Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2026/1821

28.7.2026

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2026/1821

z dne 27. julija 2026

o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2015/1018 o določitvi seznama za razvrščanje dogodkov v civilnem letalstvu, o katerih je treba poročati, v zvezi s sistemi brezpilotnih zrakoplovov (UAS), dogodkov v okviru sistema U-space in dogodkov v okviru dela IS ter o črtanju nekaterih dogodkov na področju varovanja v letalstvu iz zahtev glede obveznega poročanja

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu, spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 1321/2007 ([1]) in (ES) št. 1330/2007 ter zlasti člena 4(5) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Komisija mora v skladu s prvim pododstavkom člena 4(5) Uredbe (EU) št. 376/2014 sprejeti seznam za razvrščanje dogodkov, ki se v okviru sistemov obveznega poročanja iz navedene uredbe upošteva pri poročanju o dogodkih, ki spadajo v kategorije iz člena 4(1) navedene uredbe.

(2) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1018 ([2]) določa seznam za razvrščanje dogodkov v civilnem letalstvu, o katerih je treba poročati v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014.

(3) V oceni Uredbe (EU) št. 376/2014 ([3]), ki jo je Komisija izvedla leta 2020, je bilo ugotovljeno, da dogodki, ki vključujejo sisteme brezpilotnih zrakoplovov (v nadaljnjem besedilu: UAS), sicer spadajo na področje uporabe navedene uredbe, vendar je potrebna jasnost glede tega, kaj predstavlja dogodke, o katerih je treba obvezno poročati.

(4) Na podlagi trenutnih operativnih izkušenj z dogodki v zvezi z UAS je mogoče poenostaviti opredeljevanje potencialnih znatnih tveganj za varnost v letalstvu in določiti ustrezne zahteve glede poročanja.

(5) Glede na tehnološke in operativne razlike med UAS in zrakoplovi s posadko bi bilo treba vključiti ločeno prilogo za UAS, ki bi zajemala posebne dogodke, povezane z operacijami UAS, da bi se razlikovali dogodki, edinstveni za UAS, hkrati pa ohranila celovitost obstoječih klasifikacij za zrakoplove s posadko.

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

([2]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1018 z dne 29. junija 2015 o določitvi seznama za razvrščanje dogodkov v civilnem letalstvu, o katerih je treba poročati v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 163, 30.6.2015, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

([3]) Delovni dokument služb Komisije – Ocena Uredbe (EU) št. 376/2014 o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu, 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.

(6) Obvezno poročanje o dogodkih, povezanih z operacijami UAS, bi moralo biti omejeno na operacije, ki predstavljajo znatno tveganje za varnost v letalstvu, v skladu s pristopom, ki temelji na tveganjih, iz Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta ([4]). V skladu s členom 56(1) in (5) navedene uredbe imajo operacije UAS, za katere je potreben certifikat ali izjava o projektiranju, same po sebi višji profil tveganja zaradi zapletenih operativnih okolij, zmogljivejših zrakoplovov ali interakcij z letalstvom s posadko. Pri takih operacijah UAS je treba obvezno poročati o dogodkih v zvezi z varnostjo, da se zagotovita prepoznavanje in zmanjševanje tveganj.

(7) Nasprotno pa so operacije UAS, ki ne zahtevajo certifikata ali izjave, izvzete iz seznama dogodkov, o katerih je treba poročati. Ta usmerjen pristop zagotavlja, da obveznosti poročanja ostanejo sorazmerne s stopnjo tveganja, hkrati pa se ohrani usklajenost z obstoječim okvirom Unije za varnost v letalstvu.

(8) Pomembno je upoštevati tudi tveganja v novih scenarijih, kot so operacije UAS v zračnem prostoru U-space ([5]). Glede na naravo tveganja operacij U-space, zlasti v mestnih in gosto poseljenih okoljih, bi lahko dogodki, kot so trčenja ali izguba nadzora, resno ogrozili varnost oseb in premoženja na tleh ter drugih uporabnikov zračnega prostora. Pričakovano povečanje operacij UAS v U-space povečuje ta tveganja, zaradi česar je poročanje, kot je določeno v Uredbi (EU) št. 376/2014, bistveno za pravočasno prepoznavanje nevarnosti, zmanjševanje tveganj ter preprečevanje nesreč in incidentov.

(9) Uredba (EU) št. 376/2014 izrecno zahteva poročanje o nekaterih dogodkih v zvezi z varovanjem v letalstvu, ki lahko vplivajo na varnost operacij. Izvedbena uredba (EU) 2015/1018 zato v prilogah vključuje dogodke, povezane z varovanjem. Z Uredbo Komisije (EU) 2026/247 ([6]) sta bila vzpostavljena mehanizem in postopek za poročanje, razvrščanje, obdelavo, shranjevanje, varstvo, analizo in združevanje informacij o incidentih na področju varovanja v letalstvu, zlasti v zvezi z dejanji nezakonitega vmešavanja, na ravni EU. Glede na ta sistem EU za poročanje o dogodkih na področju varovanja v letalstvu je bilo preučeno, ali bi lahko črtali nekatere dogodke, povezane z varovanjem v letalstvu, ki jih bolje obravnavajo organi za varovanje.

(10) Nekateri dogodki na področju varovanja v letalstvu (npr. požari, laserske motnje) vplivajo tako na varnost kot varovanje, zato bi bilo treba o njih v skladu z ustreznimi zakonodajnimi okviri poročati tako organom za varnost kot organom za varovanje. To dvojno poročanje se zdi potrebno, saj bi poročanje, omejeno samo na varnost, lahko preprečilo, da bi se te informacije uporabljale tudi za namene varovanja, pri katerem je potrebno čimprejšnje zagotavljanje informacij. Poleg tega člen 15(2) Uredbe (EU) št. 376/2014 omejuje uporabo sporočenih podatkov o dogodkih le na varnostne izboljšave in prepoveduje njihovo izmenjavo z drugimi osebami, vključno z organi za varovanje.

(11) Poročanje o grožnjah z bombami ali ugrabitvah, dogodkih, povezanih z varnostjo aerodroma, in neskladnosti z razporeditvijo prtljage ali potnikov v skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2015/1018 bi bilo treba ohraniti, dokler se 1. januarja 2028 ne začnejo uporabljati določbe o poročanju o dogodkih na področju varovanja v letalstvu iz točke 19 Priloge k Uredbi (EU) 2026/247.

(12) Ker lahko incidenti na področju varnosti podatkov vplivajo na normalno in varno delovanje sistemov, opreme in digitalne infrastrukture, so bili na seznam dogodkov, o katerih je treba poročati, dodani splošni dogodki na področju varnosti podatkov.

([4]) Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/664 z dne 22. aprila 2021 o regulativnem okviru za U-space (UL L 139, 23.4.2021, str. 161, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

([6]) Uredba Komisije (EU) 2026/247 z dne 2. februarja 2026 o spremembi Uredbe (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta glede specifikacij za nacionalne programe za nadzor kakovosti na področju varovanja civilnega letalstva (UL L, 2026/247, 3.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/247/oj).

(13) Za zagotovitev neprekinjenega varnega in zanesljivega delovanja sistemov, opreme in digitalne infrastrukture je treba o nekaterih dogodkih na področju varnosti podatkov poročati v okviru za poročanje o dogodkih v zvezi z varnostjo. Čeprav vsi dogodki na področju varnosti podatkov (npr. namerni napadi na kritične sisteme in podatke) ne spadajo na to področje uporabe, lahko naključni ali nenamerni incidenti (kot so okužbe z zlonamerno programsko opremo, ogrožene informacije ali podatki ali motnje v sistemu zaradi varnostnih napak) pomenijo varnostna tveganja in zahtevajo preiskavo, da se prepreči ponovitev. Zato je bil vključen širok in splošen sklic na take dogodke, da bi jih bilo mogoče zajeti brez predpisanih podrobnih določb.

(14) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 127 Uredbe (EU) 2018/1139 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Izvedbena uredba (EU) 2015/1018 se spremeni:

(1) Priloga I se nadomesti s Prilogo I k tej uredbi;

(2) Priloga II se nadomesti s Prilogo II k tej uredbi;

(3) Priloga III se nadomesti s Prilogo III k tej uredbi;

(4) Priloga IV se nadomesti s Prilogo IV k tej uredbi;

(5) Priloga V se nadomesti s Prilogo V k tej uredbi;

(6) besedilo iz Priloge VI k tej uredbi se doda kot Priloga VI.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 27. julija 2026

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA I

„PRILOGA I

DOGODKI V ZVEZI Z DELOVANJEM ZRAKOPLOVA S POSADKO

Opomba: Ta priloga je sestavljena tako, da so ustrezni dogodki povezani s kategorijami dejavnosti, med katerimi so glede na izkušnje običajno opaženi, kar omogoča lažje poročanje o navedenih dogodkih. Vendar pa se ta seznam ne sme razumeti v smislu, da se o dogodkih ne sme poročati, če se zgodijo zunaj kategorije dejavnosti, s katero so povezani na seznamu.

1. ZRAČNE OPERACIJE

1.1 **Priprava leta**

(1) Uporaba nepravilnih podatkov ali napačnih vnosov pri opremi, ki se uporablja za navigacijo ali izračun zmogljivosti, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(2) Prevoz ali poskus prevoza nevarnega blaga v nasprotju z veljavnimi predpisi, vključno z napačnim označevanjem in pakiranjem nevarnega blaga ter ravnanjem z njim.

1.2 **Priprava zrakoplova**

(1) Napačna vrsta goriva/energije ali onesnaženo gorivo.

(2) Manjkajoča, napačna ali nezadostna uporaba razledenitvenega/protizaledenitvenega sistema.

1.3 **Vzlet in pristanek**

(1) Izlet z vozne steze ali vzletno-pristajalne steze.

(2) Dejanski ali morebiten nedovoljen vdor na vozno stezo ali vzletno-pristajalno stezo.

(3) Nedovoljen vdor na območje končnega prileta in vzleta (FATO – Final Approach and Take-off).

(4) Vsak prekinjen vzlet.

(5) Nezmožnost doseganja zahtevane ali predvidene zmogljivosti med vzletanjem, pri neuspelem priletu ali med pristajanjem.

(6) Dejanski vzlet, prilet ali pristanek ali poskus vzleta, prileta ali pristanka z nepravilno konfiguracijsko nastavitvijo.

(7) Dotik repa, kraka rotorja/konice krila ali ohišja motorja s tlemi pri vzletu ali pristanku.

(8) Nadaljevanje prileta v nasprotju z merili letalskega prevoznika glede stabiliziranega prileta.

(9) Nadaljevanje instrumentalnega prileta pod objavljenimi minimalnimi vrednostmi v primeru nezadostnih vizualnih referenc.

(10) Varnosten ali zasilen pristanek.

(11) Kratek ali dolg pristanek.

(12) Trd pristanek.

1.4 **Vse faze leta**

(1) Izguba nadzora.

(2) Nepravilen položaj zrakoplova, ki je v nasprotju z običajnim položajem glede na prečno os, kotom nagiba, ali pa hitrost letenja ni prilagojena pogojem.

(3) Odklon od ustreznega nivoja letenja.

(4) Aktiviranje kakršne koli zaščite osnovnih parametrov izvedbe zrakoplova, vključno z opozorilom o porušitvi vzgona, stresalcem palice, potisnikom palice in avtomatsko zaščito.

(5) Nenamerno odstopanje od predvidene ali določene sledi leta za dvakratno vrednost zahtevane navigacijske zmogljivosti oziroma 10 navtičnih milj, kar je manj.

(6) Preseganje omejitve iz letalskega priročnika zrakoplova.

(7) Delovanje z napačno nastavitvijo višinomera.

(8) Piš reaktivnega motorja ali piš rotorja in propelerja, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(9) Napačna razlaga avtomatskega načina ali kakršnih koli informacij iz pilotske kabine letalski posadki, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

1.5 **Druge vrste dogodkov**

(1) Nenameren izpust tovora ali druge zunanje opreme.

(2) Izguba zaznavanja položaja (vključno v zvezi z okoljem, načinom in sistemom, prostorsko orientacijo in časovnim okvirom).

(3) Vsak dogodek, pri katerem je človeški dejavnik neposredno prispeval ali bi lahko prispeval k nesreči ali resnemu incidentu.

2. TEHNIČNI DOGODKI

2.1 **Konstrukcija in sistemi**

(1) Izguba katerega koli dela konstrukcije zrakoplova med letom.

(2) Odpoved sistema.

(3) Izguba podvojenosti sistema.

(4) Uhajanje kakršnih koli tekočin, ki je imelo za posledico nevarnost požara ali možno nevarno onesnaženje konstrukcije, sistemov ali opreme zrakoplova ali zaradi katerega so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(5) Napake ali okvare na sistemu za gorivo, ki so vplivale na oskrbo z gorivom in/ali njegovo distribucijo.

(6) Nepravilno delovanje ali okvara katerega koli indikacijskega sistema, kadar ima to za posledico zavajajoče opozarjanje posadke.

(7) Nepravilno delovanje krmilnih površin, kot je asimetrija ali zataknjenost/blokiranost krmilnih površin (na primer: vzgon (zakrilca/predkrilca), upor (spojlerji), naprave za uravnavanje položaja (krilca, višinska krmila, smerna krmila).

2.2 **Pogonski sistemi (vključno z motorji, propelerji in rotorskimi sistemi) in pomožne pogonske enote (APU – Auxiliary Power Unit)**

(1) Okvara ali znatna napaka v delovanju katerega koli dela propelerja, rotorja ali pogonskega sistema ali naprav za njihovo krmiljenje.

(2) Poškodba ali okvara glavnega/repnega rotorja, prenosa in/ali enakovrednih sistemov.

(3) Samodejna zaustavitev, namerna ugasnitev katerega koli motorja ali po potrebi APU med letom (na primer: operacije s podaljšanim časom preusmeritve (EDTO – Extended Diversion Time Operations), seznam minimalne opreme (MEL – Minimum Equipment List)).

(4) Preseganje omejitev pri delovanju motorja, vključno s prekomerno hitrostjo ali nezmožnostjo uravnavanja števila vrtljajev katere koli komponente, ki rotira z veliko hitrostjo (na primer: APU, zračni zaganjalnik motorja, oprema za klimatizacijo, turbinski motor, propeler ali rotor).

(5) Okvara ali nepravilno delovanje katerega koli dela motorja, pogonskega sistema, APU ali prenosa, ki ima za posledico eno ali več naslednjih stanj:

(a) odpoved delovanja sistema vzvratnega potiska glede na ukaz;

(b) nezmožnost uravnavanja moči, potiska ali števila vrtljajev na minuto;

(c) odstopanje komponent/delcev.

3. INTERAKCIJA Z NAVIGACIJSKIMI SLUŽBAMI ZRAČNEGA PROMETA (ANS – AIR NAVIGATION SERVICES) IN UPRAVLJANJE ZRAČNEGA PROMETA (ATM – AIR TRAFFIC MANAGEMENT)

(1) Nevarno dovoljenje kontrole zračnega prometa (ATC – Air Traffic Control).

(2) Daljša izguba komunikacije z enoto službe zračnega prometa (ATS – Air Traffic Service).

(3) Nasprotujoča si navodila različnih enot ATS, kar lahko privede do izgube razdvajanja.

(4) Napačna razlaga radijske komunikacije, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(5) Namerno neupoštevanje navodila ATC, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(6) Srečanje z brezpilotnim zrakoplovom v zračnem prostoru U-Space ([1]).

4. IZREDNE IN DRUGE KRITIČNE RAZMERE

(1) Kakršen koli dogodek, ki privede do razglasitve izrednih razmer (klic ‚MAYDAY') ali nujnega primera (klic ‚PAN').

(2) Vsako gorenje, taljenje, dim, hlapi, iskrenje, pregrevanje, požar ali eksplozija.

(3) Onesnažen zrak v pilotski kabini ali prostoru za potnike, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(4) Uporaba neustreznega nestandardnega ali izrednega postopka s strani letalske ali kabinske posadke za obvladovanje izrednih razmer.

(5) Uporaba katere koli opreme za uporabo v izrednih razmerah ali nestandardnega postopka, ki vpliva na zmogljivost med letom ali pristajanjem.

(6) Odpoved katerega koli sistema ali opreme za uporabo v izrednih razmerah ali reševanje, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(7) Neobvladljiv tlak v kabini.

(8) Kritično majhna količina goriva/energije ali količina goriva/energije na namembnem kraju manjša od zahtevane količine končne rezerve goriva/energije.

(9) Vsaka uporaba kisikovega sistema za posadko s strani posadke.

(10) Onesposobitev katerega koli člana letalske ali kabinske posadke, zaradi česar je število potrjenih članov posadke manjše od najmanjšega dovoljenega.

(11) Utrujenost posadke, ki vpliva ali bi lahko vplivala na njihovo sposobnost varnega opravljanja nalog.

5. ZUNANJE OKOLJE IN METEOROLOGIJA

(1) Trčenje ali skorajšnje trčenje na tleh ali v zraku z drugim zrakoplovom, tlemi ali oviro ([2]).

(2) Sistem za izogibanje trčenjem v zraku, navodila za izogib (ACAS RA – Airborne Collision Avoidance System, Resolution Advisory).

(3) Aktiviranje ‚opozorila' edinstvenih sistemov za preprečevanje trčenja na tleh, kot sta sistem opozarjanja na bližino tal (GPWS – Ground Proximity Warning System) in sistem opozarjanja na relief (TAWS – Terrain Awareness and Warning System).

(4) Trk s prostoživečimi živalmi, vključno s pticami.

(5) Poškodba zaradi tujega predmeta/delcev (FOD – Foreign Object Damage/Debris).

(6) Nepričakovano slabo stanje površine vzletno-pristajalne steze.

(7) Zrakoplov je naletel na vrtinčno sled.

(8) Oviranje zrakoplova s strelnim orožjem, izdelki za ognjemete, letečimi zmaji, lasersko osvetlitvijo, močno razsvetljavo, laserji, sistemi brezpilotnih zrakoplovov (UAS) ([3]) ali podobnimi sredstvi.

(9) Udar strele, ki je povzročil škodo na zrakoplovu ali izgubo ali okvaro katerega koli sistema zrakoplova.

(10) Zrakoplov je naletel na točo, ki je povzročila škodo na zrakoplovu ali izgubo ali okvaro katerega koli sistema zrakoplova.

([1]) V skladu s členom 2, točko 1, Izvedbene uredbe (EU) 2021/664 ‚zračni prostor U-space' pomeni geografsko območje sistemov brezpilotnih zrakoplovov, ki ga določijo države članice in na katerem se operacije sistemov brezpilotnih zrakoplovov lahko izvajajo samo s podporo služb U-space.

([2]) Ovira vključuje tudi vozila.

([3]) V skladu s členom 3, točko 3, Delegirane uredbe Komisije (EU) 2019/945 z dne 12. marca 2019 o sistemih brezpilotnega zrakoplova in operatorjih sistemov brezpilotnega zrakoplova iz tretjih držav (UL L 152, 11.6.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj) ‚sistem brezpilotnega zrakoplova' pomeni brezpilotni zrakoplov, kot je opredeljen v členu 3, točka 30, Uredbe (EU) 2018/1139, ter njegovo enoto za upravljanje in spremljanje.

(11) Letenje skozi močno turbulenco, ki je imelo za posledico poškodbo oseb v zrakoplovu ali po katerem je bilo treba opraviti pregled zrakoplova.

(12) Zrakoplov je naletel na močan strižni veter ali nevihto, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(13) Zaledenitev, ki je povzročila težave z upravljanjem, škodo na zrakoplovu ali izgubo ali nepravilno delovanje katerega koli sistema zrakoplova.

(14) Zrakoplov je naletel na vulkanski pepel.

6. VAROVANJE

(1) Težave pri nadzorovanju vinjenih, nasilnih ali nedisciplineranih potnikov.

(2) Odkritje slepega potnika.

(3) Neobičajno vedenje sistema zaradi incidenta na področju varnosti podatkov (primer: ogrožene informacije ali podatki, okužba z zlonamerno programsko opremo, porazdeljeni napad za zavrnitev storitve (DDoS – Distributed-Denial-of-Service)).

(4) Grožnja z bombnim napadom ali ugrabitev (uporablja se do 31. decembra 2027).“

PRILOGA II

„PRILOGA II

DOGODKI V ZVEZI S TEHNIČNIM STANJEM, VZDRŽEVANJEM IN POPRAVILOM ZRAKOPLOVA

Opomba: Dogodki iz te priloge so relevantni tudi za UAS, za katere se zahteva certifikat ali izjava za projektiranje v skladu s členom 56(1) in (5) Uredbe (EU) 2018/1139.

1. IZDELAVA

Proizvodi, deli ali naprave iz proizvodne organizacije, ki niso v skladu z veljavnimi projektnimi podatki, kar lahko privede do nevarne situacije, ugotovljene skupaj z nosilcem certifikata tipa ali odobritve projekta.

2. ZASNOVA

Kakršna koli napaka, nepravilno delovanje, okvara ali drugi dogodki, povezani s proizvodom, delom ali napravo, ki so ali bi lahko privedli do nevarne situacije.

Opomba: ta seznam se uporablja za dogodke, ki se zgodijo pri proizvodih, delih, napravah ali enotah za upravljanje in spremljanje (CMU – Control and Monitoring Unit) ([1]), zajetih s certifikatom tipa, certifikatom tipa z omejitvami, dodatnim certifikatom tipa, dovoljenjem ETSO, odobritvijo projekta velikega popravila ali katero koli drugo ustrezno odobritvijo ali izjavo, za katero se šteje, da je bila izdana v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012 ([2]).

3. VZDRŽEVANJE IN UPRAVLJANJE STALNE PLOVNOSTI

(1) Resna poškodba konstrukcije (na primer: razpoke, trajna deformacija, razslojitev, odstopitev, gorenje, čezmerna obraba ali korozija), odkrita med vzdrževanjem zrakoplova ali komponente.

(2) Znatno uhajanje ali onesnaženje tekočin (na primer: hidravlične tekočine, gorivo, olje, plin ali druge tekočine).

(3) Okvara ali nepravilno delovanje katerega koli dela motorja ali pogonskega sistema in/ali prenosa, ki ima za posledico eno ali več naslednjih stanj:

(a) odstopanje komponent/delcev;

(b) okvara nosilnika motorja.

(4) Poškodba, napaka ali okvara propelerja, ki bi lahko imela za posledico ločitev propelerja ali večjega dela propelerja med letom in/ali nepravilnega delovanja naprave za krmiljenje propelerja.

(5) Poškodba, napaka ali okvara reduktorja/pesta glavnega rotorja, ki bi lahko imela za posledico ločitev rotorskega sklopa med letom in/ali nepravilnega delovanja naprave za krmiljenje rotorja.

(6) Znatna napaka v delovanju varnostnih sistemov ali opreme, vključno s sistemom ali opremo za uporabo v izrednih razmerah, med preizkušanjem v okviru vzdrževanja, ali nezmožnost aktiviranja teh sistemov po vzdrževanju, vključno s CMU.

(7) Neobičajno vedenje sistema zaradi incidenta na področju varnosti podatkov (primer: ogrožene informacije ali podatki, okužba z zlonamerno programsko opremo, porazdeljeni napad za zavrnitev storitve (DDoS)).

(8) Nepravilna montaža ali namestitev komponent zrakoplova ali CMU, odkrita med postopkom pregleda ali preizkušanja, ki se ni izvajal posebej v ta namen.

([1]) V skladu s členom 3, točko 38, Delegirane uredbe (EU) 2019/945 ‚enota za upravljanje in spremljanje' (CMU) pomeni opremo za daljinsko upravljanje in spremljanje brezpilotnih zrakoplovov, kot je opredeljena v členu 3, točka 32, Uredbe (EU) 2018/1139.

([2]) Uredba Komisije (EU) št. 748/2012 z dne 3. avgusta 2012 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 224, 21.8.2012, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

(9) Napačna presoja resne okvare ali resna neskladnost s seznamom minimalne opreme (MEL) in postopki iz tehnične knjige.

(10) Resna poškodba sistema medsebojne povezave električne napeljave (EWIS – Electrical Wiring Interconnection System).

(11) Vsaka okvara na ključnem delu z omejeno življenjsko dobo, ki ima za posledico odstranitev dela pred koncem njegove življenjske dobe.

(12) Uporaba proizvodov, nenameščene opreme, komponent ali materialov neznanega ali sumljivega izvora ali neuporabnih ključnih komponent.

(13) Zavajajoči, napačni ali nezadostni veljavni podatki o vzdrževanju ali postopki vzdrževanja, vključno z jezikovnimi težavami, ki bi lahko privedli do znatnih napak pri vzdrževanju.

(14) Nepravilen nadzor ali uporaba omejitev pri vzdrževanju zrakoplova, postopkov ali rednega vzdrževanja, vključno z vzdrževanjem CMU.

(15) Dovoljena uporaba zrakoplova ali CMU po vzdrževanju v primeru kakršne koli neskladnosti, ki ogroža varnost letenja.

(16) Resna poškodba zrakoplova, dela ali CMU med vzdrževanjem zaradi napačnega vzdrževanja ali uporabe neustrezne ali neuporabne opreme za podporo na tleh, zaradi česar so potrebni dodatni vzdrževalni ukrepi.

(17) Ugotovitev dogodkov v zvezi z gorenjem, taljenjem, dimom, iskrenjem, pregrevanjem ali požarom.

(18) Vsak dogodek, pri katerem je človeški dejavnik, vključno z utrujenostjo osebja, neposredno prispeval ali bi lahko prispeval k nesreči ali resnemu incidentu.

(19) Znatna napaka v delovanju, težava z zanesljivostjo ali ponavljajoča se težava s kakovostjo zapisov zapisovalnika letenja (na primer sistema zapisovanja podatkov o letu, sistema zapisovanja podatkovnih zvez ali sistema zapisovanja zvoka v pilotski kabini) ali pomanjkanje informacij za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnikov letenja, vključno s tistimi, nameščenimi v CMU.

(20) Uporaba ali potencialna uporaba neodobrene konfiguracije ali namestitve CMU.“

PRILOGA III

„PRILOGA III

DOGODKI V ZVEZI Z NAVIGACIJSKIMI SLUŽBAMI ZRAČNEGA PROMETA TER OBJEKTI IN NAPRAVAMI

Opomba: Ta priloga je sestavljena tako, da so ustrezni dogodki povezani s kategorijami dejavnosti, med katerimi so glede na izkušnje običajno opaženi, kar omogoča lažje poročanje o navedenih dogodkih. Vendar pa se ta seznam ne sme razumeti v smislu, da se o dogodkih ne sme poročati, če se zgodijo zunaj kategorije dejavnosti, s katero so povezani na seznamu.

1. DOGODKI V ZVEZI Z ZRAKOPLOVI

(1) Trčenje ali skorajšnje trčenje na tleh ali v zraku z drugim zrakoplovom ali UAS, tlemi ali oviro ([1]), vključno s komaj preprečenim kontroliranim letom v teren (CFIT – Controlled Flight Into Terrain).

(2) Izguba minimalnega razdvajanja ([2]).

(3) Nezadostno razdvajanje ([3]).

(4) Sistem za izogibanje trčenjem v zraku, navodila za izogib (ACAS RA).

(5) Trk s prostoživečimi živalmi, vključno s pticami.

(6) Izlet z vozne steze ali vzletno-pristajalne steze.

(7) Dejanski ali morebiten nedovoljen vdor na vozno stezo ali vzletno-pristajalno stezo.

(8) Nedovoljen vdor na območje končnega prileta in vzleta (FATO).

(9) Odstopanje zrakoplova od dovoljenja ali navodil kontrole zračnega prometa (ATC).

(10) Odstopanje zrakoplova od veljavnega predpisa upravljanja zračnega prometa (ATM):

(a) odstopanje zrakoplova od veljavnih objavljenih postopkov ATM;

(b) kršitev zračnega prostora, vključno z nedovoljenim vdorom v zračni prostor;

(c) odstopanje od veljavnih predpisov glede opreme v zrakoplovu in operacij zrakoplova, povezanih z ATM.

(11) Vdor zrakoplova s posadko v aktivni zračni prostor U-space, določen znotraj kontroliranega zračnega prostora.

(12) Dogodki v zvezi z zmedo glede klicnega znaka.

2. POSLABŠANJE ALI POPOLNA IZGUBA STORITEV ALI FUNKCIJ

(1) Nezmožnost zagotavljanja storitev ATM ali izvajanja funkcij ATM:

(a) nezmožnost zagotavljanja storitev zračnega prometa ali izvajanja funkcij službe zračnega prometa;

(b) nezmožnost zagotavljanja storitev upravljanja zračnega prostora ali izvajanja funkcij upravljanja zračnega prostora;

(c) nezmožnost zagotavljanja storitev upravljanja pretoka zračnega prometa in storitev zagotavljanja zmogljivosti ali izvajanja funkcij upravljanja pretoka zračnega prometa in zagotavljanja zmogljivosti.

(2) Nezmožnost zagotavljanja ali izvajanja dinamične rekonfiguracije zračnega prostora U-space (DAR – Dynamic Airspace Reconfiguration).

(3) Manjkajoče ali izrazito napačne, neustrezne, nezadostne ali zavajajoče informacije katere koli podporne službe ([4]), tudi v zvezi s slabim stanjem površine vzletno-pristajalne steze.

([1]) Ovira vključuje tudi vozila.

([2]) To se nanaša na situacijo, v kateri se ni ohranilo minimalno razdvajanje med zrakoplovoma ali med zrakoplovom in zračnim prostorom, za katerega je predpisano minimalno razdvajanje.

([3]) Če ni predpisano minimalno razdvajanje, situacija, v kateri je bilo ugotovljeno, da sta se zrakoplova preveč približala eden drugemu, da bi pilota še lahko zagotovila varno razdvajanje.

([4]) Na primer: službe zračnega prometa (ATS), avtomatske letališke informacijske službe (ATIS – Automatic Terminal Information Services), meteorološka služba, navigacijske podatkovne baze, zemljevidi, diagrami, službe za letalske informacije (AIS – Aeronautical Information Services), priročniki.

(4) Odpoved komunikacijske storitve.

(5) Odpoved nadzorne storitve.

(6) Odpoved funkcije ali storitve obdelave in pošiljanja podatkov.

(7) Odpoved navigacijske storitve.

(8) Odpoved varovanja sistema ATM, ki je ali bi lahko neposredno negativno vplivala na varno zagotavljanje storitve.

(9) Znatna preobremenitev sektorja/položaja ATS, zaradi česar bi se lahko poslabšalo zagotavljanje storitve.

(10) Napačen sprejem ali razlaga pomembnih sporočil, vključno s pomanjkanjem razumevanja uporabljenega jezika, kar je ali bi lahko neposredno negativno vplivalo na varno zagotavljanje storitve.

(11) Daljša izguba komunikacije z zrakoplovom ali drugo enoto ATS.

3. DRUGI DOGODKI

(1) Razglasitev izrednih razmer (klic ‚MAYDAY') ali nujnega primera (klic ‚PAN').

(2) Znatno zunanje oviranje navigacijske službe zračnega prometa (npr. motnja instrumentnega pristajalnega sistema (ILS – Instrument Landing System), visokofrekvenčnega vsesmernega radijskega območja (VOR – VHF Omni Directional Radio Range) in komunikacije, kadar radijske postaje oddajajo v frekvenčnem pasu FM).

(3) Oviranje zrakoplova, enote ATS ali radijskega oddajanja, vključno s strelnim orožjem, izdelki za ognjemete, letečimi zmaji, lasersko osvetlitvijo, močno razsvetljavo, laserji, sistemi brezpilotnih zrakoplovov (UAS) ali podobnimi sredstvi.

(4) Izpuščanje goriva.

(5) Neobičajno vedenje sistema zaradi incidenta na področju varnosti podatkov (primer: ogrožene informacije ali podatki, okužba z zlonamerno programsko opremo, porazdeljeni napad za zavrnitev storitve (DDoS)).

(6) Utrujenost, ki vpliva ali bi lahko vplivala na sposobnost varnega opravljanja nalog v zvezi z navigacijo ali zračnim prometom.

(7) Vsak dogodek, pri katerem je človeški dejavnik neposredno prispeval ali bi lahko prispeval k nesreči ali resnemu incidentu.

(8) Grožnja z bombnim napadom ali ugrabitev (uporablja se do 31. decembra 2027).“

PRILOGA IV

„PRILOGA IV

DOGODKI V ZVEZI Z LETALIŠČI IN ZEMELJSKIMI SLUŽBAMI

1. UPRAVLJANJE VARNOSTI NA LETALIŠČU

Opomba: Ta oddelek je sestavljen tako, da so ustrezni dogodki povezani s kategorijami dejavnosti, med katerimi so glede na izkušnje običajno opaženi, kar omogoča lažje poročanje o navedenih dogodkih. Vendar pa se ta seznam ne sme razumeti v smislu, da se o dogodkih ne sme poročati, če se zgodijo zunaj kategorije dejavnosti, s katero so povezani na seznamu.

1.1 **Dogodki v zvezi z zrakoplovi in ovirami**

(1) Trčenje ali skorajšnje trčenje na tleh ali v zraku z drugim zrakoplovom, tlemi ali oviro ([1]).

(2) Trk s prostoživečimi živalmi, vključno s pticami.

(3) Izlet z vozne steze ali vzletno-pristajalne steze.

(4) Dejanski ali morebiten nedovoljen vdor na vozno stezo ali vzletno-pristajalno stezo.

(5) Nedovoljen vdor na območje končnega prileta in vzleta (FATO) ali izlet z njega.

(6) Ravnanje zrakoplova ali vozila na manevrskih površinah in letaliških ploščadih v nasprotju z dovoljenjem, navodilom ali omejitvijo (na primer: napačna vzletno-pristajalna steza, vozna steza ali omejeno območje letališča).

(7) Tuji predmeti na manevrskih površinah in letaliških ploščadih, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(8) Prisotnost ovir na letališču ali v okolici letališča, ki niso objavljene v zborniku letalskih informacij (AIP – Aeronautical Information Publication) ali obvestilu pilotom (NOTAM – Notice to Airmen) in/ali niso označene ali ustrezno osvetljene.

(9) Ovirano porivanje nazaj, vzvratna vožnja ali vožnja po tleh zaradi vozila, opreme ali osebe.

(10) Nenadzorovani potniki ali nenadzorovana nepooblaščena oseba na ploščadi.

(11) Piš reaktivnega motorja, rotorja ali propelerja.

(12) Razglasitev izrednih razmer (klic ‚MAYDAY‘) ali nujnega primera (klic ‚PAN‘).

1.2 **Poslabšanje ali popolna izguba storitev ali funkcij**

(1) Izguba komunikacije ali neuspela komunikacija med:

(a) letališčem, vozilom ali drugim osebjem zemeljske službe in enoto službe zračnega prometa ali enoto službe za upravljanje ploščadi;

(b) enoto službe za upravljanje ploščadi in zrakoplovom, vozilom ali enoto službe zračnega prometa.

(2) Znatna napaka, nepravilno delovanje ali okvara letališke opreme ali sistema, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov ali osebe v njem.

(3) Neobičajno vedenje sistema zaradi incidenta na področju varnosti podatkov (primer: ogrožene informacije ali podatki, okužba z zlonamerno programsko opremo, porazdeljeni napad za zavrnitev storitve (DDoS)).

(4) Znatne pomanjkljivosti pri letališki razsvetljavi, označevanju ali signalizaciji.

(5) Odpoved sistema opozarjanja na izredne razmere na letališču.

(6) Reševalne in gasilske službe niso razpoložljive v skladu z zahtevami.

([1]) Ovira vključuje tudi vozila.

1.3 **Drugi dogodki**

(1) Požar, dim, eksplozije v letaliških objektih, v bližini letališča ali na opremi, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(2) Nepooblaščene operacije UAS na aerodromu ali v njegovi okolici, ki ogrožajo ali bi lahko ogrozile varno upravljanje zrakoplovov.

(3) Odsotnost poročanja o bistveni spremembi obratovalnih pogojev letališča, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(4) Manjkajoča, napačna ali nezadostna uporaba razledenitvenega/protizaledenitvenega sistema.

(5) Razlitje znatnih količin goriva med polnjenjem zrakoplova z gorivom.

(6) Polnjenje onesnaženega goriva/energije ali drugih bistvenih tekočin (vključno s kisikom, dušikom, oljem in pitno vodo) napačnega tipa.

(7) Neobvladovanje slabega stanja površine vzletno-pristajalne steze.

(8) Vsak dogodek, pri katerem je človeški dejavnik neposredno prispeval ali bi lahko prispeval k nesreči ali resnemu incidentu.

(9) Dogodki v zvezi z varnostjo letališča (na primer: nezakonit vstop, sabotaža, grožnja z bombnim napadom) (uporablja se do 31. decembra 2027).

2. ZEMELJSKA OSKRBA ZRAKOPLOVA

Opomba: Ta oddelek je sestavljen tako, da so ustrezni dogodki povezani s kategorijami dejavnosti, med katerimi so glede na izkušnje običajno opaženi, kar omogoča lažje poročanje o navedenih dogodkih. Vendar pa se ta seznam ne sme razumeti v smislu, da se o dogodkih ne sme poročati, če se zgodijo zunaj kategorije dejavnosti, s katero so povezani na seznamu.

2.1 **Dogodki v zvezi z zrakoplovi in letališči**

(1) Trčenje ali skorajšnje trčenje na tleh ali v zraku z drugim zrakoplovom, tlemi ali oviro ([2]).

(2) Nedovoljen vdor na vozno stezo ali vzletno-pristajalno stezo.

(3) Izlet z vzletno-pristajalne steze ali vozne steze.

(4) Znatno onesnaženje konstrukcije, sistemov in opreme zrakoplova, ki je posledica prevoza prtljage, pošte ali tovora.

(5) Ovirano porivanje nazaj, vzvratna vožnja ali vožnja po tleh zaradi vozila, opreme ali osebe.

(6) Tuji predmeti na manevrskih površinah in letaliških ploščadih, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(7) Nenadzorovani potniki ali nenadzorovana nepooblaščena oseba na ploščadi.

(8) Požar, dim, eksplozije v letaliških objektih, v bližini letališča ali na opremi, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(9) Neobičajno vedenje sistema zaradi incidenta na področju varnosti podatkov (primer: ogrožene informacije ali podatki, okužba z zlonamerno programsko opremo, DDoS).

(10) Dogodki v zvezi z varnostjo letališča (na primer: nezakonit vstop, sabotaža, grožnja z bombnim napadom) (uporablja se do 31. decembra 2027).

2.2 **Poslabšanje ali popolna izguba storitev ali funkcij**

(1) Izguba komunikacije ali neuspela komunikacija z zrakoplovom, vozilom, enoto službe zračnega prometa ali enoto službe za upravljanje ploščadi.

(2) Znatna napaka, nepravilno delovanje ali okvara letališke opreme ali sistema, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov ali osebe v njem.

(3) Znatne pomanjkljivosti pri letališki razsvetljavi, označevanju ali signalizaciji.

([2]) Ovira vključuje tudi vozila.

2.3 **Dogodki v zvezi z zemeljsko oskrbo**

(1) Nepravilno vkrcanje potnikov, natovarjanje prtljage, pošte ali tovora ali ravnanje z njimi, ki bi lahko znatno vplivalo na maso in/ali uravnoteženost zrakoplova (vključno z znatnimi napakami pri izračunih v dokumentaciji o obremenitvi in uravnoteženosti).

(2) Odstranitev opreme za vkrcanje, zaradi česar so ogrožene osebe v zrakoplovu.

(3) Nepravilno shranjevanje ali namestitev prtljage, pošte ali tovora, kar bi lahko kakor koli ogrozilo zrakoplov, njegovo opremo ali osebe v njem ali oviralo evakuacijo v sili.

(4) Prevoz ali poskus prevoza nevarnega blaga ali ravnanje z njim, kar je ali bi lahko ogrozilo varnost operacije ali privedlo do nevarne situacije (na primer: incident ali nesreča z nevarnim blagom, kot je opredeljeno v tehničnih navodilih Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) ([3])).

(5) Neskladnost z zahtevanimi postopki zemeljske oskrbe zrakoplova in servisiranja, zlasti postopki razledenitve, oskrbovanja z gorivom, polnjenja ali natovarjanja, vključno z nepravilnim nameščanjem ali odstranjevanjem opreme.

(6) Razlitje znatnih količin goriva med polnjenjem zrakoplova z gorivom.

(7) Polnjenje nepravilnih količin goriva/energije, kar bi lahko znatno vplivalo na avtonomijo, zmogljivost, uravnoteženost ali trdnost konstrukcije zrakoplova.

(8) Polnjenje onesnaženega goriva/energije ali drugih bistvenih tekočin (vključno s kisikom, dušikom, oljem in pitno vodo) napačnega tipa.

(9) Napaka, nepravilno delovanje ali okvara opreme na zemlji, ki se uporablja za zemeljsko oskrbo, kar je ali bi lahko povzročilo škodo na zrakoplovu (na primer: vlečnega droga ali enote za zemeljsko oskrbo z elektriko (GPU – Ground Power Unit)).

(10) Manjkajoča, napačna ali nezadostna uporaba razledenitvenega/protizaledenitvenega sistema.

(11) Škoda na zrakoplovu zaradi opreme ali vozil za zemeljsko oskrbo, vključno s škodo, ki se ni prijavila prej.

(12) Vsak dogodek, pri katerem je človeški dejavnik neposredno prispeval ali bi lahko prispeval k nesreči ali resnemu incidentu.

(13) Neobičajno vedenje sistema zaradi incidenta na področju varnosti podatkov (primer: ogrožene informacije ali podatki, okužba z zlonamerno programsko opremo, porazdeljeni napad za zavrnitev storitve (DDoS)).

(14) Neskladnost v zvezi z razporeditvijo prtljage ali potnikov (uporablja se do 31. decembra 2027).“

([3]) Tehnična navodila za varen zračni prevoz nevarnega blaga (ICAO – Doc 9284).

PRILOGA V

„PRILOGA V

DOGODKI V ZVEZI Z ZRAKOPLOVI S POSADKO, KI NISO KOMPLEKSNI ZRAKOPLOVI NA MOTORNI POGON, VKLJUČNO Z JADRALNIMI LETALI IN VOZILI, LAŽJIMI OD ZRAKA

V tej prilogi:

(a) ‚zrakoplov, ki ni kompleksni zrakoplov na motorni pogon' pomeni kateri koli zrakoplov, ki ni opredeljen v točki 129 Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (ES) 2023/1020 ([1]);

(b) ‚jadralno letalo' ima pomen iz člena 2(117) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012 ([2]);

(c) ‚vozila, lažja od zraka' imajo pomen iz točke ML10 oddelka ‚Opredelitve pojmov, uporabljenih v tem seznamu' Priloge k Direktivi Komisije 2009/43/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([3]).

1. ZRAKOPLOVI S POSADKO, KI NISO KOMPLEKSNI ZRAKOPLOVI NA MOTORNI POGON, RAZEN JADRALNIH LETAL IN VOZIL, LAŽJIH OD ZRAKA

Opomba 1: Ta oddelek je sestavljen tako, da so ustrezni dogodki povezani s kategorijami dejavnosti, med katerimi so glede na izkušnje običajno opaženi, kar omogoča lažje poročanje o navedenih dogodkih. Vendar pa se ta seznam ne sme razumeti v smislu, da se o dogodkih ne sme poročati, če se zgodijo zunaj kategorije dejavnosti, s katero so povezani na seznamu.

Opomba 2: Ta Priloga V vsebuje dogodke in druge informacije v zvezi z varnostjo, o katerih je treba poročati pri operacijah zrakoplovov s posadko, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, vključno z jadralnimi letali in vozili, lažjimi od zraka.

1.1 **Zračne operacije**

(1) Nenamerna izguba nadzora.

(2) Pristanek zunaj predvidenega pristajalnega območja.

(3) Nezmožnost doseganja ali neuspeh pri doseganju zahtevane zmogljivosti zrakoplova, ki se pričakuje v normalnih pogojih med vzletanjem, vzpenjanjem ali pristajanjem.

(4) Nedovoljen vdor na vzletno-pristajalno stezo.

(5) Izlet z vzletno-pristajalne steze.

(6) Vsak let z zrakoplovom, ki ni bil ploven ali pri katerem ni bila zaključena priprava leta, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(7) Nenamerno letenje v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC – Instrument Meteorological Conditions) z zrakoplovom, ki ni certificiran v skladu s pravili instrumentalnega letenja (IFR – Instrument Flight Rules), ali pilotom, ki ni usposobljen za letenje v skladu z IFR, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(8) Nenameren izpust tovora ([4]).

([1]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1020 z dne 24. maja 2023 o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede operacij helikopterske nujne medicinske pomoči (UL L 137, 25.5.2023, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1020/oj).

([2]) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 923/2012 z dne 26. septembra 2012 o določitvi skupnih pravil zračnega prometa in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010 (UL L 281, 13.10.2012, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([3]) Direktiva 2009/43/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o poenostavitvi pogojev za prenose obrambnih proizvodov znotraj Skupnosti (UL L 146, 10.6.2009, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/43/oj).

([4]) Ta točka se uporablja samo za komercialne dejavnosti v smislu člena 3, točka 24, Uredbe (EU) 2018/1139, po katerem ‚komercialni zračni prevoz' pomeni upravljanje zrakoplova za prevoz potnikov, tovora ali pošte za plačilo ali drugo protivrednost.

1.2 **Tehnični dogodki**

(1) Nenormalno močne vibracije (na primer: ‚drhtenje' krilca ali višinskega krmila ali vibracije propelerja).

(2) Krmilne površine ne delujejo pravilno ali so odklopljene.

(3) Okvara ali znatno poslabšanje konstrukcije zrakoplova.

(4) Izguba katerega koli dela konstrukcije ali opreme zrakoplova med letom.

(5) Okvara motorja, rotorja, propelerja, sistema za gorivo ali drugega bistvenega sistema.

(6) Uhajanje kakršnih koli tekočin, ki je imelo za posledico nevarnost požara ali možno nevarno onesnaženje konstrukcije, sistemov ali opreme zrakoplova ali nevarnost za osebe v zrakoplovu.

1.3 **Interakcija z navigacijskimi službami zračnega prometa in upravljanje zračnega prometa**

(1) Interakcija z navigacijskimi službami zračnega prometa (na primer: zagotavljanje napačnih storitev, nasprotujoča si sporočila ali odstopanje od dovoljenja), zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(2) Kršitev zračnega prostora.

1.4 **Izredne in druge kritične razmere**

(1) Vsak dogodek, ki zahteva klic v sili.

(2) Požar, eksplozija, dim, strupeni plini ali strupeni hlapi v zrakoplovu.

(3) Onesposobitev pilota in posledično nezmožnost opravljanja nalog.

1.5 **Zunanje okolje in meteorologija**

(1) Trčenje na tleh ali v zraku z drugim zrakoplovom, tlemi ali oviro ([5]).

(2) Skorajšnje trčenje na tleh ali v zraku z drugim zrakoplovom, tlemi ali oviro ([6]), zaradi česar je potrebno izogibanje v sili za preprečitev trčenja.

(3) Trk s prostoživečimi živalmi, vključno s pticami, ki je povzročil škodo na zrakoplovu ali izgubo ali okvaro katere koli bistvene funkcije.

(4) Oviranje zrakoplova s strelnim orožjem, izdelki za ognjemete, letečimi zmaji, lasersko osvetlitvijo, močno razsvetljavo, laserji, sistemi brezpilotnih zrakoplovov (UAS) ali podobnimi sredstvi.

(5) Udar strele, ki je povzročil škodo na zrakoplovu ali izgubo funkcij zrakoplova.

(6) Letenje skozi močno turbulenco, ki je imelo za posledico poškodbo oseb v zrakoplovu ali po katerem je bilo treba opraviti pregled zrakoplova.

(7) Zaledenitev, vključno z zaledenitvijo uplinjača, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi zrakoplov, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

1.6 **Informacijska varnost**

(1) Neobičajno vedenje sistema zaradi incidenta na področju varnosti podatkov (primer: ogrožene informacije ali podatki, okužba z zlonamerno programsko opremo, porazdeljeni napad za zavrnitev storitve (DDoS)).

1.7 **Dogodki v zvezi s sistemom U-space**

(1) Vdor v zračni prostor U-space, določen znotraj nekontroliranega zračnega prostora, brez aktivne naprave za elektronsko vidnost ([7]).

(2) Znatna napaka v delovanju, težava z zanesljivostjo ali ponavljajoča se težava s kakovostjo naprav ali opreme za elektronsko vidnost.

(3) Bližnje srečanje z brezpilotnim zrakoplovom v zračnem prostoru U-Space.

([5]) Ovira vključuje tudi vozila.
([6]) Ovira vključuje tudi vozila.
([7]) Elektronska vidnost za zrakoplove s posadko v zračnem prostoru U-space v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/666 z dne 22. aprila 2021 o spremembi Uredbe (EU) št. 923/2012 glede zahtev za letalstvo s posadko, ki izvaja operacije v zračnem prostoru U-space (UL L 139, 23.4.2021, str. 187, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/666/oj).

2. JADRALNA LETALA

Opomba: Ta oddelek je sestavljen tako, da so ustrezni dogodki povezani s kategorijami dejavnosti, med katerimi so glede na izkušnje običajno opaženi, kar omogoča lažje poročanje o navedenih dogodkih. Vendar pa se ta seznam ne sme razumeti v smislu, da se o dogodkih ne sme poročati, če se zgodijo zunaj kategorije dejavnosti, s katero so povezani na seznamu.

2.1 **Zračne operacije**

(1) Nenamerna izguba nadzora.

(2) Dogodek, ko pilot jadralnega letala ni mogel odpeti vrvi za vzletanje z vitlom ali vrvi za vzletanje z vlečnim letalom in je moral za to uporabiti izredne postopke.

(3) Vsako odpetje vrvi za vzletanje z vitlom ali vrvi za vzletanje z vlečnim letalom, zaradi katerega so bili ali bi lahko bili ogroženi jadralno letalo, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(4) V primeru jadralnega letala z motorjem okvara motorja pri vzletu.

(5) Vsak let z jadralnim letalom, ki ni bilo plovno ali pri katerem ni bila zaključena priprava leta, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi jadralno letalo, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

2.2 **Tehnični dogodki**

(1) Nenormalno močne vibracije (na primer: ‚drhtenje' krilca ali višinskega krmila ali vibracije propelerja).

(2) Krmilne površine ne delujejo pravilno ali so odklopljene.

(3) Okvara ali znatno poslabšanje konstrukcije jadralnega letala.

(4) Izguba katerega koli dela konstrukcije ali opreme jadralnega letala med letom.

2.3 **Interakcija z navigacijskimi službami zračnega prometa in upravljanje zračnega prometa**

(1) Interakcija z navigacijskimi službami zračnega prometa (na primer: zagotavljanje napačnih storitev, nasprotujoča si sporočila ali odstopanje od dovoljenja), zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi jadralno letalo, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(2) Kršitve zračnega prostora.

2.4 **Izredne in druge kritične razmere**

(1) Vsak dogodek, ki zahteva klic v sili.

(2) Vsaka situacija, v kateri ni razpoložljivo varno pristajalno območje.

(3) Požar, eksplozija, dim, strupeni plini ali hlapi v jadralnem letalu.

(4) Onesposobitev pilota in posledično nezmožnost opravljanja nalog.

2.5 **Zunanje okolje in meteorologija**

(1) Trčenje na tleh ali v zraku z zrakoplovom, tlemi ali oviro ([8]).

(2) Skorajšnje trčenje na tleh ali v zraku z drugim zrakoplovom, tlemi ali oviro ([9]), zaradi česar je bilo potrebno izogibanje v sili za preprečitev trčenja.

(3) Oviranje jadralnega letala s strelnim orožjem, izdelki za ognjemete, letečimi zmaji, lasersko osvetlitvijo, močno razsvetljavo, laserji, sistemi brezpilotnih zrakoplovov (UAS) ali podobnimi sredstvi.

(4) Udar strele, ki je povzročil škodo na jadralnem letalu.

2.6 **Dogodki v zvezi s sistemom U-space**

(1) Vdor v zračni prostor U-space, določen znotraj nekontroliranega zračnega prostora, brez aktivne naprave za elektronsko vidnost.

(2) Znatna napaka v delovanju, težava z zanesljivostjo ali ponavljajoča se težava s kakovostjo naprav ali opreme za elektronsko vidnost.

(3) Bližnje srečanje z brezpilotnim zrakoplovom v zračnem prostoru U-Space.

([8]) Ovira vključuje tudi vozila.
([9]) Ovira vključuje tudi vozila.

3. VOZILA, LAŽJA OD ZRAKA (BALONI IN ZRAČNE LADJE)

Opomba: Ta oddelek je sestavljen tako, da so ustrezni dogodki povezani s kategorijami dejavnosti, med katerimi so glede na izkušnje običajno opaženi, kar omogoča lažje poročanje o navedenih dogodkih. Vendar pa se ta seznam ne sme razumeti v smislu, da se o dogodkih ne sme poročati, če se zgodijo zunaj kategorije dejavnosti, s katero so povezani na seznamu.

3.1 **Zračne operacije**

(1) Vsak let z vozilom, lažjim od zraka, ki ni bilo plovno ali pri katerem ni bila zaključena priprava leta, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi vozilo, lažje od zraka, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(2) Nenamerna trajna ugasnitev vžigalnega plamena.

3.2 **Tehnični dogodki**

(1) Okvara katerega koli izmed naslednjih delov ali krmilnih površin: potopna cev na plinski jeklenki, škripec ovoja, krmilna vrvica, privezna vrv, puščanje tesnila ventila na gorilniku, puščanje tesnila ventila na plinski jeklenki, karabini, poškodba plinske napeljave, ventil za izpuščanje vzgonskega plina, ovoj ali balonet, ventilator, ventil za razbremenitev tlaka (plinski balon), vitel (privezani plinski baloni).

(2) Znatno uhajanje ali izguba vzgonskega plina (na primer: poroznost, odprti ventili za vzgonski plin).

3.3 **Interakcija z navigacijskimi službami zračnega prometa in upravljanje zračnega prometa**

(1) Interakcija z navigacijskimi službami zračnega prometa (na primer: zagotavljanje napačnih storitev, nasprotujoča si sporočila ali odstopanje od dovoljenja), zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi vozilo, lažje od zraka, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(2) Kršitev zračnega prostora.

3.4 **Izredne in druge kritične razmere**

(1) Vsak dogodek, ki zahteva klic v sili.

(2) Požar, eksplozija, dim ali strupeni hlapi v vozilu, lažjem od zraka (v nasprotju z normalnim delovanjem gorilnika).

(3) Padec oseb v vozilu, lažjem od zraka, iz košare ali gondole.

(4) Onesposobitev pilota in posledično nezmožnost opravljanja nalog.

(5) Nenameren dvig ali vlečenje zemeljskega osebja, kar je privedlo do smrti ali poškodbe osebe.

3.5 **Zunanje okolje in meteorologija**

(1) Trčenje ali skorajšnje trčenje na tleh ali v zraku z zrakoplovom, tlemi ali oviro ([10]), zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi vozilo, lažje od zraka, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

(2) Oviranje vozila, lažjega od zraka, s strelnim orožjem, izdelki za ognjemete, letečimi zmaji, lasersko osvetlitvijo, močno razsvetljavo, laserji, sistemi brezpilotnih zrakoplovov (UAS) ali podobnimi sredstvi.

(3) Nepričakovano letenje v slabih vremenskih razmerah, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi vozilo, lažje od zraka, osebe v njem ali katera koli druga oseba.

3.6 **Dogodki v zvezi s sistemom U-space**

(1) Vdor v zračni prostor U-space, določen znotraj nekontroliranega zračnega prostora, brez aktivne naprave za elektronsko vidnost.

(2) Znatna napaka v delovanju, težava z zanesljivostjo ali ponavljajoča se težava s kakovostjo naprav ali opreme za elektronsko vidnost.

(3) Bližnje srečanje z brezpilotnim zrakoplovom v zračnem prostoru U-Space.“

([10]) Ovira vključuje tudi vozila.

PRILOGA VI

„PRILOGA VI

DOGODKI V ZVEZI Z DELOVANJEM SISTEMA BREZPILOTNEGA ZRAKOPLOVA (UAS)

Opomba 1: Ta priloga je sestavljena tako, da so ustrezni dogodki povezani s kategorijami dejavnosti, med katerimi so glede na izkušnje običajno opaženi, kar omogoča lažje poročanje o navedenih dogodkih. Vendar pa se ta seznam ne sme razumeti v smislu, da se o dogodkih ne sme poročati, če se zgodijo zunaj kategorije dejavnosti, s katero so povezani na seznamu.

Opomba 2: Ta priloga vsebuje dogodke in druge informacije v zvezi z varnostjo, o katerih je treba poročati pri operacijah UAS, za katere se zahteva certifikat ali izjava o projektu v skladu s členom 56(1) in (5) Uredbe (EU) 2018/1139.

Opomba 3: Piloti na daljavo in operatorji UAS morajo pri izvajanju operacij v zračnem prostoru U-space poročati o dogodkih v zračnem prostoru U-space iz točke 6.

1. ZRAČNE OPERACIJE

1.1 **Načrtovanje leta in priprava UAS**

(1) Operacija UAS je načrtovana v operativnem obsegu, ki presega omejitve, opisane v izdanih dovoljenjih, ali privilegije iz spričevala operatorja lahkega sistema brezpilotnega zrakoplova (LUC– Light UAS operator Certificate).

(2) Neustrezno načrtovanje operacij UAS in povezanih ukrepov za zmanjšanje tveganja, kar ogroža ali bi lahko ogrozilo kateri koli zrakoplov ali katero koli drugo osebo (primer: postopki v izrednih razmerah in nujnih primerih, operativni obseg, zahteva za zmožnost taktičnega zmanjšanja tveganja (TMPR – Tactical Mitigation Performance Requirement) ([1])).

(3) Uporaba nepravilnih podatkov ali napačnih vnosov pri UAS ali opremi, ki se uporablja za navigacijo ali izračun zmogljivosti, zaradi česar je prišlo do napake pri delovanju ali okvare UAS, kar je ali bi lahko ogrozilo kateri koli zrakoplov ali osebo.

(4) Konfiguracija UAS, ki ni v skladu z navodili, ki jih je določil ali odobril proizvajalec ali pristojni organ (primer: tovorna zmogljivost, konfiguracija programske opreme itd.), zaradi česar je bil ali bi lahko bil ogrožen brezpilotni zrakoplov ali kateri koli drug zrakoplov ali oseba.

(5) Prevoz ali poskus prevoza nevarnega blaga v nasprotju z veljavnimi predpisi, vključno z napačnim označevanjem in pakiranjem nevarnega blaga ter ravnanjem z njim.

(6) Nepravilen, neustrezen ali slabši vir energije (vključno z gorivom).

(7) Manjkajoča, napačna ali nezadostna uporaba razledenitvenega/protizaledenitvenega sistema.

1.2 **Vzletanje in pristajanje – operacije pri vzletanju z aerodromov ali vertiportov in pristajanju na njih**

(1) Nedovoljen vdor na vzletno-pristajalno stezo, nedovoljen vdor na območje končnega prileta in vzleta (FATO).

(2) Izleti z vzletno-pristajalne steze.

(3) Vsak zaustavljen vzlet.

(4) Dejanski vzlet, prilet ali pristanek ali poskus vzleta, prileta ali pristanka z nepravilno konfiguracijsko nastavitvijo.

(5) Dotik repa, kraka rotorja/konice krila ali ohišja motorja s tlemi pri vzletu ali pristanku.

(6) Piš reaktivnega motorja ali zračni tok rotorja in propelerja navzdol in navzven, zaradi česar je ali bi lahko bil ogrožen kateri koli zrakoplov ali oseba.

(7) Trd, kratek ali dolg pristanek.

(8) Poškodba zaradi tujega predmeta/delcev (FOD) ali slabo stanje površine za vzletanje in pristajanje.

([1]) TMPR so ukrepi, ki se uporabljajo za ocenjevanje tveganja pri dronih, da se preprečijo trčenja v zraku z obravnavanjem končnega tveganja v zraku.

1.3 **Vzletanje in pristajanje – operacije zunaj aerodromov ali vertiportov**

(1) Vzlet in pristanek zunaj predvidenega pristajalnega območja.

(2) Neustrezni ukrepi za varovanje in varnost na tleh, ki so ali bi lahko ogrozili katero koli osebo.

1.4 **Vse faze leta**

(1) Izguba nadzora nad operacijo.

(2) Daljša izguba vizualnih referenc za operacije v vidnem polju (VLOS –Visual Line-Of-Sight) (primer: zaradi neugodnih vremenskih razmer ali ovir).

(3) Izguba zaznavanja položaja (primer: vključno v zvezi z okoljskimi razmerami, načinom in sistemom, prostorsko orientacijo, preveliko delovno obremenitvijo, časovnim okvirom in neustrezno interakcijo z opremo za daljinsko upravljanje brezpilotnega zrakoplova (enoto za upravljanje in spremljanje (CMU) ([2])).

(4) Nepravilno upravljanje z gorivom ali energijo (primer: kritično majhna količina goriva/energije ali količina goriva/energije na namembnem kraju, manjša od zahtevane količine končne rezerve goriva/energije).

(5) Nezmožnost doseganja ali neuspeh pri doseganju zahtevane zmogljivosti zrakoplova, ki se pričakuje v normalnih pogojih med vzletanjem, vzpenjanjem ali pristajanjem.

(6) Prekoračitev omejitev zrakoplova, ki jih je opredelil proizvajalec.

(7) Delovanje z napačno nastavitvijo višinomera.

(8) Napačna razlaga avtomatskega načina delovanja UAS ali kakršnih koli informacij CMU posadki na daljavo, zaradi česar je bil ali bi lahko bil ogrožen kateri koli zrakoplov ali oseba.

(9) Nezmožnost oddajanja podatkov o identifikaciji na daljavo ali identifikaciji zrakoplova.

(10) Nenameren izpust tovora ali druge zunanje opreme.

(11) Odstopanja od odobrenega operativnega obsega, ki presegajo omejitve, opisane v izdanih operativnih dovoljenjih, ali privilegije iz spričevala operatorja lahkega sistema brezpilotnega zrakoplova (LUC) ali odobren načrt leta UAS, med drugim vključno z:

(a) neodobreno operacijo UAS nad zbori ljudi.

(b) Kršitev zračnega prostora.

(c) Kršitev geografskih območij, kjer operacije UAS niso dovoljene, ali nepridobitev zahtevane odobritve leta.

1.5 **Dodatni dogodki za operacije UAS s potniki na krovu**

(1) Fizična stiska, onesposobitev posadke, zaradi česar je bil ali bi lahko bil ogrožen brezpilotni zrakoplov ali kateri koli drug zrakoplov ali oseba.

(2) Onesnažen zrak v prostoru za potnike, zaradi česar so bili ali bi lahko bili ogroženi potniki ali katera koli druga oseba.

(3) Težave pri nadzorovanju vinjenih, nasilnih ali nedisciplineranih potnikov.

(4) Odkritje slepega potnika.

2. TEHNIČNI DOGODKI

2.1 **Konstrukcija in sistemi**

(1) Izguba katerega koli dela brezpilotnega zrakoplova med letom.

(2) Uhajanje kakršnih koli tekočin, ki je imelo za posledico nevarnost požara ali možno nevarno onesnaženje sistema brezpilotnega zrakoplova ali zaradi katerega je bil ali bi lahko bil ogrožen brezpilotni zrakoplov ali katera koli druga oseba.

(3) Nepravilno ali neobičajno delovanje krmilnih površin.

([2]) V skladu s členom 3, točka 8, Delegirane uredbe (EU) 2019/945 ‚enota za upravljanje in spremljanje' (CMU) pomeni opremo za daljinsko upravljanje in spremljanje brezpilotnih zrakoplovov, kot je opredeljena v členu 3, točka 32, Uredbe (EU) 2018/1139.

(4) Nepravilno delovanje, izguba ali znatno poslabšanje zveze za upravljanje in kontrolo, vključno z napakami, ki vplivajo na razpoložljivost, delovanje, neprekinjenost, celovitost ali varnost, zaradi česar je bil ali bi lahko bil ogrožen kateri koli zrakoplov ali oseba.

(5) Nepravilno delovanje sistema za izogibanje trčenjem.

(6) Nepravilno delovanje samodejnega sistema za izredne razmere ali nujne primere ali sistema, ki brezpilotnemu zrakoplovu preprečuje zapustitev operativnega obsega (primer: vrnitev domov, avtomatsko pristajanje, geoukletkanje, sistem za dokončanje leta).

(7) Katera koli druga napaka, izguba, nepravilno delovanje ali okvara brezpilotnega zrakoplova ali njegovih sistemov, ki je ali bi lahko ogrozila kateri koli drug zrakoplov ali osebo.

(8) Vsaka napaka, izguba, nepravilno delovanje ali okvara CMU, ki je ali bi lahko ogrozila brezpilotni zrakoplov ali kateri koli drug zrakoplov ali osebo.

2.2 **Pogonski sistemi (vključno z motorji, propelerji in rotorskimi sistemi) in pomožne pogonske enote (APU)**

(1) Samodejna zaustavitev, namerna ugasnitev katerega koli motorja med letom ali izguba dvižnih in potisnih enot ali APU, kadar se zahtevajo.

(2) Preseganje omejitev pri delovanju motorja, vključno s prekomerno hitrostjo ali nezmožnostjo uravnavanja števila vrtljajev katere koli komponente, ki rotira z veliko hitrostjo (primer: APU, zračni zaganjalnik motorja, oprema za klimatizacijo, turbinski motor, propeler ali rotor).

(3) Okvara ali nepravilno delovanje katerega koli dela motorja, dvižnih in potisnih enot, APU ali prenosa, ki ima za posledico eno ali več naslednjih stanj:

(a) odpoved delovanja sistema vzvratnega potiska glede na ukaz;

(b) nezmožnost uravnavanja moči, potiska ali števila vrtljajev na minuto;

(c) odstopanje komponent/delcev.

3. INTERAKCIJA Z ATM/ANS

(1) Nevarno dovoljenje ali navodila kontrole zračnega prometa (ATC).

(2) Daljša izguba komunikacije z enoto službe zračnega prometa (ATS).

(3) Nasprotujoča si navodila različnih enot ATS, kar lahko privede do izgube razdvajanja.

(4) Napačno razlaganje radijske komunikacije, zaradi česar je bil ali bi lahko bil ogrožen brezpilotni zrakoplov ali kateri koli drug zrakoplov ali oseba.

(5) Namerno odstopanje od navodil ATC, zaradi česar je bil ali bi lahko bil ogrožen brezpilotni zrakoplov ali kateri koli drug zrakoplov ali oseba.

(6) Odklon od ustrezne višine ali nivoja letenja.

4. IZREDNE IN DRUGE KRITIČNE RAZMERE

(1) Trčenje ali skorajšnje trčenje na tleh ali v zraku z drugim zrakoplovom, tlemi ali oviro.

(2) Vsak izredni manever UAS za preprečitev trčenja na tleh ali v zraku z drugim zrakoplovom, tlemi ali oviro.

(3) Vsak dogodek, ki privede do razglasitve izrednih razmer.

(4) Sprožitev izrednega postopka za dokončanje leta.

(5) Uporaba neustreznih postopkov v izrednih razmerah ali nujnih primerih.

(6) Vsako gorenje, taljenje, dim, hlapi, iskrenje, pregrevanje, požar ali eksplozija na UAS.

(7) Vsako gorenje, taljenje, dim, hlapi, iskrenje, pregrevanje, požar ali eksplozija na CMU.

(8) Onesposobitev posadke, ki na daljavo upravlja CMU, zaradi česar je bil ali bi lahko bil ogrožen kateri koli zrakoplov ali oseba.

5. ZUNANJE OKOLJE IN METEOROLOGIJA

(1) Trčenje ali skorajšnje trčenje na tleh ali v zraku z drugim zrakoplovom, tlemi ali oviro.

(2) Navodila za izogib sistema za izogibanje trčenj v zraku (ACAS RA).

(3) Aktiviranje ‚opozorila' edinstvenih sistemov za preprečevanje trčenja na tleh, kot sta sistem opozarjanja na bližino tal (GPWS) in sistem opozarjanja na relief (TAWS).

(4) Trk s prostoživečimi živalmi, vključno s pticami, ki je ogrozil brezpilotni zrakoplov.

(5) Poškodba zaradi tujega predmeta/delcev (FOD).

(6) Nepričakovano slabo stanje površine vzletno-pristajalne steze.

(7) Zrakoplov je naletel na vrtinčno sled, zaradi česar je bil ali bi lahko bil ogrožen kateri koli zrakoplov ali oseba.

(8) Oviranje brezpilotnega zrakoplova s strelnim orožjem, izdelki za ognjemete, letečimi zmaji, lasersko osvetlitvijo, močno razsvetljavo, laserji, sistemi brezpilotnih zrakoplovov (UAS) ali sistemi za boj proti UAS ali podobnimi sredstvi.

(9) Kateri koli ekstremni okoljski pogoji, ki so povzročili škodo na zrakoplovu, težave pri obvladovanju ali izgubo ali nepravilno delovanje katerega koli sistema zrakoplova (primer: udar strele, močna turbulenca, strižni veter, pogoji zaledenitve, vulkanski pepel itd.).

6. DOGODKI V ZVEZI S SISTEMOM U-SPACE

(1) Operacije UAS v zračnem prostoru U-space, ki niso skladne z veljavnimi operativnimi pogoji in omejitvami zračnega prostora ali ki se opravljajo s sistemom brezpilotnega zrakoplova, ki ni skladen z zahtevanimi zmogljivostmi UAS in z zahtevami glede njihovega delovanja.

(2) Manjkajoče, nepravilne, zapoznele ali zavajajoče informacije, navodila ali storitve, ki jih zagotavlja izvajalec služb U-space (USSP – U-space Service Provider), zaradi česar je bil ali bi lahko bil ogrožen brezpilotni zrakoplov ali kateri koli drug zrakoplov ali oseba.

(3) Neskladnost z odobritvijo leta (primer: ni odobritve leta, neaktiviranje odobritve leta, odstopanje od odobritve leta v zvezi s prostorom ali časom).

(4) Neodobrena zapustitev zračnega prostora U-space.

(5) Nepravilna uporaba storitev U-space, ki privede do izgube zaznavanja položaja.

(6) Nezmožnost izvedbe postopka dinamične rekonfiguracije zračnega prostora (DAR – Dynamic Airspace Reconfiguration).

(7) Nezadostna razdalja med brezpilotnim zrakoplovom in katerim koli drugim zrakoplovom s posadko.

(8) Srečanje z zrakoplovom s posadko v aktivnem zračnem prostoru U-space, določenem znotraj kontroliranega zračnega prostora.

(9) Srečanje z zrakoplovom s posadko, ki ni viden, v aktivnem zračnem prostoru U-space, določenim znotraj nekontroliranega zračnega prostora.

(10) Srečanje z nesodelujočim brezpilotnim zrakoplovom v zračnem prostoru U-Space.

7. DRUGI DOGODKI

(1) Vsak dogodek, pri katerem je človeški dejavnik, vključno z utrujenostjo in neustreznim usposabljanjem/kvalifikacijami osebja ter komunikacijo med osebjem, neposredno prispeval ali bi lahko prispeval k nesreči ali resnemu incidentu.

8. INFORMACIJSKA VARNOST

(1) Neobičajno vedenje sistema zaradi incidenta na področju varnosti podatkov (primer: ogrožene informacije ali podatki, okužba z zlonamerno programsko opremo, porazdeljeni napad za zavrnitev storitve (DDoS)).“