminoase, ale marcării sau ale semnalizării aerodromului.
5. Defectarea sistemului de alertă pentru situații de urgență al aerodromului.
6. Indisponibilitatea serviciilor de salvare și de stingere a incendiilor conform cerințelor aplicabile.

([1]) Obstacolele includ vehiculele.

1.3. **Alte evenimente**

1. Incendiu, fum sau explozie la instalațiile, în împrejurimile și la echipamentele aerodromului, care au pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.
2. Operațiuni UAS neautorizate pe aerodrom sau în împrejurimile acestuia, care pun în pericol sau pot pune în pericol operarea în condiții de siguranță a aeronavelor.
3. Neraportarea unei schimbări semnificative în condițiile de funcționare ale aerodromului, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.
4. Tratament de dejivrare/antijivrare neefectuat, incorect sau inadecvat.
5. Scurgere semnificativă în timpul operațiunilor de alimentare cu combustibil.
6. Alimentarea cu combustibil/energie sau cu alte fluide esențiale (inclusiv oxigen, azot, ulei și apă potabilă), contaminate sau de tip incorect.
7. Incapacitatea de a gestiona starea precară a suprafeței pistei.
8. Orice eveniment în cursul căruia performanțele umane au contribuit în mod direct sau ar fi putut contribui la producerea unui accident sau a unui incident grav.
9. Evenimente legate de siguranța aerodromului (de exemplu: intrare ilegală, sabotaj, amenințare cu bombă) (aplicabil până la 31 decembrie 2027).

2. DESERVIREA LA SOL A UNEI AERONAVE

Observație: Prezenta secțiune este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, pentru a facilita raportarea evenimentelor. Cu toate acestea, prezenta listă nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate atunci când se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

2.1. **Evenimente legate de aeronave și de aerodromuri**

1. O coliziune sau o proximă coliziune, la sol sau în aer, între o aeronavă și o altă aeronavă, cu solul sau cu un obstacol ([2]).
2. Pătrunderea neautorizată pe pistă sau pe calea de rulare.
3. Ieșirea neautorizată de pe pistă sau de pe calea de rulare.
4. Contaminarea semnificativă a structurii, sistemelor și echipamentelor aeronavei, rezultată din transportul bagajelor, al poștei sau al mărfii.
5. Interferență cu alte vehicule, echipamente sau persoane în cursul procedurilor de *push-back*, de *power-back* sau de rulaj.
6. Obiecte străine pe suprafața de mișcare a aerodromului, care au pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.
7. Pasageri sau persoane neautorizate lăsate nesupravegheate pe platformă.
8. Incendiu, fum sau explozie la instalațiile, în împrejurimile și la echipamentele aerodromului, care au pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.
9. Comportamentul anormal al unui sistem din cauza unui incident de securitate a informațiilor (de exemplu: informații sau date compromise, infectarea cu programe malware, atac DDoS.
10. Evenimente legate de siguranța aerodromului (de exemplu: intrare ilegală, sabotaj, amenințare cu bombă) (aplicabil până la 31 decembrie 2027).

2.2. **Degradarea sau pierderea totală a serviciilor sau a funcțiilor**

1. Întreruperea sau defecțiuni ale comunicațiilor cu o aeronavă, un vehicul, o unitate responsabilă cu serviciile de trafic aerian sau o unitate responsabilă cu serviciul de management al platformei.
2. Avarierea, funcționarea necorespunzătoare sau defectarea semnificativă a unui echipament sau a unui sistem al aerodromului, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava sau ocupanții acesteia.
3. Deficiențe semnificative ale balizării luminoase, ale marcării sau ale semnalizării aerodromului.

([2]) Obstacolele includ vehiculele.

2.3. **Evenimente specifice serviciilor de handling la sol**

1. Handlingul sau transbordarea incorectă a pasagerilor, încărcarea incorectă a bagajelor, a poștei sau a mărfii, care poate avea un efect semnificativ asupra masei și/sau a echilibrului aeronavei (inclusiv erori importante în calculele fișei de încărcare).
2. Retragerea echipamentelor de îmbarcare cu punerea în pericol a ocupanților aeronavei.
3. Stivuirea sau fixarea incorectă a bagajelor, a poștei sau a mărfii, care poate periclita în orice mod aeronava, echipamentele aeronavei sau ocupanții săi, ori de natură să împiedice evacuarea de urgență.
4. Transportul, tentativa de transport sau handlingul de mărfuri periculoase, care au generat sau ar fi putut genera un risc pentru siguranța exploatării sau care au creat o situație periculoasă (de exemplu: incident sau accident datorat mărfurilor periculoase, conform definiției din cadrul instrucțiunilor tehnice ale OACI ([3])).
5. Nerespectarea procedurilor cerute în materie de handling la sol și de asistență aeroportuară, în special a procedurilor de degivrare, de realimentare, de reîncărcare sau de încărcare, inclusiv în ceea ce privește poziționarea incorectă sau retragerea echipamentelor.
6. Scurgere semnificativă în timpul operațiunilor de alimentare cu combustibil.
7. Încărcarea unor cantități incorecte de combustibil/energie, care poate avea un efect semnificativ asupra anduranței, performanței, echilibrului sau rezistenței structurale a aeronavei.
8. Alimentarea cu combustibil/energie sau cu alte fluide esențiale (inclusiv oxigen, azot, ulei și apă potabilă), contaminate sau de tip incorect.
9. Orice disfuncție, funcționare necorespunzătoare sau defectare a echipamentelor utilizate pentru deservirea la sol, care provoacă sau poate provoca daune aeronavei [de exemplu: bară de remorcare sau grup electric de sol (GPU)].
10. Tratament de dejivrare/antijivrare neefectuat, incorect sau inadecvat.
11. Deteriorări provocate aeronavelor de echipamente sau de vehicule de asistență la sol, inclusiv daune nedeclarate anterior.
12. Orice eveniment în cursul căruia performanțele umane au contribuit în mod direct sau ar fi putut contribui la producerea unui accident sau a unui incident grav.
13. Comportamentul anormal al unui sistem din cauza unui incident de securitate a informațiilor [de exemplu: informații sau date compromise, infectarea cu programe malware, atac DDoS (*Distributed-Denial-of-Service*, blocarea distribuită a serviciului].
14. Nerespectarea corelației între pasageri și bagaje (aplicabil până la 31 decembrie 2027).”

([3]) Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (OACI – Doc. 9284).

ANEXA V

„ANEXA V

EVENIMENTE LEGATE DE ALTE AERONAVE CU PILOT LA BORD DECÂT CELE MOTORIZATE COMPLEXE, INCLUSIV PLANOARE ȘI VEHICULE MAI UȘOARE DECÂT AERUL

În sensul prezentei anexe:

(a) «alte aeronave decât cele motorizate complexe» înseamnă orice aeronavă diferită de cele definite la punctul 129 din anexa I la Regulamentul (UE) 2023/1020 al Comisiei ([1]);

(b) «planor» are înțelesul prevăzut la articolul 2 punctul 117 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei ([2]);

(c) «vehicule mai ușoare decât aerul» are înțelesul prevăzut la punctul ML10 din secțiunea «Definițiile termenilor utilizați în această listă» din anexa la Directiva 2009/43/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([3]).

1. ALTE AERONAVE CU PILOT LA BORD DECÂT CELE MOTORIZATE COMPLEXE, CU EXCEPȚIA PLANOARELOR ȘI A VEHICULELOR MAI UȘOARE DECÂT AERUL

Observație 1: Prezenta secțiune este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, pentru a facilita raportarea evenimentelor. Cu toate acestea, prezenta listă nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate atunci când se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

Observație 2: Prezenta anexă V conține evenimentele și alte informații legate de siguranță care trebuie raportate în cazul operării aeronavelor cu pilot la bord, altele decât aeronavele motorizate complexe, inclusiv planoarele și vehiculele mai ușoare decât aerul.

1.1. **Operațiuni aeriene**

1. Pierderea involuntară a controlului asupra planorului.

2. Aterizare în afara zonei prevăzute pentru aterizare.

3. Imposibilitatea de a atinge performanțele cerute ale aeronavei, prevăzute în condiții normale, în timpul decolării, al urcării sau al aterizării.

4. Pătrunderea neautorizată pe pistă.

5. Ieșirea neautorizată de pe pistă.

6. Orice zbor care a fost efectuat cu o aeronavă inadecvată pentru zbor sau pentru care pregătirea zborului nu a fost finalizată, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

7. Zbor neintenționat în condiții IMC (condiții meteorologice de zbor instrumental) al unei aeronave necertificate în conformitate cu IFR (regulile de zbor instrumental) sau al unui pilot necalificat pentru IFR, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

8. Eliberarea involuntară a încărcăturii ([4]).

([1]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1020 al Comisiei din 24 mai 2023 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește operațiunile de servicii medicale de urgență cu elicopterul (JO L 137, 25.5.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1020/oj).

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([3]) Directiva 2009/43/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 de simplificare a clauzelor și condițiilor de transfer al produselor din domeniul apărării în interiorul Comunității (JO L 146, 10.6.2009, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/43/oj).

([4]) Acest punct se aplică numai operării comerciale în sensul articolului 3 punctul 24 din Regulamentul (UE) 2018/1139 Iar „«transport aerian comercial» înseamnă operarea unei aeronave pentru transportul de pasageri, mărfuri sau poștă contra unei remunerații sau a altor contraprestații;”.

1.2. **Evenimente tehnice**

1. Vibrații intense anormale (de exemplu: oscilații ale eleronului, ale profundorului sau ale elicei).
2. Orice comandă de zbor care nu funcționează corect sau care este deconectată.
3. O defecțiune sau o deteriorare importantă a structurii aeronavei.
4. Pierderea în zbor a oricărei părți din structura aeronavei sau a unei instalații a acesteia.
5. O defecțiune a unui motor, a unui rotor, a unei elice, a unui sistem de alimentare cu combustibil sau a unui alt sistem esențial.
6. Scurgerea oricărui fluid care a condus la un risc de incendiu sau la posibila contaminare periculoasă a structurii, a sistemelor sau a echipamentului aeronavei ori la un risc pentru ocupanții săi.

1.3. **Interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană și managementul traficului aerian**

1. Interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană (de exemplu: furnizarea unor servicii incorecte, comunicații contradictorii sau abaterea de la autorizare), care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.
2. Încălcarea spațiului aerian.

1.4. **Situații de urgență și alte situații critice**

1. Orice eveniment care determină un apel de urgență.
2. Incendiu, explozie, fum, gaze toxice sau emanații toxice în aeronavă.
3. Incapacitate a pilotului care conduce la imposibilitatea de a îndeplini orice sarcină.

1.5. **Mediu exterior și meteorologie**

1. O coliziune, la sol sau în aer, cu o altă aeronavă, cu solul sau cu un obstacol ([5]).
2. O proximă coliziune, la sol sau în aer, cu o altă aeronavă, cu solul sau cu un obstacol ([6]) care impune o manevră de evitare de urgență pentru a evita o coliziune.
3. Coliziune cu păsări sau animale sălbatice, care provoacă deteriorări aeronavei sau pierderea ori funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial.
4. Interferențe cu aeronava cauzate de arme de foc, focuri de artificii, zmeie, iluminare laser, lumini de mare intensitate, lasere, sisteme de aeronave fără pilot la bord (UAS), sau de alte mijloace similare.
5. Un trăsnet care a provocat daune aeronavei sau pierderea funcțiilor acesteia.
6. Turbulențe puternice care au provocat rănirea ocupanților aeronavei sau în urma cărora se consideră necesară o „verificare după situații de turbulență" a aeronavei.
7. Givrajul, inclusiv givrajul carburatorului, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava, ocupanții acesteia sau orice altă persoană.

1.6. **Securitatea informațiilor**

1. Comportamentul anormal al unui sistem din cauza unui incident de securitate a informațiilor [de exemplu: informații sau date compromise, infectarea cu programe malware, atac DDoS (*Distributed-Denial-of-Service*, blocarea distribuită a serviciului)].

1.7. **Evenimente legate de U-space**

1. Pătrunderea într-un spațiu aerian U-space desemnat într-un spațiu aerian necontrolat fără dispozitiv activ de vizibilitate electronică ([7]).
2. Defecțiune semnificativă, problemă de fiabilitate sau problemă recurentă de calitate care afectează dispozitivele sau instalațiile de vizibilitate electronică.
3. Întâlnire neașteptată cu o aeronavă fără pilot la bord în timpul tranzitării spațiului aerian U-Space.

([5]) Obstacolele includ vehiculele.
([6]) Obstacolele includ vehiculele.
([7]) Vizibilitatea electronică pentru aeronavele cu pilot la bord în spațiul aerian U-space, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/666 al Comisiei din 22 aprilie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 923/2012 în ceea ce privește cerințele aplicabile activităților de aviație cu pilot la bord care se desfășoară în spațiul aerian U-space (JO L 139, 23.4.2021, p. 187, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/666/oj).

2. PLANOARE

Observație: Prezenta secțiune este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, pentru a facilita raportarea evenimentelor. Cu toate acestea, prezenta listă nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate atunci când se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

2.1. **Operațiuni aeriene**

1. Pierderea involuntară a controlului asupra planorului.
2. Un eveniment în cursul căruia pilotul planorului nu a fost în măsură să elibereze cablul troliului sau cablul de remorcare și a fost nevoit să facă acest lucru prin aplicarea procedurii de urgență.
3. Orice eliberare a cablului troliului sau a cablului de remorcare care a pus sau ar fi putut pune în pericol planorul, ocupanții acestuia sau orice altă persoană.
4. În cazul unui motoplanor, defectarea motorului în timpul decolării.
5. Orice zbor efectuat cu un planor inapt pentru zbor sau în cazul căruia o pregătire a zborului incompletă a pus sau ar fi putut pune în pericol planorul, ocupanții acestuia sau orice altă persoană.

2.2. **Evenimente tehnice**

1. Vibrații intense anormale (de exemplu: oscilații ale eleronului, ale profundorului sau ale elicei).
2. Orice comandă de zbor care nu funcționează corect sau care este deconectată.
3. O defecțiune sau o deteriorare importantă a structurii planorului.
4. Pierderea în zbor a oricărei părți din structura sau instalațiile planorului.

2.3. **Interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană și managementul traficului aerian**

1. Interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană (de exemplu: furnizarea unor servicii incorecte, comunicații contradictorii sau abaterea de la autorizare), care a pus sau ar fi putut pune în pericol planorul, ocupanții acestuia sau orice altă persoană.
2. Încălcarea spațiului aerian.

2.4. **Situații de urgență și alte situații critice**

1. Orice eveniment care determină un apel de urgență.
2. Orice situație în care nu rămâne disponibilă nicio zonă de aterizare în condiții de siguranță.
3. Incendiu, explozie, fum, gaze sau emanații toxice în planor.
4. Incapacitate a pilotului care conduce la imposibilitatea de a îndeplini orice sarcină.

2.5. **Mediu exterior și meteorologie**

1. O coliziune, la sol sau în aer, cu o aeronavă, cu solul sau cu un obstacol ([8]).
2. O proximă coliziune, la sol sau în aer, cu o aeronavă, cu solul sau cu un obstacol ([9]) care impune o manevră de evitare de urgență pentru a evita o coliziune.
3. Interferențe cu planorul cauzate de arme de foc, focuri de artificii, zmeie, iluminare laser, lumini de mare intensitate, lasere, sisteme de aeronave fără pilot la bord (UAS), sau de alte mijloace similare.
4. Un trăsnet care a provocat daune planorului.

2.6. **Evenimente legate de U-space**

1. Pătrunderea într-un spațiu aerian U-space desemnat într-un spațiu aerian necontrolat fără dispozitiv activ de vizibilitate electronică.
2. Defecțiune semnificativă, problemă de fiabilitate sau problemă recurentă de calitate care afectează dispozitivele sau instalațiile de vizibilitate electronică.
3. Întâlnire neașteptată cu o aeronavă fără pilot la bord în timpul tranzitării spațiului aerian U-Space.

([8]) Obstacolele includ vehiculele.
([9]) Obstacolele includ vehiculele.

3. VEHICULE MAI UȘOARE DECÂT AERUL (BALOANE ȘI DIRIJABILE)

Observație: Prezenta secțiune este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, pentru a facilita raportarea evenimentelor. Cu toate acestea, prezenta listă nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate atunci când se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

3.1. **Operațiuni aeriene**

1. Orice zbor care a fost efectuat cu un vehicul mai ușor decât aerul inapt pentru zbor sau în cazul căruia o pregătire a zborului incompletă a pus sau ar fi putut pune în pericol vehiculul mai ușor decât aerul, ocupanții acestuia sau orice altă persoană.
2. Stingere permanentă involuntară a flăcării de veghe.

3.2. **Evenimente tehnice**

1. Defectarea oricăreia dintre piesele sau comenzile următoare: tubul de imersie al cilindrului de combustibil, scripeții voalurii (anvelopei), circuitul de comandă, supapa de evacuare pentru arzător, supapa de evacuare pentru cilindrul de combustibil, cârligul, daune aduse conductei de combustibil, valvei de gaz portant, anvelopei (voalurii) sau balonetului, suflantei, supapei de siguranță (baloane cu gaz) sau troliului (baloane captive cu gaz).
2. Scurgere sau pierdere semnificativă de gaz portant (de exemplu: porozitate, valve de gaz portant în poziție verticală).

3.3. **Interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană și managementul traficului aerian**

1. Interacțiunea cu serviciile de navigație aeriană (de exemplu: furnizarea unor servicii incorecte, comunicații contradictorii sau abaterea de la autorizare), care a pus sau ar fi putut pune în pericol vehiculul mai ușor decât aerul, ocupanții acestuia sau orice altă persoană.
2. Încălcarea spațiului aerian.

3.4. **Situații de urgență și alte situații critice**

1. Orice eveniment care determină un apel de urgență.
2. Incendiu, explozie, fum sau emanații toxice în vehiculul mai ușor decât aerul (dincolo de funcționarea normală a arzătorului).
3. Căderea ocupanților vehiculului mai ușor decât aerul în afara nacelei sau a platformei.
4. Incapacitate a pilotului care conduce la imposibilitatea de a îndeplini orice sarcină.
5. Ridicarea sau târârea accidentală a unui membru al echipei de la sol, având drept consecință decesul sau vătămarea unei persoane.

3.5. **Mediu exterior și meteorologie**

1. O coliziune sau o proximă coliziune, la sol sau în aer, cu o aeronavă, cu solul sau cu un obstacol ([10]), care a pus sau ar fi putut pune în pericol vehiculul mai ușor decât aerul, ocupanții săi sau orice altă persoană.
2. Interferența cu vehiculul mai ușor decât aerul cauzată de arme de foc, focuri de artificii, zmeie, iluminare laser, lumini de mare intensitate, lasere, sisteme de aeronave fără pilot la bord (UAS) sau de alte mijloace similare.
3. Condiții meteorologice nefavorabile neașteptate, care au pus sau ar fi putut pune în pericol vehiculul mai ușor decât aerul, ocupanții acestuia sau orice altă persoană.

3.6. **Evenimente legate de U-space**

1. Pătrunderea într-un spațiu aerian U-space desemnat într-un spațiu aerian necontrolat fără dispozitiv activ de vizibilitate electronică.
2. Defecțiune semnificativă, problemă de fiabilitate sau problemă recurentă de calitate care afectează dispozitivele sau instalațiile de vizibilitate electronică.
3. Întâlnire neașteptată cu o aeronavă fără pilot la bord în timpul tranzitării spațiului aerian U-Space.”

([10]) Obstacolele includ vehiculele.

ANEXA VI

„ANEXA VI

EVENIMENTE LEGATE DE FUNCȚIONAREA SISTEMULUI DE AERONAVE FĂRĂ PILOT LA BORD (UAS)

Observație 1: Prezenta anexă este structurată în așa fel încât evenimentele pertinente să fie corelate cu tipurile de activități în cursul cărora, în baza experienței dobândite, sunt observate în mod normal, pentru a facilita raportarea evenimentelor. Cu toate acestea, prezenta listă nu trebuie să fie interpretată în sensul că evenimentele nu trebuie raportate atunci când se produc în afara categoriei de activități cu care sunt corelate în listă.

Observație 2: Prezenta anexă conține evenimentele și celelalte informații legate de siguranță care trebuie raportate în contextul operării UAS pentru care este necesar un certificat sau o declarație pentru proiect în temeiul articolului 56 alineatele (1) și (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

Observație 3: Evenimentele din mediul U-space enumerate la punctul 6 trebuie raportate de piloții la distanță și de operatorii UAS atunci când își desfășoară operațiunile în spațiul aerian U-space.

1. OPERAȚIUNI AERIENE

1.1. **Planificarea zborurilor și pregătirea UAS**

1. Operațiunea UAS este planificată într-un volum operațional care depășește limitările descrise în autorizațiile eliberate sau privilegiile certificatului de operator UAS ușor (LUC).
2. Planificare necorespunzătoare a operațiunii UAS și măsurile de atenuare aferente, care au pus sau ar fi putut pune în pericol orice aeronavă sau orice altă persoană (de exemplu: procedurile de contingență și de urgență, volumul operațional, cerința de performanță în materie de atenuare tactică (TMPR) ([1])].
3. Utilizare a unor date incorecte sau a unor intrări eronate în UAS sau în echipamentele utilizate pentru navigație sau pentru calcularea performanței, care a condus la o funcționare defectuoasă sau la o defectare a UAS, care a pus sau ar fi putut pune în pericol orice aeronavă sau persoană.
4. Configurație UAS diferită de instrucțiunile definite sau autorizate de producător sau de autoritatea competentă (de exemplu: sarcina utilă, configurația software-ului etc.), care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava fără pilot la bord sau orice altă aeronavă sau persoană.
5. Transportul sau tentativa de transport de mărfuri periculoase, atunci când nu sunt conforme cu actele legislative aplicabile, inclusiv etichetarea, ambalarea și handlingul incorect al mărfurilor periculoase.
6. Sursă de energie incorectă, inadecvată sau degradată (inclusiv combustibil).
7. Tratament de dejivrare/antijivrare neefectuat, incorect sau inadecvat.

1.2. **Decolare și aterizare – Operațiuni de pe/înspre aerodromuri sau vertiporturi**

1. Incursiuni pe pistă. Pătrunderea neautorizată în zona de apropiere finală și decolare (FATO).
2. Ieșirea neautorizată de pe pistă.
3. Orice decolare întreruptă.
4. Decolarea, apropierea sau aterizarea efective sau încercate, cu aeronava în configurație incorectă.
5. Lovirea cozii, a palelor/a extremităților aripii sau a nacelei motorului în timpul decolării sau al aterizării.
6. Evenimente legate de suflul motoarelor turboreactoare sau de suflul vertical/orizontal al rotoarelor și al elicelor care au pus sau ar fi putut pune în pericol orice aeronavă sau persoană.
7. Aterizare violentă, prea scurtă sau prea lungă.
8. Deteriorare produsă de obiecte străine/resturi desprinse (FOD) sau condiții de suprafață precare pe suprafața de decolare și aterizare.

([1]) TMPR sunt măsuri utilizate în evaluările riscurilor legate de drone pentru a preveni coliziunile în aer prin abordarea riscului rezidual în aer.

1.3. **Decolare și aterizare – Operațiuni în afara aerodromurilor sau a vertiporturilor**

1. Decolare, aterizare în afara zonei prevăzute pentru decolare/aterizare.
2. Măsuri inadecvate de securitate și siguranță la sol, care au pus sau ar fi putut pune în pericol orice persoană.

1.4. **Orice fază a zborului**

1. Pierderea controlului operațiunii.
2. Pierderea prelungită a reperului vizual pentru operațiuni în raza vizuală (VLOS) (exemplu: din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile sau a obstacolelor).
3. Pierderea conștientizării situației (exemplu: a condițiilor de mediu, a modului și a sistemului, volum de muncă excesiv, dezorientare spațială, pierderea noțiunii de timp și interacțiunea necorespunzătoare cu echipamentele pentru controlul de la distanță al aeronavei fără pilot la bord [unitatea de control și monitorizare (CMU) ([2])].
4. Gestionare incorectă a combustibilului sau a energiei (de exemplu: combustibil/energie în cantitate critic redusă sau combustibil/energie la destinație în cantitate inferioară rezervei finale de combustibil/energie regulamentare.
5. Incapacitate de a atinge performanțele cerute ale aeronavei, prevăzute în condiții normale, în timpul decolării, al urcării sau al aterizării.
6. Depășire a limitelor aeronavei definite de producător.
7. Operare cu reglarea incorectă a altimetrului.
8. Interpretare greșită a modului de funcționare al automatizării UAS sau a oricărei informații furnizate de CMU echipajului de la distanță, care a pus sau ar fi putut pune în pericol orice aeronavă sau persoană.
9. Incapacitatea de a transmite identificarea la distanță sau identificare aeronavei.
10. Eliberarea involuntară a încărcăturii sau a altor echipamente transportate în exteriorul aeronavei.
11. Abateri de la volumul operațional autorizat care depășesc limitările descrise în autorizațiile de operare eliberate sau privilegiile asociate certificatului de operator UAS ușor (LUC) sau planului de zbor autorizat al UAS, inclusiv, dar fără a se limita la:
    (a) Operarea neautorizată a UAS deasupra mulțimilor.
    (b) Încălcarea spațiului aerian.
    (c) Încălcări ale zonelor geografice, unde operațiunile UAS nu sunt permise sau autorizația de zbor necesară nu a fost obținută.

1.5. **Evenimente suplimentare pentru operațiunile UAS cu ocupanți la bord**

1. Suferință fizică, incapacitarea personalului, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava fără pilot la bord sau orice altă aeronavă sau persoană.
2. Aer contaminat prezent în compartimentul pasagerilor, care a pus sau ar fi putut pune în pericol ocupanții acesteia sau orice altă persoană.
3. Dificultatea de a controla pasageri aflați sub influența alcoolului și/sau a drogurilor, violenți sau nedisciplinați.
4. Descoperirea unui pasager clandestin.

2. EVENIMENTE TEHNICE

2.1. **Structură și sisteme**

1. Pierderea în zbor a oricărei părți din structura aeronavei fără pilot la bord.
2. Scurgere a oricărui fluid care a condus la un risc de incendiu sau la posibila contaminare periculoasă a sistemului de aeronave fără pilot la bord sau care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava fără pilot la bord sau orice altă persoană.
3. Funcționare defectuoasă sau funcționarea anormală a comenzilor de zbor.

([2]) În conformitate cu articolul 3 punctul 38 din Regulamentul delegat (UE) 2019/945, «„unitate de control și monitorizare” („CMU”) înseamnă echipamentele utilizate pentru controlul și monitorizarea de la distanță a aeronavelor fără pilot la bord, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2018/1139».

4. Funcționarea defectuoasă, pierderea sau degradarea semnificativă a legăturii de comandă și control, inclusiv defecțiuni care afectează disponibilitatea, performanțele, continuitatea, integritatea sau securitatea acesteia, care au pus sau ar fi putut pune în pericol orice aeronavă sau persoană.

5. Defectarea sistemului de evitare a coliziunilor.

6. Defectarea sistemului automat pentru situații de contingență sau de urgență sau a sistemului care împiedică aeronava fără pilot la bord să iasă din volumul operațional (de exemplu: întoarcerea acasă, aterizarea automată, geocaptivitatea, sistemul de încheiere a zborului).

7. Orice altă avarie, pierdere, funcționare defectuoasă, deteriorare a aeronavei fără pilot la bord sau a sistemelor acesteia, care a pus sau ar fi putut pune în pericol orice altă aeronavă sau persoană.

8. Orice avarie, pierdere, funcționare defectuoasă, deteriorare a CMU, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava fără pilot la bord sau orice altă aeronavă sau persoană.

2.2. **Propulsie (inclusiv motoare, elice și sisteme de rotor) și grupuri de putere auxiliare (APU)**

1. Oprirea bruscă, oprirea în zbor a oricărui motor sau pierderea unităților de portanță și de propulsie sau a APU atunci când unitatea este necesară.

2. Depășirea limitelor de funcționare a motorului, inclusiv supraturarea sau imposibilitatea de a controla turația oricărei componente de turație mare (de exemplu: APU, starterul cu aer, climatizorul, turbina, elicea sau rotorul).

3. Funcționarea necorespunzătoare sau defectarea oricărei părți a motorului, a unităților de portanță și de propulsie, a APU sau a transmisiei, care provoacă una sau mai multe dintre situațiile următoare:

   (a) nefuncționarea la comandă a sistemului de inversare a tracțiunii;

   (b) incapacitatea de a controla puterea, tracțiunea sau turația;

   (c) nereținerea componentelor/resturilor desprinse.

3. INTERACȚIUNEA CU ATM/ANS

1. Autorizare sau instrucțiuni ATC (controlul traficului aerian) periculoase.

2. Întrerupere prelungită a comunicării cu unitatea ATS (servicii de trafic aerian).

3. Instrucțiuni contradictorii de la diferite unități ATS, care ar putea conduce la o pierdere de distanță între aeronave.

4. Interpretare eronată a comunicațiilor radio, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava fără pilot la bord sau orice altă aeronavă sau persoană.

5. Abatere intenționată de la o instrucțiune ATC, care a pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava fără pilot la bord sau orice altă aeronavă sau persoană.

6. Abatere de altitudine sau de nivel de zbor.

4. SITUAȚII DE URGENȚĂ ȘI ALTE SITUAȚII CRITICE

1. O coliziune sau o proximă coliziune, la sol sau în aer, cu o altă aeronavă, cu solul sau un obstacol.

2. O manevră de urgență efectuată de UAS pentru a preveni orice coliziune la sol sau în aer, cu o altă aeronavă, cu solul sau cu un obstacol.

3. Un eveniment care duce la declararea stării de urgență.

4. Activarea unei proceduri de urgență pentru încheierea zborului.

5. Neaplicarea procedurilor corecte de contingență sau de urgență.

6. Orice tip de ardere, topire, fum, vapori, formare de arcuri electrice, supraîncălzire, incendiu sau explozie la bordul UAS.

7. Orice tip de ardere, topire, fum, vapori, formare de arcuri electrice, supraîncălzire, incendiu sau explozie în CMU.

8. Incapacitate a echipajului de zbor la distanță care controlează CMU, care a pus sau ar fi putut pune în pericol orice aeronavă sau persoană.

5. MEDIU EXTERIOR ȘI METEOROLOGIE

1. O coliziune sau o proximă coliziune, la sol sau în aer, cu o altă aeronavă, cu solul sau un obstacol.
2. Semnal de avertizare al sistemului de bord pentru prevenirea coliziunilor (ACAS-RA).
3. Activarea unui sistem autentic de prevenire a coliziunii cu solul, precum „avertismentul" sistemelor GPWS (sistemul de avertizare privind apropierea față de sol) sau TAWS (sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului).
4. Coliziune cu animale sălbatice, inclusiv coliziune cu păsări, care a pus în pericol aeronava fără pilot la bord.
5. Deteriorarea produsă de obiecte străine/resturi desprinse (FOD).
6. Întâlnirea neașteptată a unei stări precare a suprafeței pistei.
7. Turbulențe de siaj care au pus sau ar fi putut pune în pericol o aeronavă sau o persoană.
8. Interferențe cu aeronava fără pilot la bord cauzate de arme de foc, focuri de artificii, zmeie, iluminare laser, lumini de mare intensitate, lasere, sisteme de aeronave fără pilot la bord (UAS) sau sisteme anti-UAS, sau de alte mijloace similare.
9. Orice condiții severe de mediu, care au provocat daune aeronavei, dificultăți la aterizare sau pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui sistem al aeronavei (de exemplu: fulgere, turbulențe puternice, vânt de forfecare, condiții de jivraj, cenușă vulcanică etc.).

6. EVENIMENTE LEGATE DE U-SPACE

1. Operațiuni UAS în interiorul spațiului aerian U-space care nu sunt conforme cu condițiile operaționale aplicabile și cu constrângerile spațiului aerian sau care sunt efectuate cu un sistem de aeronave fără pilot la bord care nu este conform cu cerințele necesare privind capabilitățile și performanțele UAS.
2. Informații, instrucțiuni sau servicii lipsă, incorecte, întârziate sau înșelătoare furnizate de un furnizor de servicii U-space (USSP), care au pus sau ar fi putut pune în pericol aeronava fără pilot la bord sau orice altă aeronavă sau persoană.
3. Neconformarea cu autorizația de zbor (exemplu: absența autorizației de zbor, neactivarea a autorizației de zbor, abateri de la autorizația de zbor, în spațiu sau timp).
4. Ieșire neautorizată din spațiul aerian U-space.
5. Utilizarea necorespunzătoare a serviciilor U-space, având ca rezultat pierderea conștientizării situației.
6. Incapacitatea de a executa procedura de reconfigurare dinamică a spațiului aerian (DAR).
7. Distanță insuficientă între aeronava fără pilot la bord și orice aeronavă cu pilot la bord.
8. Întâlnirea unei aeronave cu pilot la bord într-un spațiu aerian U-space activ desemnat în interiorul unui spațiu aerian controlat.
9. Întâlnirea unei aeronave cu pilot la bord nevizibile într-un spațiu aerian U-space desemnat într-un spațiu aerian necontrolat.
10. Întâlnirea unei aeronave fără pilot la bord necooperante în spațiul aerian U-space.

7. ALTE EVENIMENTE

1. Orice eveniment în care performanțele umane, inclusiv oboseala și un nivel necorespunzător al pregătirii/calificării personalului operatorului și al comunicării între membrii echipajului, au contribuit în mod direct sau ar fi putut contribui la un accident sau la un incident grav.

8. SECURITATEA INFORMAȚIILOR

1. Comportamentul anormal al unui sistem din cauza unui incident de securitate a informațiilor [de exemplu: informații sau date compromise, infectarea cu programe malware, atac DDoS (*Distributed-Denial-of-Service*, blocarea distribuită a serviciului)]."