



2026/1821

28.7.2026

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2026/1821 DE LA COMISIÓN

de 27 de julio de 2026

que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018, por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria, en lo que respecta a los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), los sucesos U-Space, los sucesos de la parte IS, y la supresión de determinados sucesos relacionados con la seguridad física de la aviación de los requisitos de notificación obligatoria

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 4, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el párrafo primero del artículo 4, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 376/2014, la Comisión está obligada a adoptar una lista de clasificación de los sucesos a la que procederá remitirse para la notificación de sucesos con arreglo a los sistemas de notificación obligatoria establecidos en dicho Reglamento, y que correspondan a las categorías mencionadas en el artículo 4, apartado 1 de ese Reglamento.
- (2) El Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión ⁽²⁾ establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil sujetos a notificación obligatoria en virtud del Reglamento (UE) n.º 376/2014.
- (3) La evaluación del Reglamento (UE) n.º 376/2014 ⁽³⁾ realizada por la Comisión en 2020 concluyó que, si bien los sucesos en los que están implicados sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) entran en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento, es necesario aclarar qué constituyen sucesos que deben notificarse obligatoriamente.
- (4) En la actualidad, la experiencia operativa con sucesos de UAS es suficiente para permitir la detección de posibles riesgos significativos para la seguridad operacional de la aviación y determinar los requisitos de notificación adecuados.
- (5) Dadas las diferencias tecnológicas y operativas entre los UAS y las aeronaves tripuladas, debe incluirse un anexo separado para los UAS que englobe los sucesos específicos pertinentes para las operaciones de UAS, a fin de distinguir los sucesos exclusivos de los UAS, manteniendo al mismo tiempo la integridad de las clasificaciones existentes para las aeronaves tripuladas.

⁽¹⁾ DO L 122 de 24.4.2014, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión, de 29 de junio de 2015, por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 163 de 30.6.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

⁽³⁾ Documento de Trabajo de los Servicios de la Comisión de Evaluación del Reglamento (UE) n.º 376/2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, 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_es.

- (6) La notificación obligatoria de sucesos relacionados con la operación de UAS debe limitarse a las operaciones de UAS que presenten un riesgo significativo para la seguridad operacional de la aviación, en consonancia con el enfoque basado en el riesgo establecido en el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾. Con arreglo al artículo 56, apartados 1 y 5, de dicho Reglamento, las operaciones de UAS que requieren un certificado o una declaración para el diseño tienen, de forma inherente, un perfil de riesgo más elevado debido a entornos operativos complejos, aeronaves de mayores prestaciones o interacciones con la aviación tripulada. Esas operaciones de UAS requieren la notificación obligatoria de los sucesos relacionados con la seguridad operacional, a fin de garantizar la detección y mitigación de los riesgos.
- (7) En cambio, las operaciones de UAS que no requieren un certificado o declaración quedan excluidas de la notificación de la lista de sucesos. Este enfoque específico garantiza que las obligaciones de notificación sigan siendo proporcionadas al nivel de riesgo, manteniendo al mismo tiempo la consonancia con el marco existente de la Unión en materia de seguridad operacional de la aviación.
- (8) Es importante tener también en cuenta los riesgos en nuevos escenarios, como las operaciones de UAS en el espacio aéreo U-Space ⁽⁵⁾. Dada la naturaleza de los riesgos de las operaciones U-Space, en particular en entornos urbanos y densamente poblados, los sucesos como una colisión o una pérdida de control podrían suponer una amenaza significativa para la seguridad de las personas y los bienes en tierra, así como para otros usuarios del espacio aéreo. El aumento previsto de las operaciones de UAS dentro del U-Space agrava estos riesgos, y hace que la notificación, tal como se establece en el Reglamento (UE) n.º 376/2014, sea esencial para la detección oportuna de peligros, la mitigación de riesgos y la prevención de accidentes e incidentes.
- (9) El Reglamento (UE) n.º 376/2014 exige explícitamente la notificación de algunos sucesos de la aviación relacionados con la seguridad física que puedan afectar a la seguridad de las operaciones. Así pues, el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 incluye los sucesos relacionados con la seguridad física en sus anexos. El Reglamento (UE) 2026/247 de la Comisión ⁽⁶⁾ establece el mecanismo y el proceso de notificación, clasificación, tratamiento, almacenamiento, protección, análisis y agregación de información sobre incidentes relacionados con la seguridad física de la aviación, en particular por lo que se refiere a los actos de interferencia ilícita, a nivel de la UE. A la luz de este sistema de notificación de la UE de sucesos relacionados con la seguridad física, se ha estudiado la posibilidad de eliminar algunos sucesos relacionados con la seguridad física de la aviación que las autoridades en materia de seguridad física pueden abordar más adecuadamente.
- (10) Algunos sucesos relacionados con la seguridad física (por ejemplo, incendios, interferencias láser) tienen implicaciones a dos niveles, tanto en la seguridad operacional como en la seguridad física, y deben notificarse tanto a las autoridades en materia de seguridad operacional como a las autoridades en materia de seguridad física con arreglo a los respectivos marcos legislativos. Esta doble notificación se considera necesaria, ya que informar únicamente sobre la seguridad operacional podría impedir que esta información se utilizara con fines de seguridad física, para lo cual es necesario que la información esté disponible lo antes posible para las partes pertinentes de la seguridad física. Además, el artículo 15, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 376/2014 restringe el uso de los datos de sucesos notificados únicamente a las mejoras de la seguridad operacional, prohibiendo el intercambio con otras personas, incluidas las autoridades en materia de seguridad física.
- (11) La notificación de amenazas de bomba o secuestros, de sucesos relacionados con la seguridad física de los aeródromos y de incumplimientos de las normas relativas a la conciliación de equipajes o pasajeros en virtud del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 debe mantenerse hasta que las disposiciones sobre notificación de sucesos relacionados con la seguridad física de la aviación establecidas en el punto 19 del anexo del Reglamento (UE) 2026/247 empiecen a aplicarse el 1 de enero de 2028.
- (12) Dado que los incidentes relacionados con la seguridad de la información pueden afectar al funcionamiento normal y seguro de los sistemas, los equipos y la infraestructura digital, se han añadido sucesos genéricos relacionados con la seguridad de la información a la lista de sucesos que deben notificarse.

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

⁽⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2021/664 de la Comisión, de 22 de abril de 2021, sobre un marco regulador para el U-Space (DO L 139 de 23.4.2021, p. 161, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) 2026/247 de la Comisión, de 2 de febrero de 2026, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las especificaciones de los programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil (DO L, 2026/247, 3.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2026/247/oj>).

- (13) Para garantizar el funcionamiento continuo, seguro y fiable de los sistemas, los equipos y las infraestructuras digitales, determinados sucesos relacionados con la seguridad de la información deben notificarse en el marco de notificación de sucesos relacionados con la seguridad operacional. Aunque no todas las incidencias de seguridad de la información (por ejemplo, los ataques deliberados contra sistemas y datos críticos) entran en este ámbito, los incidentes accidentales o involuntarios (como las infecciones por programas maliciosos, los datos o la información comprometidos, o las perturbaciones del sistema causadas por fallos de seguridad) pueden plantear riesgos para la seguridad y justificar una investigación para evitar que se repitan. Por lo tanto, se ha incluido una referencia amplia y genérica, sin detalles prescriptivos, para tener en cuenta tales sucesos.
- (14) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 se modifica como sigue:

- 1) El anexo I se sustituye por el anexo I del presente Reglamento.
- 2) El anexo II se sustituye por el anexo II del presente Reglamento.
- 3) El anexo III se sustituye por el anexo III del presente Reglamento.
- 4) El anexo IV se sustituye por el anexo IV del presente Reglamento.
- 5) El anexo V se sustituye por el anexo V del presente Reglamento.
- 6) El texto que figura en el anexo VI del presente Reglamento se añade como anexo VI.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 27 de julio de 2026.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

«ANEXO I

SUCESOS RELACIONADOS CON LA OPERACIÓN DE AERONAVES TRIPULADAS

Observación: El presente anexo está estructurado de tal manera que los sucesos pertinentes están vinculados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar la notificación de dichos sucesos. No obstante, esta lista no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades a la que están vinculados en la lista.

1. OPERACIONES AÉREAS**1.1. Preparación del vuelo**

- 1) Uso de datos incorrectos o entradas erróneas en los equipos utilizados para la navegación o los cálculos de la performance de la aeronave que hayan puesto, o que podrían haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Transporte o intento de transporte de mercancías peligrosas no conforme con las normas aplicables, incluidos el etiquetado, el embalaje y la manipulación incorrectos de mercancías peligrosas.

1.2. Preparación de la aeronave

- 1) Tipo de combustible/energía incorrecto o combustible contaminado.
- 2) Falta de tratamiento de deshielo o antihielo, o tratamiento incorrecto o inadecuado.

1.3. Despegue y aterrizaje

- 1) Salida de calle de rodadura o de pista.
- 2) Incursión real o potencial en calle de rodadura o pista.
- 3) Incursión en área de aproximación final y despegue (FATO).
- 4) Cualquier despegue abortado.
- 5) Incapacidad de lograr la performance requerida o prevista durante el despegue, la maniobra de motor y al aire, o el aterrizaje.
- 6) Despegue, aproximación o aterrizaje, o intento de despegue, aproximación o aterrizaje, con parámetros de configuración incorrectos.
- 7) Golpe con la cola, palas de la hélice, punta alar o góndola de motor durante el despegue o el aterrizaje.
- 8) Continuación de la aproximación contra los criterios de aproximación estabilizada del operador aéreo.
- 9) Continuación de una aproximación por instrumentos por debajo de los mínimos publicados con referencias visuales inadecuadas.
- 10) Aterrizaje preventivo o forzoso.
- 11) Aterrizaje corto o aterrizaje largo.
- 12) Aterrizaje duro.

1.4. Cualquier fase de vuelo

- 1) Pérdida de control.
- 2) Posición anómala de la aeronave, superación de la actitud de cabeceo normal, ángulo de alabeo o velocidad aerodinámica inadecuados para las condiciones de vuelo.
- 3) Desviación del nivel de vuelo autorizado.
- 4) Activación de cualquier protección de la envolvente de vuelo, incluidos el aviso de entrada en pérdida, el vibrador de palanca (*stick shaker*), el empujador de palanca (*stick pusher*) y protecciones automáticas.
- 5) Desviación no intencionada de la trayectoria prevista o asignada del doble de la performance de navegación requerida o de 10 millas náuticas, lo que sea menor.
- 6) Superación de las limitaciones del manual de vuelo de la aeronave.
- 7) Operación con reglaje incorrecto del altímetro.

- 8) Sucesos relacionados con el chorro de un reactor o la corriente de un rotor o una hélice que hayan puesto, o que podrían haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 9) Interpretación errónea del modo de la automatización o de cualquier información de la cabina de vuelo facilitada a la tripulación de vuelo que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.

1.5. Otros tipos de sucesos

- 1) Suelta no intencionada de carga o de otros equipos transportados externamente.
- 2) Pérdida de conciencia situacional (incluida la conciencia del entorno, la conciencia del modo y del sistema, la desorientación espacial y el horizonte temporal).
- 3) Cualquier suceso en el que la actuación humana haya contribuido de forma directa, o podría haber contribuido, a un accidente o a un incidente grave.

2. SUCESOS TÉCNICOS

2.1. Estructura y sistemas

- 1) Desprendimiento en vuelo de cualquier parte de la estructura de la aeronave.
- 2) Pérdida de un sistema.
- 3) Pérdida de la redundancia de un sistema.
- 4) Fuga de cualquier fluido que haya provocado un riesgo de incendio o la posible contaminación peligrosa de la estructura, los sistemas o los equipos de la aeronave, o que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 5) Malfuncionamiento o defectos del sistema de combustible que hayan afectado al abastecimiento y/o la distribución del combustible.
- 6) Malfuncionamiento o defecto de cualquier sistema de aviso cuando ello dé lugar a indicaciones engañosas para la tripulación.
- 7) Funcionamiento anormal de los controles de vuelo, como controles de vuelo asimétricos o atascados [por ejemplo: dispositivos de sustentación (*flaps/slats*), de resistencia aerodinámica (*spoilers*), de control de actitud (alerones, timones de profundidad, timón de dirección)].

2.2. Propulsión (incluidos motores, hélices y sistemas rotores) y unidades de potencia auxiliar (APU)

- 1) Fallo o malfuncionamiento significativo de cualquier pieza o control de una hélice, rotor o grupo motopropulsor.
- 2) Daño o fallo en el rotor principal/de cola o la transmisión y/o en sistemas equivalentes.
- 3) Apagado de llama, parada en vuelo de cualquier motor o APU cuando es necesaria su actuación [por ejemplo: operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), lista de equipo mínimo (MEL)].
- 4) Superación de la limitación de funcionamiento del motor, incluido el exceso de velocidad o la incapacidad de controlar la velocidad de cualquier componente rotatorio de alta velocidad (por ejemplo: APU, arrancador neumático, máquina de ciclo de aire, turbina de motor, hélice o rotor).
- 5) Fallo o malfuncionamiento de cualquier pieza de un motor, grupo motopropulsor, APU o transmisión que haya provocado uno o más de los sucesos siguientes:
 - a) sistema de inversión de empuje que no actúa según lo ordenado;
 - b) incapacidad de controlar la potencia, el empuje o las revoluciones por minuto;
 - c) no contención de componentes/restos.

3. INTERACCIÓN CON LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANS) Y LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (ATM)

- 1) Autorización insegura del control del tránsito aéreo (ATC).
- 2) Pérdida prolongada de comunicación con la unidad del servicio de tránsito aéreo (ATS).
- 3) Instrucciones contradictorias de unidades ATS diferentes que puedan dar lugar a una pérdida de separación.

- 4) Interpretación errónea de una comunicación por radio que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 5) Desviación intencionada de una instrucción ATC que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 6) Encuentro con una aeronave no tripulada durante el tránsito por el espacio aéreo U-Space ⁽¹⁾.

4. EMERGENCIAS Y OTRAS SITUACIONES CRÍTICAS

- 1) Cualquier incidencia que dé lugar a la declaración de una emergencia ("MAYDAY") o estado de urgencia (llamada "PAN").
- 2) Cualquier combustión, fusión, humos, emanaciones, arco eléctrico, sobrecalentamiento, incendio o explosión.
- 3) Aire contaminado en la cabina de vuelo o en el compartimento de pasajeros que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 4) Falta de aplicación del procedimiento correcto para situaciones anormales o de emergencia por parte de la tripulación de vuelo o de cabina para gestionar una situación de emergencia.
- 5) Uso de cualquier equipo de emergencia o procedimiento para situaciones anormales que afecte a la performance en vuelo o de aterrizaje.
- 6) Fallo de un sistema o equipo de emergencia o rescate que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 7) Presión de cabina incontrolable.
- 8) Cantidad críticamente baja de combustible/energía o cantidad de combustible/energía en destino inferior a la cantidad de combustible/energía de reserva final exigida.
- 9) Cualquier uso por parte de la tripulación de su sistema de oxígeno.
- 10) Situación de incapacidad de un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina que tenga como consecuencia la reducción de esta por debajo del número mínimo de tripulación certificada.
- 11) Fatiga de la tripulación que repercuta o pueda repercutir en su capacidad de llevar a cabo de forma segura sus funciones en vuelo.

5. ENTORNO EXTERIOR Y METEOROLOGÍA

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, con otra aeronave, el terreno o un obstáculo ⁽²⁾.
- 2) Avisos de resolución del sistema anticolidión de a bordo (ACAS RA).
- 3) Activación de un "aviso" real de un sistema de prevención de colisión contra el terreno, como por ejemplo el sistema de aviso de proximidad del terreno (GPWS) o el sistema de alerta y aviso de proximidad del terreno (TAWS).
- 4) Colisión con fauna, incluida la colisión con aves.
- 5) Daño por objeto extraño/restos de objeto extraño (FOD).
- 6) Encuentro inesperado con malas condiciones de la superficie de la pista.
- 7) Encuentros con turbulencias de estela.
- 8) Interferencia con la aeronave mediante armas de fuego, fuegos artificiales, cometas, iluminación por láser, luces de alta potencia, láseres, sistemas de aeronaves no tripuladas ⁽³⁾ (UAS) o por medios similares.
- 9) Impacto de rayo que haya provocado daños a la aeronave o la pérdida o malfuncionamiento de cualquier sistema de la aeronave.
- 10) Encuentro con granizo que haya provocado daños a la aeronave o la pérdida o malfuncionamiento de cualquier sistema de la aeronave.

⁽¹⁾ De conformidad con el artículo 2, punto 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/664, "espacio aéreo U-Space": zona geográfica de UAS designada por los Estados miembros, en la que solo se permite que se lleven a cabo operaciones de UAS con el apoyo de servicios de U-Space".

⁽²⁾ Un obstáculo puede ser un vehículo.

⁽³⁾ De conformidad con el artículo 3, punto 3, del Reglamento (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas (DO L 152 de 11.6.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj), "sistema de aeronave no tripulada (UAS)": aeronave no tripulada, tal como se define en el artículo 3, punto 30, del Reglamento (UE) 2018/1139, y su unidad de control y monitorización".

- 11) Encuentro con turbulencia severa o cualquier encuentro que haya provocado lesiones a los ocupantes o que requiera una comprobación por encuentro con turbulencia (*turbulence check*) de la aeronave.
 - 12) Encuentro con cizalladura del viento (*windshear*) o tormenta considerables que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
 - 13) Encuentro con condiciones de engelamiento que haya provocado dificultades de manejo, daños a la aeronave o la pérdida o malfuncionamiento de cualquier sistema de la aeronave.
 - 14) Encuentro con cenizas volcánicas.
6. SEGURIDAD FÍSICA
- 1) Dificultad para controlar a pasajeros ebrios, violentos o indisciplinados.
 - 2) Descubrimiento de un polizón.
 - 3) Comportamiento anormal de un sistema debido a un incidente relacionado con la seguridad de la información [ejemplo: información o datos comprometidos, infección por programas maliciosos, ataque distribuido de denegación de servicio (DDoS)].
 - 4) Amenaza de bomba o secuestro (aplicable hasta el 31 de diciembre de 2027).».
-

ANEXO II

«ANEXO II

SUCESOS RELACIONADOS CON LAS CONDICIONES TÉCNICAS, EL MANTENIMIENTO Y LA REPARACIÓN DE LA AERONAVE

Observación: Los sucesos enumerados en el presente anexo también son pertinentes para los UAS para los que se requiere un certificado o declaración para el diseño con arreglo al artículo 56, apartados 1 y 5, del Reglamento (UE) 2018/1139.

1. FABRICACIÓN

Productos, componentes o equipos entregados por la organización de producción con desviaciones respecto de los datos de diseño aplicables que podrían dar lugar a una situación potencial de inseguridad detectada por el titular del certificado de tipo o de la homologación del diseño.

2. DISEÑO

Cualquier fallo, malfuncionamiento, defecto u otro suceso relacionado con un producto, componente o equipo que haya dado lugar, o que podría dar lugar, a una situación de inseguridad.

Observación: La presente lista es aplicable a los sucesos que ocurran en un producto, componente, equipo o unidad de control y monitorización (CMU) ⁽¹⁾ que sea objeto de un certificado de tipo, certificado de tipo restringido, certificado de tipo suplementario, autorización ETSO, aprobación de diseño de una reparación importante o cualquier otra aprobación o declaración pertinente que se considere expedida en virtud del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión ⁽²⁾.

3. MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

- 1) Daños estructurales graves (por ejemplo: grietas, deformación permanente, exfoliación, desunión, quemaduras, desgaste excesivo o corrosión) detectados durante el mantenimiento de la aeronave o componente.
- 2) Fuga o contaminación graves de fluidos (por ejemplo: hidráulico, combustible, aceite, gas u otros fluidos).
- 3) Fallo o malfuncionamiento de cualquier parte de un motor o grupo motopropulsor y/o transmisión que haya provocado uno o más de los sucesos siguientes:
 - a) no contención de componentes o restos;
 - b) fallo en la estructura de soporte del motor.
- 4) Daño, fallo o defecto de la hélice que pueda provocar la separación en vuelo de esta o de gran parte de esta y/o malfuncionamiento del control de la hélice.
- 5) Daño, fallo o defecto de la caja de transmisión del rotor principal o de su fijación que pueda dar lugar a la separación en vuelo del conjunto del rotor y/o al malfuncionamiento del control del rotor.
- 6) Malfuncionamiento significativo de un sistema o equipo crítico de seguridad, incluido el sistema o equipo de emergencia, durante la prueba de mantenimiento, o no activación de estos sistemas tras el mantenimiento, incluido en lo que respecta a la CMU.
- 7) Comportamiento anormal de un sistema debido a un incidente relacionado con la seguridad de la información [ejemplo: información o datos comprometidos, infección por programas maliciosos, ataque distribuido de denegación de servicio (DDoS)].
- 8) Montaje o instalación incorrectos de componentes de la aeronave o de la CMU detectados durante una inspección o procedimiento de prueba no destinado a ese propósito específico.

⁽¹⁾ De conformidad con el artículo 3, punto 38, del Reglamento Delegado (UE) 2019/945, “unidad de control y monitorización (CMU): equipo para controlar y monitorizar aeronaves no tripuladas de forma remota, tal como se define en el artículo 3, punto 32, del Reglamento (UE) 2018/1139”.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj>).

- 9) Evaluación incorrecta de un defecto grave, o incumplimiento grave de los procedimientos de la lista de equipo mínimo (MEL) y del libro de registro técnico.
 - 10) Daño grave del sistema de interconexión de cableado eléctrico (EWIS).
 - 11) Cualquier defecto que provoque la retirada de una pieza crítica con vida útil controlada antes de agotar su vida útil.
 - 12) Uso de productos, equipos no instalados, componentes o materiales de origen desconocido o sospechoso, o de componentes críticos no aptos para el servicio.
 - 13) Datos o procedimientos de mantenimiento aplicables engañosos, incorrectos o insuficientes, incluidos los de carácter lingüístico, que puedan inducir a errores de mantenimiento significativos.
 - 14) Control o aplicación incorrectos de las limitaciones o los procedimientos de mantenimiento de la aeronave o del mantenimiento programado de esta, incluido en lo que respecta a la CMU.
 - 15) Aprobación para el servicio tras el mantenimiento de una aeronave o de la CMU en caso de cualquier incumplimiento que ponga en peligro la seguridad del vuelo.
 - 16) Daños graves causados a una aeronave, a un componente o a la CMU durante las actividades de mantenimiento debido a un mantenimiento incorrecto o al uso de equipos de apoyo en tierra inadecuados o no aptos para el servicio que exijan intervenciones de mantenimiento adicionales.
 - 17) Sucesos de combustión, fusión, humos, arcos eléctricos, sobrecalentamiento o incendio detectados.
 - 18) Cualquier suceso en el que la actuación humana, incluida la fatiga del personal, haya contribuido de forma directa, o podría haber contribuido, a un accidente o a un incidente grave.
 - 19) Malfuncionamiento significativo, problema de fiabilidad o problema recurrente de calidad de grabación que afecte a un sistema registrador de vuelo (tal como un registrador de datos de vuelo, un sistema registrador por enlace de datos o un sistema registrador de voz en cabina de vuelo) o falta de información necesaria para garantizar la aptitud para el servicio de un sistema registrador de vuelo, incluidos los instalados en la CMU.
 - 20) Uso o posible uso de una configuración o instalación no aprobada de la CMU.».
-

ANEXO III

«ANEXO III

SUCESOS RELACIONADOS CON LOS SERVICIOS E INSTALACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA

Observación: El presente anexo está estructurado de tal manera que los sucesos pertinentes están vinculados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar la notificación de dichos sucesos. No obstante, esta lista no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades a la que están vinculados en la lista.

1. SUCESOS RELACIONADOS CON LAS AERONAVES

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, entre una aeronave y otra aeronave o UAS, el terreno o un obstáculo ⁽¹⁾, incluido un cuasi impacto con el terreno sin pérdida de control (cuasi CFIT).
- 2) Infracción de la separación mínima ⁽²⁾.
- 3) Separación inadecuada ⁽³⁾.
- 4) Avisos de resolución del sistema anticolidión de a bordo (ACAS RA).
- 5) Colisión con fauna, incluida la colisión con aves.
- 6) Salida de calle de rodadura o de pista.
- 7) Incursión real o potencial en calle de rodadura o pista.
- 8) Incursión en área de aproximación final y despegue (FATO).
- 9) Desviación de la aeronave con respecto a la autorización o las instrucciones del control del tránsito aéreo (ATC).
- 10) Desviación de la aeronave con respecto a la normativa aplicable en materia de gestión del tránsito aéreo (ATM):
 - a) Desviación de la aeronave de los procedimientos aplicables publicados en materia de ATM;
 - b) Violación del espacio aéreo, incluida la penetración no autorizada de espacio aéreo;
 - c) Desviación de lo prescrito en la normativa aplicable en relación con el embarque y la operación de equipos de la aeronave relacionados con el ATM.
- 11) Penetración de la aeronave tripulada a un espacio aéreo U-Space activo designado dentro de un espacio aéreo controlado.
- 12) Sucesos relacionados con la confusión de indicativos de llamada.

2. DEGRADACIÓN O PÉRDIDA TOTAL DE SERVICIOS O FUNCIONES

- 1) Incapacidad de prestar servicios de ATM o de ejercer funciones de ATM:
 - a) Incapacidad de prestar servicios de tránsito aéreo o de ejercer funciones de servicios de tránsito aéreo;
 - b) Incapacidad de prestar servicios de gestión del espacio aéreo o de ejercer funciones de gestión del espacio aéreo;
 - c) Incapacidad de prestar servicios de gestión de la afluencia del tránsito aéreo y de capacidad o de ejercer funciones de gestión de la afluencia de tránsito aéreo y de capacidad.
- 2) Incapacidad de proporcionar o ejecutar la reconfiguración dinámica del espacio aéreo U-Space (DAR).
- 3) Información incompleta o significativamente incorrecta, corrompida, inadecuada o engañosa de un servicio de apoyo ⁽⁴⁾, incluida la relacionada con las malas condiciones de la superficie de la pista.

⁽¹⁾ Un obstáculo puede ser un vehículo.

⁽²⁾ Referencia a la situación en que no se respetó la separación mínima prescrita entre aeronaves o entre la aeronave y el espacio aéreo respecto del cual se prescribe la separación mínima.

⁽³⁾ En ausencia de separación mínima prescrita, situación en la que se percibió que las aeronaves se aproximaron demasiado, de forma que los pilotos no pudieron garantizar una separación que ofreciera seguridad.

⁽⁴⁾ Por ejemplo: servicios de tránsito aéreo (ATS), servicios automáticos de información terminal (ATIS), servicios meteorológicos, bases de datos de navegación, mapas, cartas de navegación, servicios de información aeronáutica (AIS), manuales.

- 4) Fallo del servicio de comunicación.
- 5) Fallo del servicio de vigilancia.
- 6) Fallo de la función o del servicio de procesamiento y distribución de datos.
- 7) Fallo del servicio de navegación.
- 8) Fallo de seguridad física del sistema ATM que haya tenido, o que podría tener, un impacto negativo directo en la prestación segura del servicio.
- 9) Sobrecarga significativa del sector/puesto de los servicios de tránsito aéreo (ATS) que haya provocado el deterioro potencial de la prestación del servicio.
- 10) Recepción o interpretación incorrecta de comunicaciones importantes, incluida la debida a la falta de comprensión del idioma utilizado, cuando ello haya tenido, o podría tener, un impacto negativo directo sobre la prestación segura del servicio.
- 11) Pérdida prolongada de comunicación con una aeronave o con otra unidad ATS.

3. OTROS SUCESOS

- 1) Declaración de una emergencia ("MAYDAY") o estado de urgencia (llamada "PAN").
- 2) Interferencia externa significativa con los servicios de navegación aérea [por ejemplo, las emisiones en frecuencia modulada (FM) de estaciones de radio que interfieren con el sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), el radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR) y las comunicaciones].
- 3) Interferencia con una aeronave, una unidad ATS o una transmisión de comunicación por radio, por ejemplo mediante armas de fuego, fuegos artificiales, cometas, iluminación por láser, luces de alta potencia, láseres, sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) o por medios similares.
- 4) Vaciado de combustible en vuelo (*fuel dumping*).
- 5) Comportamiento anormal de un sistema debido a un incidente relacionado con la seguridad de la información [ejemplo: información o datos comprometidos, infección por programas maliciosos, ataque distribuido de denegación de servicio (DDoS)].
- 6) Fatiga que haya repercutido, o que podría haber repercutido, en la capacidad de ejercer de forma segura las funciones de navegación aérea o tránsito aéreo.
- 7) Cualquier suceso en el que la actuación humana haya contribuido de forma directa, o podría haber contribuido, a un accidente o a un incidente grave.
- 8) Amenaza de bomba o secuestro (aplicable hasta el 31 de diciembre de 2027).».

ANEXO IV

«ANEXO IV

SUCESOS RELACIONADOS CON LOS AERÓDROMOS Y LOS SERVICIOS EN TIERRA**1. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE UN AERÓDROMO**

Observación: La presente sección está estructurada de tal manera que los sucesos pertinentes están vinculados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar la notificación de dichos sucesos. No obstante, esta lista no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades a la que están vinculados en la lista.

1.1. Sucesos relacionados con aeronaves y obstáculos

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, entre una aeronave y otra aeronave, el terreno o un obstáculo ⁽¹⁾.
- 2) Colisión con fauna, incluida la colisión con aves.
- 3) Salida de calle de rodadura o de pista.
- 4) Incursión real o potencial en calle de rodadura o pista.
- 5) Incursión o salida del área de aproximación final y despegue (FATO).
- 6) Operación de una aeronave o vehículo haciendo caso omiso de una autorización, instrucción o restricción en el área de movimiento de un aeródromo (por ejemplo: pista o calle de rodadura incorrecta o parte restringida de un aeródromo).
- 7) Objeto extraño en el área de movimiento de un aeródromo que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 8) Presencia de obstáculos en el aeródromo o en los alrededores del aeródromo no indicados en la publicación de información aeronáutica (AIP) o mediante avisos a navegantes (NOTAM) y/o que no están señalizados o iluminados adecuadamente.
- 9) Retroceso asistido (*push-back*), retroceso autónomo con motor (*power-back*), o rodaje interferidos por un vehículo, equipo o persona.
- 10) Pasajeros o personas no autorizadas dejados sin supervisión en la plataforma.
- 11) Impacto del chorro de un reactor, o de la corriente de aire de un rotor principal o ráfaga de una hélice.
- 12) Declaración de una emergencia ("MAYDAY") o estado de urgencia (llamada "PAN").

1.2. Degradación o pérdida total de servicios o funciones

- 1) Pérdida o fallo de comunicación entre:
 - a) El aeródromo, un vehículo u otro personal de tierra y la unidad de servicios de tránsito aéreo o la unidad del servicio de gestión de la plataforma;
 - b) La unidad del servicio de gestión de la plataforma y una aeronave, vehículo o la unidad de servicios de tránsito aéreo.
- 2) Fallo, malfuncionamiento o defecto significativo de un equipo o sistema del aeródromo que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave o a sus ocupantes.
- 3) Comportamiento anormal de un sistema debido a un incidente relacionado con la seguridad de la información [ejemplo: información o datos comprometidos, infección por programas maliciosos, ataque distribuido de denegación de servicio (DDoS)].
- 4) Deficiencias significativas en la iluminación, señalización visual o carteles de aeródromo.
- 5) Fallo del sistema de alerta de emergencia del aeródromo.
- 6) Servicios de rescate y de lucha contra incendios no disponibles conforme a los requisitos aplicables.

⁽¹⁾ Un obstáculo puede ser un vehículo.

1.3. Otros sucesos

- 1) Incendio, humo o explosiones en las instalaciones, los alrededores o los equipos del aeródromo que hayan puesto, o que podrían haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Operaciones no autorizadas de UAS en el aeródromo o sus alrededores que pongan o puedan poner en peligro la operación segura de la aeronave.
- 3) No comunicación de un cambio significativo en las condiciones de operación del aeródromo que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 4) Falta de tratamiento de deshielo o antihielo, o tratamiento incorrecto o inadecuado.
- 5) Derrame significativo durante los reaprovisionamientos de combustible.
- 6) Carga de un tipo de combustible/energía o de fluidos esenciales contaminados o incorrectos (incluidos oxígeno, nitrógeno, aceite y agua potable).
- 7) Incapacidad de solventar malas condiciones de la superficie de la pista.
- 8) Cualquier suceso en el que la actuación humana haya contribuido de forma directa, o podría haber contribuido, a un accidente o a un incidente grave.
- 9) Sucesos relacionados con la seguridad física del aeródromo (por ejemplo: entrada ilegal, sabotaje, amenaza de bomba) (aplicable hasta el 31 de diciembre de 2027).

2. ASISTENCIA EN TIERRA DE UNA AERONAVE

Observación: La presente sección está estructurada de tal manera que los sucesos pertinentes están vinculados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar la notificación de dichos sucesos. No obstante, esta lista no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades a la que están vinculados en la lista.

2.1. Sucesos relacionados con aeronaves y aeródromos

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, entre una aeronave y otra aeronave, el terreno o un obstáculo ⁽²⁾.
- 2) Incursión en pista o calle de rodadura.
- 3) Salida de pista o calle de rodadura.
- 4) Contaminación significativa de la estructura, los sistemas o el equipo de la aeronave derivada del transporte de equipaje, correo o carga.
- 5) Retroceso asistido (*push-back*), retroceso autónomo con motor (*power-back*), o rodaje interferidos por un vehículo, equipo o persona.
- 6) Objeto extraño en el área de movimiento de un aeródromo que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 7) Pasajeros o personas no autorizadas dejados sin supervisión en la plataforma.
- 8) Incendio, humo o explosiones en las instalaciones, los alrededores o los equipos del aeródromo que hayan puesto, o que podrían haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 9) Comportamiento anormal de un sistema debido a un incidente relacionado con la seguridad de la información [ejemplo: información o datos comprometidos, infección por programas maliciosos, DDoS].
- 10) Sucesos relacionados con la seguridad física del aeródromo (por ejemplo: entrada ilegal, sabotaje, amenaza de bomba) (aplicable hasta el 31 de diciembre de 2027).

2.2. Degradación o pérdida total de servicios o funciones

- 1) Pérdida o fallo de comunicación con una aeronave, un vehículo, la unidad de servicios de tránsito aéreo o la unidad del servicio de gestión de la plataforma.
- 2) Fallo, malfuncionamiento o defecto significativo de un equipo o sistema del aeródromo que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave o a sus ocupantes.
- 3) Deficiencias significativas en la iluminación, señalización visual o carteles de aeródromo.

⁽²⁾ Un obstáculo puede ser un vehículo.

2.3. Sucesos específicos de la asistencia en tierra

- 1) Carga o distribución incorrectas de pasajeros, equipajes, correo o carga que pueda tener consecuencias significativas para el peso y/o el equilibrio de la aeronave (incluidos errores significativos en los cálculos de la hoja de carga).
- 2) Equipo de embarque retirado que haya puesto en peligro a los ocupantes de la aeronave.
- 3) Estiba o sujeción incorrecta de equipajes, correo o carga que pueda suponer cualquier tipo de peligro para la aeronave, su equipo o sus ocupantes o dificultar una evacuación de emergencia.
- 4) Transporte, intento de transporte o manipulación de mercancías peligrosas que hayan puesto, o que podrían haber puesto, en peligro la seguridad de la operación, o haber dado lugar a una situación de inseguridad [por ejemplo: incidente o accidente imputable a mercancías peligrosas según la definición de las Instrucciones Técnicas de la OACI ⁽³⁾].
- 5) Incumplimiento de los procedimientos requeridos de asistencia y mantenimiento en tierra de las aeronaves, especialmente de los procedimientos de deshielo, reabastecimiento, recarga o carga, incluidos el posicionamiento incorrecto o la retirada de equipos.
- 6) Derrame significativo durante los reaprovisionamientos de combustible.
- 7) Carga de cantidades incorrectas de combustible/energía que puedan tener consecuencias significativas para la autonomía, performance, equilibrio o resistencia estructural de la aeronave.
- 8) Carga de un tipo de combustible/energía o de fluidos esenciales contaminados o incorrectos (incluidos oxígeno, nitrógeno, aceite y agua potable).
- 9) Fallo, malfuncionamiento o defecto de equipos de tierra utilizados para la asistencia en tierra que hayan provocado daños o posibles daños a la aeronave [por ejemplo: barra de arrastre o unidad de potencia en tierra (GPU)].
- 10) Falta de tratamiento de deshielo o antihielo, o tratamiento incorrecto o inadecuado.
- 11) Daños a la aeronave provocados por equipos o vehículos de asistencia en tierra, incluidos los daños no declarados con anterioridad.
- 12) Cualquier suceso en el que la actuación humana haya contribuido de forma directa, o podría haber contribuido, a un accidente o a un incidente grave.
- 13) Comportamiento anormal de un sistema debido a un incidente relacionado con la seguridad de la información [ejemplo: información o datos comprometidos, infección por programas maliciosos, ataque distribuido de denegación de servicio (DDoS)].
- 14) Incumplimiento en materia de conciliación de equipajes (aplicable hasta el 31 de diciembre de 2027).».

⁽³⁾ Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (OACI-Doc. 9284).

ANEXO V

«ANEXO V

**SUCESOS RELACIONADOS CON AERONAVES TRIPULADAS DISTINTAS DE LAS AERONAVES
MOTOPROPULSADAS COMPLEJAS, INCLUIDOS LOS PLANEADORES Y LOS VEHÍCULOS MÁS LIGEROS
QUE EL AIRE**

A efectos del presente anexo:

- a) “aeronave distinta de una aeronave motopropulsada compleja”: cualquier aeronave distinta de la definida en el punto 129 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1020 de la Comisión ⁽¹⁾;
 - b) “planeador”: la definición que figura en el artículo 2, punto 117, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión ⁽²⁾;
 - c) “vehículos más ligeros que el aire”: la definición que figura en el punto ML10 de la sección “Definiciones de los términos utilizados en esta lista” del anexo de la Directiva 2009/43/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾.
1. AERONAVES TRIPULADAS DISTINTAS DE LAS AERONAVES MOTOPROPULSADAS COMPLEJAS, EXCLUIDOS LOS PLANEADORES Y LOS VEHÍCULOS MÁS LIGEROS QUE EL AIRE

Observación 1: La presente sección está estructurada de tal manera que los sucesos pertinentes están vinculados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar la notificación de dichos sucesos. No obstante, esta lista no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades a la que están vinculados en la lista.

Observación 2: El presente anexo V contiene los sucesos y otra información relacionada con la seguridad operacional que han de notificarse en caso de operación de aeronaves tripuladas distintas de las aeronaves motopropulsadas complejas, incluidos los planeadores y los vehículos más ligeros que el aire.

1.1. Operaciones aéreas

- 1) Pérdida no intencionada de control.
- 2) Aterrizaje fuera de la zona de aterrizaje prevista.
- 3) Incapacidad o imposibilidad de lograr la performance de la aeronave necesaria que cabría esperar en condiciones normales durante el despegue, el ascenso o el aterrizaje.
- 4) Incursión en pista.
- 5) Salida de pista.
- 6) Cualquier vuelo que haya sido efectuado con una aeronave no apta para la navegación aérea, o para el cual la preparación de vuelo no haya sido completada, que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 7) Vuelo no intencionado en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) de una aeronave no certificada de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), o de un piloto no cualificado para IFR, que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 8) Suelta no intencionada de carga ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1020 de la Comisión, de 24 de mayo de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a las operaciones de servicio de emergencia médica con helicóptero, (DO L 137 de 25.5.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1020/oj).

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

⁽³⁾ Directiva 2009/43/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre la simplificación de los términos y las condiciones de las transferencias de productos relacionados con la defensa dentro de la Comunidad (DO L 146 de 10.6.2009, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/43/oj>).

⁽⁴⁾ Este punto se aplica solamente a las operaciones comerciales en el sentido del artículo 3, punto 24, del Reglamento (UE) 2018/1139. Según el cual, “transporte aéreo comercial”: la explotación de una aeronave para transportar pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o de otro tipo de contraprestación económica.”.

1.2. Sucesos técnicos

- 1) Vibración fuerte anormal (por ejemplo: flameo del alerón o timón de profundidad, o de la hélice).
- 2) Cualquier control de vuelo que no funcione correctamente o esté desconectado.
- 3) Fallo o deterioro sustancial de la estructura de la aeronave.
- 4) Desprendimiento en vuelo de cualquier parte de la estructura o instalación de la aeronave.
- 5) Fallo de un motor, rotor, hélice, sistema de combustible u otro sistema esencial.
- 6) Fuga de cualquier fluido que haya provocado un riesgo de incendio o la posible contaminación peligrosa de la estructura, los sistemas o los equipos de la aeronave, o riesgos para los ocupantes.

1.3. Interacción con los servicios de navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo

- 1) Interacción con los servicios de navegación aérea (por ejemplo: servicios prestados de manera incorrecta, comunicaciones contradictorias o desviación de la autorización) que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Violación de espacio aéreo.

1.4. Emergencias y otras situaciones críticas

- 1) Cualquier suceso que haya dado lugar a una llamada de emergencia.
- 2) Incendio, explosión, humo, gases tóxicos o emanaciones tóxicas en la aeronave.
- 3) Situación de incapacidad del piloto que haya dado lugar a la imposibilidad de realizar alguna actuación.

1.5. Entorno exterior y meteorología

- 1) Una colisión en tierra o en el aire, con otra aeronave, el terreno o un obstáculo ⁽⁵⁾.
- 2) Una cuasi colisión, en tierra o en el aire, con otra aeronave, el terreno o un obstáculo ⁽⁶⁾ que requiera una maniobra de evasión de emergencia para evitar una colisión.
- 3) Colisión con fauna, incluida la colisión con aves, que haya provocado daños en la aeronave o la pérdida o malfuncionamiento de cualquier servicio esencial.
- 4) Interferencia con la aeronave mediante armas de fuego, fuegos artificiales, cometas, iluminación por láser, luces de alta potencia, láseres, sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) o por medios similares.
- 5) Impacto de rayo que haya provocado daños a la aeronave o la pérdida de funciones de la aeronave.
- 6) Encuentro con turbulencia severa que haya causado lesiones a los ocupantes de la aeronave o requerido una comprobación por encuentro con turbulencia (*turbulence check*) de la aeronave después del vuelo.
- 7) Formación de hielo, incluido el hielo en el carburador, que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.

1.6. Seguridad de la información

- 1) Comportamiento anormal de un sistema debido a un incidente relacionado con la seguridad de la información [ejemplo: información o datos comprometidos, infección por programas maliciosos, ataque distribuido de denegación de servicio (DDoS)].

1.7. Sucesos relacionados con el U-Space

- 1) Penetración a un espacio aéreo U-Space designado en un espacio aéreo no controlado sin el dispositivo de e-Conspicuity activado ⁽⁷⁾.
- 2) Malfuncionamiento significativo, problema de fiabilidad o problema de calidad recurrente que afecte a los dispositivos o instalaciones de e-Conspicuity.
- 3) Encuentro próximo con una aeronave no tripulada durante el tránsito por el espacio aéreo U-Space.

⁽⁵⁾ Un obstáculo puede ser un vehículo.

⁽⁶⁾ Un obstáculo puede ser un vehículo.

⁽⁷⁾ E-conspicuity (visibilidad electrónica) para las aeronaves tripuladas en el espacio aéreo U-Space con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/666 de la Comisión, de 22 de abril de 2021, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 923/2012 en lo que respecta a los requisitos para la aviación tripulada que opera en el espacio aéreo U-Space (DO L 139 de 23.4.2021, p. 187, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/666/oj).

2. PLANEADORES

Observación: La presente sección está estructurada de tal manera que los sucesos pertinentes están vinculados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar la notificación de dichos sucesos. No obstante, esta lista no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades a la que están vinculados en la lista.

2.1. Operaciones aéreas

- 1) Pérdida no intencionada de control.
- 2) Suceso en el que el piloto del planeador no haya podido soltar el cable del torno o el cable de remolque y haya tenido que emplear procedimientos de emergencia para hacerlo.
- 3) Cualquier suelta del cable del torno o del cable de remolque que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro el planeador, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 4) En el caso de un planeador motorizado, un fallo de motor durante el despegue.
- 5) Cualquier vuelo que haya sido efectuado con un planeador no apto para la navegación aérea, o para el cual una preparación de vuelo incompleta haya puesto, o podría haber puesto, en peligro el planeador, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.

2.2. Sucesos técnicos

- 1) Vibración fuerte anormal (por ejemplo: flameo del alerón o timón de profundidad, o de la hélice).
- 2) Cualquier control de vuelo que no funcione correctamente o esté desconectado.
- 3) Fallo o deterioro sustancial de la estructura del planeador.
- 4) Desprendimiento en vuelo de cualquier parte de la estructura o instalación del planeador.

2.3. Interacción con los servicios de navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo

- 1) Interacción con los servicios de navegación aérea (por ejemplo: servicios prestados de manera incorrecta, comunicaciones contradictorias o desviación de la autorización) que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro el planeador, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Violaciones de espacio aéreo.

2.4. Emergencias y otras situaciones críticas

- 1) Cualquier suceso que haya dado lugar a una llamada de emergencia.
- 2) Cualquier situación en la que no quede disponible ninguna zona de aterrizaje seguro.
- 3) Incendio, explosión, humo, gases tóxicos o emanaciones tóxicas en el planeador.
- 4) Situación de incapacidad del piloto que haya dado lugar a la imposibilidad de realizar alguna actuación.

2.5. Entorno exterior y meteorología

- 1) Una colisión en tierra o en el aire, con otra aeronave, el terreno o un obstáculo ⁽⁸⁾.
- 2) Una cuasi colisión, en tierra o en el aire, con una aeronave, el terreno o un obstáculo ⁽⁹⁾ que requiera una maniobra de evasión de emergencia para evitar una colisión.
- 3) Interferencia con el planeador mediante armas de fuego, fuegos artificiales, cometas, iluminación por láser, luces de alta potencia, láseres, sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) o por medios similares.
- 4) Impacto de rayo que haya provocado daños en el planeador.

2.6. Sucesos relacionados con el U-Space

- 1) Penetración a un espacio aéreo U-Space designado en un espacio aéreo no controlado sin el dispositivo de e-Conspicuity activado.
- 2) Malfuncionamiento significativo, problema de fiabilidad o problema de calidad recurrente que afecte a los dispositivos o instalaciones de e-Conspicuity.
- 3) Encuentro próximo con una aeronave no tripulada durante el tránsito por el espacio aéreo U-Space.

⁽⁸⁾ Un obstáculo puede ser un vehículo.

⁽⁹⁾ Un obstáculo puede ser un vehículo.

3. VEHÍCULOS MÁS LIGEROS QUE EL AIRE (GLOBOS Y DIRIGIBLES)

Observación: La presente sección está estructurada de tal manera que los sucesos pertinentes están vinculados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar la notificación de dichos sucesos. No obstante, esta lista no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades a la que están vinculados en la lista.

3.1. Operaciones aéreas

- 1) Cualquier vuelo que haya sido efectuado con un vehículo más ligero que el aire no apto para la navegación aérea, o para el cual una preparación de vuelo incompleta haya puesto, o podría haber puesto, en peligro el vehículo más ligero que el aire, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Apagado permanente no intencionado de la llama piloto.

3.2. Sucesos técnicos

- 1) Fallo de cualquiera de los siguientes componentes o controles: tubo de inmersión del cilindro de combustible, polea de la envoltura, cable de control, cable de amarre, fuga en el sellado de la válvula del quemador o del cilindro de combustible, mosquetón, daño en el tubo de combustible, válvula de gas de elevación, envoltura o globo compensador, soplador, válvula limitadora de la presión (globo de gas), cabrestante (globos de gas cautivos).
- 2) Fuga o pérdida significativa de gas de elevación (por ejemplo: porosidad, válvulas de gas de elevación desasentadas).

3.3. Interacción con los servicios de navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo

- 1) Interacción con los servicios de navegación aérea (por ejemplo: servicios prestados de manera incorrecta, comunicaciones contradictorias o desviación de la autorización) que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro el vehículo más ligero que el aire, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Violación de espacio aéreo.

3.4. Emergencias y otras situaciones críticas

- 1) Cualquier suceso que haya dado lugar a una llamada de emergencia.
- 2) Incendio, explosión, humo o emanaciones tóxicas en el vehículo más ligero que el aire (aparte de las normales por el funcionamiento del quemador).
- 3) Ocupantes del vehículo más ligero que el aire despedidos de la canastilla o barquilla.
- 4) Situación de incapacidad del piloto que haya dado lugar a la imposibilidad de realizar alguna actuación.
- 5) Elevación o arrastre no intencionados del personal de tierra, con resultado de muerte o lesiones de una persona.

3.5. Entorno exterior y meteorología

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, con una aeronave, el terreno o un obstáculo⁽¹⁰⁾ que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro el vehículo más ligero que el aire, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 2) Interferencia con el vehículo más ligero que el aire mediante armas de fuego, fuegos artificiales, cometas, iluminación por láser, luces de alta potencia, láseres, sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) o por medios similares.
- 3) Encuentro inesperado con malas condiciones meteorológicas que hayan puesto, o que podrían haber puesto, en peligro el vehículo más ligero que el aire, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.

3.6. Sucesos relacionados con el U-Space

- 1) Penetración a un espacio aéreo U-Space designado en un espacio aéreo no controlado sin el dispositivo de e-Conspicuity activado.
- 2) Malfuncionamiento significativo, problema de fiabilidad o problema de calidad recurrente que afecte a los dispositivos o instalaciones de e-Conspicuity.
- 3) Encuentro próximo con una aeronave no tripulada durante el tránsito por el espacio aéreo U-Space.».

⁽¹⁰⁾ Un obstáculo puede ser un vehículo.

ANEXO VI

«ANEXO VI

SUCESOS RELACIONADOS CON LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE AERONAVE NO TRIPULADA (UAS)

Observación 1: El presente anexo está estructurado de tal manera que los sucesos pertinentes están vinculados con las categorías de actividades durante las que, por experiencia, dichos sucesos se observan normalmente, a fin de facilitar la notificación de dichos sucesos. No obstante, esta lista no debe ser interpretada en el sentido de que esos sucesos no deben ser notificados si se producen fuera de la categoría de actividades a la que están vinculados en la lista.

Observación 2: El presente anexo contiene los sucesos y otra información relacionada con la seguridad que deben notificarse en las operaciones de UAS para los que se requiera un certificado o una declaración para el diseño con arreglo al artículo 56, apartados 1 y 5, del Reglamento (UE) 2018/1139.

Observación 3: Los sucesos en el entorno U-Space enumerados en el punto 6 deben ser notificados por los pilotos a distancia y los operadores de UAS cuando lleven a cabo sus operaciones en el espacio aéreo U-Space.

1. OPERACIONES AÉREAS**1.1. Planificación del vuelo y preparación de UAS**

- 1) La operación de UAS se planifica en un volumen operacional que supera las limitaciones descritas en las autorizaciones expedidas o las atribuciones del certificado de operador de UAS ligeros (LUC).
- 2) Planificación inadecuada de la operación de UAS y de las medidas de mitigación correspondientes, que hayan puesto, o podrían haber puesto, en peligro cualquier aeronave o a cualquier otra persona (ejemplo: procedimientos de contingencia y emergencia, volumen operacional, requisito de prestaciones de mitigación táctica (TMPR) ⁽¹⁾).
- 3) Uso de datos incorrectos o entradas erróneas en el UAS o en los equipos utilizados para la navegación o los cálculos de performance que den lugar a un malfuncionamiento o a un fallo del UAS, lo cual haya puesto, o podría haber puesto, en peligro cualquier aeronave o a cualquier persona.
- 4) Configuración del UAS diferente con respecto a las instrucciones definidas o autorizadas por el fabricante o por la autoridad competente (ejemplo: carga útil, configuración de *software*, etc.), que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro la aeronave no tripulada o cualquier otra aeronave o persona.
- 5) Transporte o intento de transporte de mercancías peligrosas no conforme con las normas aplicables, incluidos el etiquetado, el embalaje y la manipulación incorrectos de mercancías peligrosas.
- 6) Fuente de energía incorrecta, inadecuada o degradada (incluido el combustible).
- 7) Falta de tratamiento de deshielo o antihielo, o tratamiento incorrecto o inadecuado.

1.2. Despegue y aterrizaje: Operaciones con origen o destino en aeródromos o vertipuertos

- 1) Incursiones en la pista, incursión en área de aproximación final y despegue (FATO).
- 2) Salidas de pista.
- 3) Cualquier despegue abortado.
- 4) Despegue, aproximación o aterrizaje, o intento de despegue, aproximación o aterrizaje, con parámetros de configuración incorrectos.
- 5) Golpe con la cola, palas de la hélice, punta alar o góndola de motor durante el despegue o el aterrizaje.
- 6) Sucesos relacionados con el chorro de un reactor o la corriente descendente/lateral de un rotor o una hélice que hayan puesto, o que podrían haber puesto, en peligro cualquier aeronave o a cualquier persona.
- 7) Aterrizaje duro, corto o largo.
- 8) Daños por objetos extraños/presencia de objetos extraños (FOD) o malas condiciones de la superficie de despegue y aterrizaje.

⁽¹⁾ El TMPR son medidas utilizadas en las evaluaciones del riesgo relativas a los drones para prevenir colisiones en vuelo en las que se aborda el riesgo aéreo residual.

1.3. Despegue y aterrizaje: Operaciones fuera de aeródromos o vertipuertos

- 1) Despegue, aterrizaje fuera de la zona de aterrizaje prevista.
- 2) Medidas de seguridad operacional y de seguridad física inadecuadas en la zona en tierra que hayan puesto, o podrían haber puesto, en peligro a cualquier persona.

1.4. Cualquier fase de vuelo

- 1) Pérdida de control de la operación.
- 2) Pérdida prolongada de la referencia visual para operaciones dentro del alcance visual (VLOS) (ejemplo: debido a malas condiciones meteorológicas o a obstáculos).
- 3) Pérdida de conciencia situacional (ejemplo: incluida la conciencia de las condiciones ambientales, la conciencia del modo y del sistema, la carga de trabajo excesiva, la desorientación espacial, el horizonte temporal y la interacción inadecuada con los equipos para controlar la aeronave no tripulada de forma remota [Unidad de Control y Monitorización (CMU) ⁽²⁾]).
- 4) Gestión incorrecta del combustible o la energía (ejemplo: cantidad críticamente baja de combustible/energía o cantidad de combustible/energía en destino inferior a la cantidad de combustible/energía de reserva final exigida).
- 5) Incapacidad o imposibilidad de lograr la performance de la aeronave necesaria que cabría esperar en condiciones normales durante el despegue, el ascenso o el aterrizaje.
- 6) Superación de las limitaciones de la aeronave definidas por el fabricante.
- 7) Operación con reglaje incorrecto del altímetro.
- 8) Interpretación errónea del modo de funcionamiento de la automatización del UAS o de cualquier información de la CMU facilitada a la tripulación a distancia que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro cualquier aeronave o a cualquier persona.
- 9) Incapacidad para difundir la identificación a distancia o la identificación de la aeronave.
- 10) Suelta no intencionada de carga o de otros equipos transportados externamente.
- 11) Desviaciones con respecto al volumen operacional autorizado que superen las limitaciones descritas en las autorizaciones operacionales expedidas o las atribuciones del certificado de operador de UAS ligeros (LUC) o el plan de vuelo autorizado del UAS, incluidas, entre otras:
 - a) Operación de UAS no autorizada sobre conjuntos de personas.
 - b) Violación de espacio aéreo.
 - c) Infracciones de zonas geográficas, donde no se permiten las operaciones de UAS, o no haber obtenido la autorización de vuelo requerida.

1.5. Sucesos adicionales para operaciones de UAS con ocupantes a bordo

- 1) Malestar físico, situación de incapacidad de la tripulación que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro la aeronave no tripulada o cualquier otra aeronave o persona.
- 2) Aire contaminado en el compartimento de pasajeros que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 3) Dificultad para controlar a pasajeros ebrios, violentos o indisciplinados.
- 4) Descubrimiento de un polizón.

2. SUCESOS TÉCNICOS**2.1. Estructura y sistemas**

- 1) Desprendimiento en vuelo de cualquier parte de la aeronave no tripulada.
- 2) Fuga de cualquier fluido que haya provocado un riesgo de incendio o la posible contaminación peligrosa del sistema de aeronave no tripulada, o que haya puesto, o que podría haber puesto, en peligro la aeronave no tripulada, a sus ocupantes o a cualquier otra persona.
- 3) Malfuncionamiento o funcionamiento anormal de los controles de vuelo.

⁽²⁾ De conformidad con el artículo 3, punto 38, del Reglamento Delegado (UE) 2019/945, “unidad de control y monitorización (CMU)”: equipo para controlar y monitorizar aeronaves no tripuladas de forma remota, tal como se define en el artículo 3, punto 32, del Reglamento (UE) 2018/1139”.

- 4) Malfuncionamiento, pérdida o degradación significativa del enlace de mando y control, incluidos los fallos que afecten a su disponibilidad, prestaciones, continuidad, integridad o seguridad, que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro cualquier aeronave o a cualquier persona.
- 5) Malfuncionamiento del sistema anticolidión.
- 6) Malfuncionamiento del sistema automático de contingencia o emergencia o del sistema que impide que la aeronave no tripulada salga del volumen operacional [ejemplo: retorno al punto de origen, aterrizaje automático, confinamiento geográfico (*geo-caging*), sistema de terminación del vuelo].
- 7) Cualquier otro fallo, pérdida, malfuncionamiento o daño de la aeronave no tripulada o de sus sistemas que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro cualquier otra aeronave o a cualquier persona.
- 8) Cualquier fallo, pérdida, malfuncionamiento o daño de la CMU que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro la aeronave no tripulada o cualquier otra aeronave o persona.

2.2. Propulsión (incluidos motores, hélices y sistemas rotores) y unidades de potencia auxiliar (APU)

- 1) Apagado de llama, parada en vuelo de cualquier motor, o pérdida de las unidades de sustentación y empuje o de la APU cuando es necesaria su actuación.
- 2) Superación de la limitación de funcionamiento del motor, incluido el exceso de velocidad o la incapacidad de controlar la velocidad de cualquier componente rotatorio de alta velocidad (ejemplo: APU, arrancador neumático, máquina de ciclo de aire, turbina de motor, hélice o rotor).
- 3) Fallo o malfuncionamiento de cualquier pieza de un motor, de las unidades de sustentación y empuje, de un APU o de la transmisión que haya provocado uno o más de los sucesos siguientes:
 - a) Sistema de inversión de empuje que no actúa según lo ordenado;
 - b) Incapacidad de controlar la potencia, el empuje o las revoluciones por minuto;
 - c) No contención de componentes o restos.

3. INTERACCIÓN CON ATM/ANS

- 1) Autorización o instrucciones inseguras del control del tránsito aéreo (ATC).
- 2) Pérdida prolongada de comunicación con la unidad de servicios de tránsito aéreo (ATS).
- 3) Instrucciones contradictorias de unidades ATS diferentes que puedan dar lugar a una pérdida de separación.
- 4) Interpretación errónea de una comunicación por radio que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro la aeronave no tripulada o cualquier otra aeronave o persona.
- 5) Desviación intencionada de una instrucción ATC que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro la aeronave no tripulada o cualquier otra aeronave o persona.
- 6) Desviación de la altitud o del nivel de vuelo.

4. EMERGENCIAS Y OTRAS SITUACIONES CRÍTICAS

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, con otra aeronave, el terreno o un obstáculo.
- 2) Cualquier maniobra de emergencia realizada por el UAS para evitar una colisión, en tierra o en el aire, con otra aeronave, el terreno o un obstáculo.
- 3) Cualquier incidencia que dé lugar a una declaración de emergencia.
- 4) Activación de un procedimiento de emergencia para terminar el vuelo.
- 5) No aplicación de los procedimientos de contingencia o emergencia correctos.
- 6) Cualquier combustión, fusión, humos, emanaciones, arco eléctrico, sobrecalentamiento, incendio o explosión en el UAS.
- 7) Cualquier combustión, fusión, humos, emanaciones, arco eléctrico, sobrecalentamiento, incendio o explosión en la CMU.
- 8) Situación de incapacidad de la tripulación a distancia que controla la CMU que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro cualquier aeronave o a cualquier persona.

5. ENTORNO EXTERIOR Y METEOROLOGÍA

- 1) Una colisión o cuasi colisión, en tierra o en el aire, con otra aeronave, el terreno o un obstáculo.
- 2) Avisos de resolución del sistema anticolidión de a bordo (ACAS RA).
- 3) Activación de un “aviso” real de un sistema de prevención de colisión contra el terreno, como por ejemplo el sistema de aviso de proximidad del terreno (GPWS) o el sistema de alerta y aviso de proximidad del terreno (TAWS).
- 4) Colisión con fauna, incluida la colisión con aves, que haya puesto en peligro la aeronave no tripulada.
- 5) Daño por objeto extraño/restos de objeto extraño (FOD).
- 6) Encuentro inesperado con malas condiciones de la superficie de la pista.
- 7) Encuentros con turbulencias de estela que hayan puesto, o podrían haber puesto, en peligro una aeronave o a una persona.
- 8) Interferencia con la aeronave no tripulada mediante armas de fuego, fuegos artificiales, cometas, iluminación por láser, luces de alta potencia, láseres, sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), sistemas anti-UAS o por medios similares.
- 9) Cualquier condición medioambiental severa que haya provocado daños a la aeronave, dificultades de manejo o la pérdida o malfuncionamiento de un sistema de la aeronave (ejemplos: impacto de rayo, turbulencia grave, cizalladura del viento (*windshear*), condiciones de englamiento, cenizas volcánicas, etc.).

6. SUCESOS RELACIONADOS CON EL U-SPACE

- 1) Operaciones de UAS dentro del espacio aéreo U-Space que no cumplan las condiciones operativas y limitaciones del espacio aéreo aplicables o que se realicen con un sistema de aeronave no tripulada que no cumpla los requisitos de capacidades y prestaciones de UAS exigidos.
- 2) Información, instrucción o servicio omitido, incorrecto, retrasado o engañoso proporcionado por un proveedor de servicios de U-Space (USSP), que haya puesto, o podría haber puesto, en peligro la aeronave no tripulada o cualquier otra aeronave o persona.
- 3) Incumplimiento de la autorización de vuelo (ejemplo: ausencia de autorización de vuelo, no activación de la autorización de vuelo, desviaciones de la autorización de vuelo en el espacio o en el tiempo).
- 4) Salida no autorizada del espacio aéreo U-Space.
- 5) Uso inadecuado de los servicios de U-Space que dé lugar a una pérdida de conciencia situacional.
- 6) Incapacidad de ejecutar el procedimiento de reconfiguración dinámica del espacio aéreo (DAR).
- 7) Separación insuficiente entre la aeronave no tripulada y cualquier aeronave tripulada.
- 8) Encuentro de aeronaves tripuladas en un espacio aéreo U-Space activo designado en un espacio aéreo controlado.
- 9) Encuentro de una aeronave tripulada no detectable en un espacio aéreo U-Space designado en un espacio aéreo no controlado.
- 10) Encuentro de una aeronave no tripulada no cooperativa en el espacio aéreo U-Space.

7. OTROS SUCESOS

- 1) Cualquier suceso en el que la actuación humana, incluida la fatiga, la formación/cualificación inadecuada del personal del operador y la comunicación inadecuada entre los miembros de la tripulación, haya contribuido de forma directa, o podría haber contribuido, a un accidente o a un incidente grave.

8. SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN

- 1) Comportamiento anormal de un sistema debido a un incidente relacionado con la seguridad de la información [ejemplo: información o datos comprometidos, infección por programas maliciosos, ataque distribuido de denegación de servicio (DDoS)].».