

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekendéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

► **B** AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 996/2010/EU RENDELETE

(2010. október 20.)

a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 295., 2010.11.12., 35. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
► <b><u>M1</u></b>	Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.)	L 122	18	2014.4.24.
► <b><u>M2</u></b>	Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.)	L 212	1	2018.8.22.

Helyesbítette:

► **C1** Helyesbítés, HL L 227., 2016.8.20., 5. o. (996/2010/EU)



**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 996/2010/EU  
RENDELETE**

(2010. október 20.)

**a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról  
és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

*1. cikk*

**Tárgy**

►**C1** (1) E rendelet célja – többek között a polgári légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző hatóságok európai hálózatának felállítása révén – az európai légi közlekedés biztonságának javítása azon polgári légiközlekedési eseményvizsgálatok fokozott hatékonyságának, célszerűségének és minőségének biztosítása révén, melyek kizárólagos célja a jövőbeni balesetek és repülőesemények megelőzése a vétkesség vagy a felelősség kérdésének tisztázása nélkül. ◀ A rendelet továbbá szabályokat határoz meg a balesetben érintett légi jármű fedélzetén lévő valamennyi személyre és veszélyes áruira vonatkozó információk időben történő elérhetősége tekintetében. Célja továbbá, hogy fejlessze a légi balesetek áldozatainak és azok hozzátartozóinak nyújtandó segítséget.

(2) E rendeletnek Gibraltar repülőterére vonatkozó alkalmazása nem sértheti a Spanyol Királyság, illetve Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága jogi álláspontját a repülőteret is magában foglaló terület feletti felségjoggal kapcsolatos jogvita tárgyában.

*2. cikk*

**Fogalommeghatározások**

E rendelet alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

1. „baleset”: a légi jármű üzemeltetése során azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a személyzettel ellátott légi járművek esetében valamely személy repülési szándékkal a légi jármű fedélzetére lépésétől addig tart, amíg a légi jármű fedélzetét az utolsó ilyen személy el nem hagyja, illetve a pilóta nélküli légi járművek esetében azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a légi járműnek a repülési céllal történő helyzetváltoztatásra való készen állásától addig tart, amíg a légi jármű a repülés befejeztével nyugalmi állapotba nem kerül és a főhajtóművet le nem állítják, és ennek során

- a) valamely személy halálos vagy súlyos sérülést szenved el annak következtében, hogy

— a légi jármű fedélzetén tartózkodott, vagy

— a légi jármű bármely részével közvetlenül érintkezésbe került – beleértve azokat a részeket is, amelyek a légi járműről leváltak, vagy

— a kiáramló gázsugárral közvetlen érintkezésbe került,

**▼B**

kivéve, ha sérülései természetes okoknak tulajdoníthatók, vagy azokat önmaga vagy más személy okozza, vagy ha olyan jogellenesen utazó személy sérüléséről van szó, aki az utasok és a személyzet számára szabályosan hozzáférhető területeken kívül rejtőzködik; vagy

b) a légi jármű olyan károsodást vagy szerkezeti hibát szenved, amely a légi jármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit hátrányosan befolyásolja, és rendes körülmények között a károsodott berendezés nagyobb javítását vagy cseréjét igényelné, kivéve a hajtóműhiba vagy -károsodás esetét, amikor a károsodás csak egy hajtóműre korlátozódik (beleértve annak burkolatát vagy tartozékait), illetve kivéve, ha a károsodás csak a légcsavarokra, a szárnyvégekre, antennákra, szondákra, állásszögadó lapátokra, gumikra, fékekre, kerekekre, az áramvonalazó burkolatra, burkolatpanelekre, futóműajtókra, szélvédőre, a légi jármű borítására (például kisebb horpadásokra és szűrt lyukakra), vagy a főrotorlapátok, a farokrotorlapátok és a futómű kismértékű károsodására, valamint jégeső vagy madarakkal való ütközés által okozott kisebb sérülésekre korlátozódik (beleértve az antennavédő burkolaton előforduló lyukakat is); vagy

c) a légi jármű eltűnt, vagy teljesen hozzáférhetetlen;

2. „akkreditált képviselő”: a képesítése alapján valamely állam által egy másik állam által végzett eseményvizsgálatban való részvételre kijelölt személy. A valamely tagállam által kijelölt meghatalmazott képviselőt az eseményvizsgálatokat végző hatóságtól kell kirendelni;
3. „tanácsadó”: olyan személy, akit a képesítése alapján egy állam abból a célból nevez ki, hogy az eseményvizsgálat során segítse az adott állam akkreditált képviselőjének munkáját;
4. „okok”: baleset vagy repülőesemény bekövetkezéséhez vezető cselekmény, mulasztás, esemény vagy körülmény, illetve ezek kombinációja; az okok azonosítása nem jár a hiba okozójának megjelölésével vagy a fegyelmi, polgári jogi vagy büntetőjogi felelősség megállapításával;
5. „halálos sérülés”: olyan sérülés, amelyet egy személy baleset során szenved el, és amelynek következtében a baleset időpontját követő harminc napon belül elhalálozik;
6. „repülési adatrögzítő”: a légi járműbe a balesetek/repülőesemények biztonsági kivizsgálásának megkönnyítése érdekében beszerelt bármilyen típusú adatrögzítő berendezés;
7. „repülőesemény”: a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos, balesetnek nem minősülő esemény, amely az üzemeltetés biztonságát hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja;
8. „nemzetközi standardok és ajánlott eljárások”: a Chicagói Egyezmény 37. cikke értelmében elfogadott, a légi járművel történt balesetek és repülőesemények kivizsgálására vonatkozó nemzetközi standardok és ajánlott eljárások;

**▼B**

9. „vizsgálatvezető”: az eseményvizsgálat megszervezésével, végrehajtásával és felügyeletével képesítése alapján megbízott személy;
10. „üzemeltető”: egy vagy több légi járművet üzemeltető vagy üzemeltetni szándékozó természetes vagy jogi személy;
11. „érintett személy”: a balesetben vagy súlyos repülőeseményben érintett légi jármű tulajdonosa vagy üzemeltetője, személyzetének tagja; az érintett légi jármű karbantartásában, tervezésében, gyártásában vagy a személyzet képzésében részt vevő bármely személy; a légiforgalmi irányításban, a repüléstájékoztatóban vagy a repülőtéri szolgálatokban érintett bármely azon személy, aki a légi jármű tekintetében szolgáltatást nyújtott; a nemzeti polgári légügyi hatóság, vagy az EASA alkalmazottja;
12. „előzetes jelentés”: a vizsgálat kezdeti szakaszaiban szerzett adatok gyors terjesztésére szolgáló közlemény;
13. „hozzátartozók”: a baleset áldozatának közeli családtagjai és/vagy legközelebbi rokonai és/vagy az áldozathoz közel állók az áldozat országa törvényeiben szereplő meghatározásoknak megfelelően;
14. „eseményvizsgálat”: a balesetek és repülőesemények megelőzése céljából a eseményvizsgálatokat végző hatóság által végzett eljárás, amely az adatok gyűjtését és elemzését, a következtetések levonását – többek között az ok(ok) és/vagy a kiváltó tényezők meghatározását –, illetve szükség esetén biztonsági ajánlások kidolgozását foglalja magában;
15. „biztonsági ajánlás”: a balesetek és repülőesemények megelőzésének céljával kiadott javaslat, amelyet az eseményvizsgálatokat végző hatóság készít el az eseményvizsgálatból vagy egyéb forrásokból, például biztonsági tanulmányokból származó információk alapján;
16. „súlyos repülőesemény”: a légi jármű üzemeltetésével összefüggésben álló repülőesemény, amely olyan körülmények között következett be, amelyek során nagy valószínűsége volt baleset bekövetkezésének, továbbá amely a személyzettel ellátott légi járművek esetében azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely valamely személy repülési szándékkal a légi jármű fedélzetére lépésétől addig tart, amíg a légi jármű fedélzetét az utolsó ilyen személy el nem hagyja, illetve a pilóta nélküli légi járművek esetében azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a légi járműnek a repülési céllal történő helyzetváltoztatásra való készen állásától addig tart, amíg a légi jármű a repülés befejeztével nyugalmi állapotba nem kerül és a főhajtóművet le nem állítják (a súlyos repülőesemények példáinak jegyzékét a melléklet tartalmazza);
17. „súlyos sérülés”: olyan sérülés, amelyet valaki baleset során szenved el, és amely az alábbiak egyikét foglalja magában:

**▼B**

- a) a sérülés elszenvedésétől számított hét napon belül 48 órát meghaladó kórházi ápolást tesz szükségessé;
- b) csonttörést okoz (kivéve az egyszerű ujj-, lábujj- vagy orrcsonttörést);
- c) olyan sérülésekkel jár, amelyek súlyos vérzést, az idegek, izmok vagy az inak sérülését okozzák;
- d) bármely belső szerv sérülését okozza;
- e) másod- vagy harmadfokú égési sérüléseket, vagy a testfelület több mint 5 %-át érintő égési sérülést okoz;
- f) fertőző anyagoknak vagy káros sugárzásnak való bizonyított kitettség.

*3. cikk***Alkalmazási kör**

(1) E rendelet az olyan balesetekkel és súlyos repülőeseményekkel kapcsolatos eseményvizsgálatokra alkalmazandó,

- a) amelyek a tagállamok nemzetközi kötelezettségeivel összhangban a tagállamok olyan területén következtek be, amelyre a Szerződéseket alkalmazni kell;
- b) amelyek valamely tagállamban lajstromozott vagy egy tagállamban letelepedett vállalkozás által üzemeltetett légi járművet érint, és a Szerződések hatálya alá tartozó tagállami területeken kívül következtek be, feltéve, hogy a vizsgálatokat nem egy másik állam végzi el;
- c) amelyek vonatkozásában valamelyik tagállam a nemzetközi standardok és ajánlott gyakorlatok értelmében meghatalmazott képviselőt nevezhet ki, hogy az a vizsgálatban lajstromozó államként, az üzemeltető államként, tervező államként, előállító államként vagy a vizsgálatot végző állam kérésére információt, infrastruktúrát vagy szakértőket biztosító államként vegyen részt;
- d) amely vonatkozásában valamely tagállam számára a vizsgálatot végző állam szakértő kinevezését engedélyezi a tagállam állampolgárait érintő halállal vagy súlyos sérüléssel járó eset következtében fennálló különleges érintettség miatt.

(2) E rendeletet alkalmazni kell továbbá a balesetben érintett légi jármű fedélzetén lévő valamennyi személyre és veszélyes áruira vonatkozó információk időben történő rendelkezésre állásával, továbbá a légi balesetek áldozatainak és azok hozzátartozóinak nyújtandó segítséggel kapcsolatos kérdésekben.

(3) E rendelet nem alkalmazandó olyan eseményvizsgálatokra, amelyek katonai, vámhatósági, rendőri vagy hasonló célú szolgálatot teljesítő légi jármű esetében bekövetkező balesetekkel és súlyos repülőeseményekkel kapcsolatosak, kivéve, ha az érintett tagállam úgy határoz az 5. cikk (4) bekezdésével és a nemzeti jogszabályokkal összhangban.

*4. cikk***Polgári légi közlekedés esemény vizsgálatokat végző hatóságok**

(1) Valamennyi tagállam gondoskodik arról, hogy az eseményvizsgálatokat a teljes körű eseményvizsgálatok független elvégzésére önállóan vagy más eseményvizsgálatokat végző hatóságokkal kötött

**▼B**

megállapodások révén alkalmas, polgári légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző állandó, nemzeti hatóság (eseményvizsgálatokat végző hatóság) külső beavatkozástól mentesen végezze vagy felügyelje.

(2) Az eseményvizsgálatokat végző hatóság működésében független különösen azoktól a légügyi hatóságoktól, amelyek a légi alkalmasság, az engedélyezés, a légi üzemeltetés, a karbantartás, a szakszolgálati engedélyek kiadása, a légiforgalmi irányítás, illetve a repülőtér-üzemeltetés tekintetében illetékesek, valamint általában minden olyan féltől vagy szervezettől, amelynek az érdekei vagy feladatai az eseményvizsgálatokat végző hatóság feladataival ütközhetnek vagy objektivitását befolyásolhatják.

(3) Az eseményvizsgálatokat végző hatóság az eseményvizsgálat elvégzése során senkitől nem kérhet és nem fogadhat el utasítást, és az eseményvizsgálatok lefolytatása tekintetében korlátlan hatáskörrel rendelkezik.

(4) Az eseményvizsgálatokat végző hatóságot ezen túlmenően meg lehet bízni a légi közlekedés biztonságára vonatkozó információ gyűjtésével és elemzésével is, különösen baleset-megelőzési célokból, amennyiben ez a függetlenségét nem befolyásolja és nem ró rá szabályozási, közigazgatási vagy szabványosítási felelősséget.

(5) Annak érdekében, hogy a nyilvánosságot tájékoztassák az általános repülési biztonsági szintről, évente nemzeti szintű biztonsági jelentést kell kiadni. Az elemzésben a bizalmas információk forrása nem fedhető fel.

(6) Az adott tagállamnak az eseményvizsgálatokat végző hatóság részére biztosítani kell a feladata független ellátásához szükséges eszközöket és feltételeket. Különösen:

- a) az eseményvizsgálatokat végző hatóság vezetője és/vagy – multimodális hatóság esetén – az eseményvizsgálatokat végző hatóság légi közlekedéssel foglalkozó részlegének vezetője a polgári légi közlekedés biztonsága területén rendelkezzen az ahhoz szükséges gyakorlattal és hozzáértéssel, hogy képes legyen ezzel a renDELETEtel és a nemzeti joggal összhangban ellátni a feladatait;
- b) a vizsgálóknak olyan jogállást kell adni, amely biztosítja számukra a szükséges függetlenségi garanciákat;
- c) az eseményvizsgálatokat végző hatóság rendelkezzen legalább egy olyan vizsgálóval, aki súlyos légi baleset esetén rendelkezésre áll és képes a vizsgálatvezetői feladatot ellátni;
- d) az eseményvizsgálatokat végző hatóság számára olyan költségvetést kell biztosítani, amely lehetővé teszi a feladatai ellátását;

**▼B**

- e) az eseményvizsgálatokat végző hatóságnak vagy közvetlenül, vagy a 6. cikkben említett megállapodások, illetve a más nemzeti hatóságokkal vagy szervezetekkel való együttműködés alapján szakképzett személyzettel és megfelelő infrastruktúrával kell rendelkeznie, beleértve az irodákat és olyan hangárokat, amelyek lehetővé teszik a légi járműveknek, azok rakományának és roncsainak tárolását és vizsgálatát.

**▼M2**

## 5. cikk

**Vizsgálati kötelezettség**

(1) Az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> hatálya alá tartozó légi járműveket érintő valamennyi baleset vagy súlyos repülőesemény tekintetében eseményvizsgálatot kell végezni abban a tagállamban, amelynek területén a baleset vagy súlyos repülőesemény történt.

(2) Amennyiben az (EU) 2018/1139 rendelet hatálya alá tartozó, valamely tagállamban lajstromozott légi jármű olyan balesetben vagy súlyos repülőeseményben válik érintetté, amelyről nem állapítható meg egyértelműen, hogy melyik állam területén következett be, a lajstromozás szerinti tagállam eseményvizsgálatot végző hatóságának kell lefolytatnia az esemény vizsgálatát.

(3) Az (1), a (2) és a (4) bekezdésben említett eseményvizsgálat hatókörét és az eseményvizsgálatok során alkalmazandó eljárásokat az eseményvizsgálatot végző hatóságnak a baleset vagy a súlyos repülőesemény következményeinek és annak figyelembevételével kell megállapítania, hogy a vizsgálatból a repülésbiztonság javítása érdekében várhatóan milyen tanulságok vonhatók le.

(4) Az eseményvizsgálatokat végző hatóság – a tagállamok nemzeti jogszabályaival összhangban – dönthet az (1) és a (2) bekezdésben említett repülőeseményeken kívüli repülőesemények, vagy más típusba tartozó légi járműveket érintő balesetek vagy súlyos repülőesemények vizsgálatáról is, amennyiben ezekből várhatóan biztonsággal kapcsolatos tanulságok vonhatók le.

(5) E cikk (1) és (2) bekezdésétől eltérve, az eseményvizsgálatot végző felelős hatóság a repülésbiztonsággal kapcsolatos várható tanulságokra figyelemmel dönthet úgy, hogy nem kezdeményezi az esemény vizsgálatát, ha a baleset vagy súlyos repülőesemény olyan, pilóta nélküli légi járművet érint, amelynek esetében az (EU) 2018/1139 rendelet 56. cikkének (1) és (5) bekezdése értelmében nem előírás a tanúsítvány vagy nyilatkozat megléte, vagy olyan, pilóta által irányított légi járművet érint, amely legfeljebb 2 250 kg maximális felszállótömeggel rendelkezik, továbbá ha a repülőesemény nem járt súlyos vagy halálos személyi sérüléssel.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

**▼M2**

(6) Az (1), a (2) és a (4) bekezdésben említett eseményvizsgálatok semmiképpen nem irányulhatnak a vétkesség vagy a felelősség kérdésének tisztázására. Azokat a vétkesség vagy a felelősség megállapítására irányuló igazságszolgáltatási vagy közigazgatási eljárásoktól függetlenül és azoktól különválasztva, valamint ez utóbbi eljárások sérelme nélkül kell lefolytatni.

**▼B***6. cikk***Az eseményvizsgálatokat végző hatóságok közötti együttműködés**

(1) Valamely tagállam eseményvizsgálatokat végző hatósága kérheti más tagállam eseményvizsgálatokat végző hatóságának segítségét. Amennyiben egy megkeresést követően az eseményvizsgálatokat végző hatóság beleegyezik a segítségnyújtásba, a segítséget, amennyire lehetséges, díjmentesen kell nyújtani.

(2) Az eseményvizsgálatokat végző hatóság kölcsönös megállapodás alapján megbízhat egy másik eseményvizsgálatokat végző hatóságot egyes balesetek vagy súlyos repülőesemények kivizsgálásával; ilyen esetben segítséget nyújt a másik hatóság által végzett vizsgálathoz.

*7. cikk***▼C1****A polgári légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző hatóságok európai hálózata****▼B**

►**C1** (1) A tagállamok biztosítják, hogy az eseményvizsgálatokat végző hatóságaik létrehozzák egymás között a polgári légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző hatóságok európai hálózatát (a Hálózat), ◀ amelynek tagjai az egyes tagállamok eseményvizsgálatokat végző hatóságainak vezetői, illetve képviselőjük és/vagy – multimodális hatóság esetén – az eseményvizsgálatokat végző hatóság légi közlekedéssel foglalkozó részlegének vezetője, vagy képviselője, beleértve közülük hároméves időszakra választott elnököt is.

A Hálózat tagjaival konzultálva az elnök elkészíti a hálózat éves munkaprogramját, amely megfelel a (2) és (3) bekezdésben meghatározott célkitűzéseknek és feladatköröknek. A munkaprogramot a Bizottság megküldi az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az elnök ugyancsak elkészíti a Hálózat üléseinek napirendjét.

(2) A Hálózat célja az eseményvizsgálatot végző hatóságok által folytatott munka minőségének javítása, valamint a függetlenségük megerősítése. Kiemelten ösztönzi a vizsgálatot végző szakemberek képzése tekintetében felállított magas követelményeket.

(3) A (2) bekezdésben foglalt célkitűzések elérése érdekében a Hálózat a következő felelősségi körökkel rendelkezik:

a) ajánlások készítése és tanácsadás az Unió intézményei számára az eseményvizsgálatokra és a balesetek és repülőesemények megelőzésére vonatkozó uniós politikák és szabályok kialakításával és végrehajtásával kapcsolatos valamennyi kérdésben;



**▼B**

- b) a légi közlekedés biztonsága szempontjából hasznos információk megosztásának ösztönzése és a biztonsági vizsgálati hatóságok, a Bizottság, az EASA és nemzeti polgári repülési hatóságok közötti strukturált együttműködés aktív támogatása;
- c) adott esetben a kivizsgálók számára kölcsönös felülvizsgálati és releváns képzési tevékenységek és készségfejlesztő programok szervezése és ezek koordinálása;
- d) az eseményvizsgálatok bevált eljárásainak népszerűsítése a biztonsági vizsgálatok közös uniós módszertanának kidolgozása érdekében, valamint az ilyen eljárások összegyűjtése;
- e) a vizsgálatot végző hatóságok vizsgálati kapacitásainak megerősítése, többek között az eszközök megosztását lehetővé tevő keret létrehozása és igazgatása révén;
- f) a 6. cikk alkalmazása céljából az eseményvizsgálatot végző hatóságok kérésére megfelelő segítség biztosítása többek között a vizsgálatot folytató hatóság által potenciálisan hasznosítható, más tagállamokban rendelkezésre álló, kivizsgálók, eszközök és kapacitások listája rendelkezésre bocsátásával;
- g) hozzáféréssel rendelkezik a 18. cikkben említett adatbázisban szereplő információkhoz, és elemzi az abban foglalt biztonsági ajánlásokat a fontos, az Unió egészét tekintve releváns biztonsági ajánlások azonosítása érdekében.

(4) A Bizottság rendszeresen tájékoztatja a Hálózat tevékenységéről az Európai Parlamentet és a Tanácsot. Az Európai Parlamentet arról is tájékoztatják, ha a Tanács vagy a Bizottság kérést intéz a Hálózathoz.

(5) A Hálózat tagjai senkitől nem kérhetnek és nem fogadhatnak el utasítást, amely sérthetné az eseményvizsgálatok függetlenségét.

(6) Az EASA adott esetben megfigyelőként meg kell hívni a Hálózat üléseire. A Hálózat harmadik országok eseményvizsgálatokat végző hatóságaitól érkező megfigyelőket, valamint egyéb illetékes szakértőket is felkérhet az ülésein való részvételre.

(7) A Bizottság szorosan közreműködik a Hálózat munkájában, és a Hálózattól megkapja a szükséges támogatást a polgári légiközlekedési balesetek kivizsgálásával és megelőzésével kapcsolatos uniós politika és szabályozás kidolgozására vonatkozóan. A Bizottság biztosítja a Hálózat számára a szükséges támogatást, amely kiterjed – de nem korlátozódik – az ülések előkészítéséhez és megszervezéséhez, valamint a Hálózat tevékenységeiről készített éves jelentés közzétételéhez nyújtott segítségre. A Bizottság az éves jelentést megküldi az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

#### *8. cikk*

#### **Az EASA és a nemzeti légügyi hatóságok részvétele az eseményvizsgálatokban**

(1) Az eseményvizsgálatokat végző hatóságok felkérlik az EASA-t és az érintett tagállamok nemzeti légügyi hatóságait – amennyiben

**▼B**

nincsenek érdekellentétek –, hogy hatáskörükön belül nevezzenek ki egy képviselőt, aki részt vesz:

- a) a vizsgálatvezető ellenőrzése alatt és döntése alapján, a vizsgálatvezető tanácsadójaként az 5. cikk (1) és (2) bekezdése értelmében a tagállamok területén vagy az 5. cikk (2) bekezdésében említett bármely helyszínen lefolytatott bármely eseményvizsgálatban;
- b) az e rendelet értelmében a tagállamok meghatalmazott képviselője (képviselői) munkájának segítése céljából kinevezett, a meghatalmazott képviselő felügyelete alatt működő tanácsadóként a harmadik országokban lefolytatott bármely olyan eseményvizsgálatban, amelynek vonatkozásában valamely eseményvizsgálatot végző hatóságot felkértek arra, hogy a légi járművel történt balesetek és repülőesemények kivizsgálására vonatkozó nemzetközi standardoknak és ajánlott eljárásoknak megfelelően jelöljön ki meghatalmazott képviselőt.

(2) Az (1) bekezdésben említett résztvevők különösen az alábbiakra jogosultak:

- a) látogatást tehetnek a baleset helyszínén és megvizsgálhatják a roncsokat;
- b) javaslatot tehetnek a kikérdezés témaköreire és hozzáférhetnek a tanúk által szolgáltatott információkhoz;
- c) másolatot kaphatnak minden vonatkozó dokumentumból és hozzáférhetnek a releváns tényadatokhoz;
- d) részt vehetnek a felvételt tartalmazó adathordozók tartalmának feldolgozásában, kivéve a pilótafülke hang- és képfelvételeit;
- e) részt vehetnek a helyszínen kívüli vizsgálati tevékenységekben, például az egyes alkatrészek vizsgálatában, a tesztekben és szimulációkban, a technikai megbeszéléseken és a vizsgálat előrehaladását értékelő megbeszéléseken, kivéve az okok meghatározása és a biztonsági ajánlások megfogalmazása céljából tartott üléseket.

(3) Az EASA és a polgári nemzeti légügyi hatóságok a kért információknak, tanácsadóknak és felszereléseknek a vizsgálatért felelős eseményvizsgálatot végző hatóság számára történő rendelkezésre bocsátásával támogatják azt a vizsgálatot, amelyben részt vesznek.

*9. cikk***A balesetek és súlyos repülőesemények bejelentésére vonatkozó kötelezettség**

(1) Bármely érintett személy, akinek tudomása van baleset vagy súlyos repülőesemény bekövetkezéséről, erről késedelem nélkül köteles bejelentést tenni azon tagállam illetékes eseményvizsgálatokat végző hatóságának, amelynek területén a baleset vagy súlyos repülőesemény történt.

**▼B**

(2) Az eseményvizsgálatokat végző hatóság a nemzetközi standardokkal és az ajánlott eljárásokkal összhangban haladéktalanul értesíti a Bizottságot, az EASA-t, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO), a tagállamokat és az érintett harmadik országokat valamennyi olyan balesetről és súlyos repülőeseményről, amelyről bejelentést kapott.

*10. cikk***A tagállamok részvétele az eseményvizsgálatokban**

(1) A baleset vagy súlyos repülőesemény bekövetkezéséről szóló, más tagállamból vagy harmadik országból érkező értesítés kézhezvételkor a lajstromozó államnak, az üzemeltető államnak, a tervező államnak és az gyártó államnak minősülő tagállam(ok) a lehető legrövidebb időn belül tájékoztatja (tájékoztatják) azt a tagállamot vagy harmadik országot, amelynek területén a baleset vagy súlyos repülőesemény történt, hogy kíván(nak)-e a nemzetközi szabályokkal és az ajánlott eljárásokkal összhangban meghatalmazott képviselőt kinevezni. Ha kinevezik az említett meghatalmazott képviselőt, nevét és elérhetőségét is meg kell adni, valamint ha az értesítést küldő országba kíván látogatni, akkor érkezése várható időpontját is.

(2) A tervező állam meghatalmazott képviselőjét annak a tagállamnak az eseményvizsgálatokat végző hatósága nevez ki, amelynek a területén a légi jármű vagy hajtómű típusútervére vonatkozó engedély birtokosának székhelye található.

*11. cikk***Az eseménykivizsgálók jogállása**

(1) Az eseményvizsgálatokat végző hatóság általi kinevezését követően, és minden igazságügyi vizsgálatától függetlenül, a vizsgálatvezető jogosult megtenni az eseményvizsgálat által támasztott követelmények teljesítéséhez szükséges valamennyi intézkedést.

(2) Az uniós jogi aktusok vagy a nemzeti jog által előírt titoktartási kötelezettségek ellenére, a vizsgálatvezetőknek joguk van a következőkhöz:

- a) haladéktalanul, korlátlanul és akadálytalanul hozzáférhetnek a baleset vagy repülőesemény helyszínéhez, illetve a légi járműhöz, annak rakományához vagy roncsához;
- b) azonnal megkezdhetik a bizonyítékok felvételét és a roncsdarabok vagy alkatrészek vizsgálati és elemzési célból történő ellenőrzött eltávolítását;
- c) azonnal hozzáférhetnek a repülési adatrögzítőkhöz, azok tartalmához és az esetleges egyéb vonatkozó felvételekhez, és azok felett ellenőrzést gyakorolnak;
- d) kérhetik a halálos sérülést szenvedett személyek testének teljes körű boncolását, abban közreműködnek, és azonnal hozzáférhetnek e vizsgálat vagy a mintákon végzett tesztek eredményeihez;

**▼B**

- e) kérhetik a légi jármű üzemeltetésében részt vevő személyek orvosi vizsgálatát vagy a tesztek elvégzését az említett személyektől vett mintákon, és azonnal hozzáférhetnek e vizsgálatok vagy tesztek eredményeihez;
- f) hogy felkeressék és meghallgathassák a tanúkat, és megkövetelhetik tőlük az eseményvizsgálat szempontjából lényeges információk felfedését vagy bizonyítékok bemutatását;
- g) akadálytalanul hozzáférhetnek az ügyre vonatkozó minden olyan információhoz vagy feljegyzéshez, amely a légi jármű tulajdonosának, a típustervére vonatkozó engedély birtokosának, a karbantartásáért felelős szervezetnek, a képzést nyújtó szervezetnek, a légi jármű üzemeltetőjének vagy gyártójának, valamint a polgári légi közlekedésért felelős hatóságoknak, az EASA-nak és a légi navigációs szolgáltatást nyújtóknak vagy a repülőtér-üzemeltetőknek a rendelkezésére áll.

(3) A vizsgálatvezető a (2) bekezdésben felsorolt jogosultságait kiterjeszti szakértőire, valamint az akkreditált képviselőkre, azok szakértőire és tanácsadóira az eseményvizsgálatban való hatékony részvételének biztosításához szükséges mértékben. E jogosultságok nem sértik az igazságügyi vizsgálatért felelős hatóság által kinevezett vizsgálatvezetők és szakértők jogait.

(4) Az eseményvizsgálatokban részt vevő valamennyi személy függetlenül végzi munkáját, és a vizsgálatvezetőn vagy meghatalmazott képviselőn kívül senki mástól nem kérhet és nem fogadhat el utasításokat.

*12. cikk***A vizsgálatok koordinálása**

(1) Amennyiben igazságügyi vizsgálat is indul, a vizsgálatvezetőt erről értesíteni kell. A vizsgálatvezető ebben az esetben biztosítja a repülési adatrögzítők és bármely egyéb fizikai bizonyíték nyomon követhetőségét és megőrzi azokat. Az igazságügyi hatóság kijelölheti egyik tisztviselőjét arra, hogy elkísérje a repülési adatrögzítőket vagy fizikai bizonyítékokat a feldolgozás vagy a vizsgálat helyszínére. Amennyiben a vizsgálat vagy elemzés a fizikai bizonyítékok módosulásával, megváltozásával vagy megsemmisülésével járhat, be kell szerezni az igazságügyi hatóságok előzetes engedélyét a nemzeti jog sérelme nélkül. Amennyiben az említett engedélyt a (3) bekezdésben említett előzetes megállapodásokkal összhangban ésszerű időn, de belül – legkésőbb két héttel a kérelmet követően – nem adják meg, a vizsgálatvezető a vizsgálatot vagy elemzést lefolytathatja. Amennyiben az igazságügyi hatóság jogosult bizonyítékok lefoglalására, a vizsgálatvezető számára azonnali és korlátlan hozzáférést kell biztosítani e bizonyítékokhoz.

(2) Amennyiben az eseményvizsgálat során ismertté válik, vagy felmerül a gyanú, hogy a nemzeti jog – például a balesetek kivizsgálására vonatkozó nemzeti jogszabályok – értelmében vett jogellenes cselekmény okozhatta a légi jármű balesetét vagy a súlyos repülőeseményt, a vizsgálatvezető erről késedelem nélkül tájékoztatja az illetékes

**▼B**

hatóságokat. A 14. cikkben foglalt rendelkezések figyelembevételével az eseményvizsgálat során gyűjtött vonatkozó információkat haladéktalanul meg kell osztani ezen hatóságokkal, kérésükre pedig a vonatkozó anyagokat is át lehet nekik adni. A releváns anyagokra vonatkozó információk megosztása nem sértheti a biztonsági vizsgálatokat végző hatóság azon jogát, hogy folytassa az eseményvizsgálatot a helyszín felügyeletét esetlegesen átvevő hatóságokkal egyeztetve.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy az eseményvizsgálatokat végző hatóságok és az eseményvizsgálattal kapcsolatos tevékenységekben nagy valószínűség szerint részt vevő egyéb hatóságok – például az igazságszolgáltatási, polgári légiközlekedési, a kutatást és mentést végző hatóságok – előzetes megállapodások révén együttműködjenek egymással.

Ezen megállapodásoknak tiszteletben kell tartaniuk az eseményvizsgálatokért felelős hatóság függetlenségét, és lehetővé kell tenniük a műszaki vizsgálat körülménei és hatékony lefolytatását. Az előzetes megállapodások többek között a következőkre terjednek ki:

- a) a balesetek helyszínéhez való hozzáférés;
- b) a bizonyítékok megőrzése és az azokhoz való hozzáférés;
- c) kezdeti és folyamatos információkérés minden egyes eljárás helyzetéről;
- d) információcsere;
- e) a biztonsággal kapcsolatos információk megfelelő felhasználása;
- f) konfliktusrendezés.

Ezen megállapodásokról a tagállamok tájékoztatják a Bizottságot, amely tájékoztatás céljából továbbítja ezeket a Hálózat elnökének, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

### *13. cikk*

#### **A bizonyítékok megőrzése**

(1) Az a tagállam, amelynek területén a baleset vagy súlyos repülőesemény történt, felelős valamennyi bizonyíték biztonságos kezelésének biztosításáért, és a bizonyítékok védelmét célzó valamennyi ésszerű intézkedés meghozataláért, valamint a légi jármű, annak rakománya és a roncs biztos őrizetben tartásáért az eseményvizsgálat lefolytatásához szükséges időtartam alatt. A bizonyíték védelmének magában kell foglalnia minden eltávolítható, kitérő, elveszthető vagy megsemmisíthető bizonyíték fényképes vagy más eszközzel történő megőrzését. A biztos őrizetben tartásnak magában kell foglalnia a további károk, a jogosulatlan személyek általi hozzáférés, a lopás és a minőségromlás elleni védelmet.

(2) A eseményvizsgálók megérkezéséig senki sem változtathatja meg a baleset helyszínét, nem vehet onnan mintát, nem változtathatja meg a légi jármű, annak rakománya és roncsa helyzetét és nem vehet azokból

**▼B**

mintát, nem mozgathatja vagy távolíthatja el azokat, kivéve, ha erre biztonsági okokból vagy a sérültek ellátása miatt szükség van, vagy a helyszín felügyeletéért felelős hatóságok azt kifejezetten engedélyezik, és lehetőleg a biztonsági vizsgálatot végző hatósággal egyeztetve.

(3) Az érintett személyek megtesznek minden szükséges lépést az eseménnyel kapcsolatos dokumentumok, anyagok és felvételek megóvása, különösen a felszállást követően rögzített hangfelvételek és riasztások törlésének megakadályozása érdekében.

*14. cikk***Az érzékeny biztonsági információk védelme**

(1) A következő információk nem tehetők hozzáférhetővé és nem használhatók fel az eseményvizsgálatokon kívüli egyéb célokra:

- a) magánszemélyeknek az eseményvizsgálatokat végző hatóság által az eseményvizsgálat során rögzített nyilatkozatai;
- b) az eseményvizsgálat keretében bizonyítékot szolgáltató személyek személyazonosságát felfedő adatok;
- c) az eseményvizsgálatokat végző hatóság által gyűjtött, különlegesen érzékeny és személyes jellegű adatok, beleértve az egyének egészségi állapotával kapcsolatos adatokat is;
- d) a vizsgálat során később keletkezett anyagok, például feljegyzések, tervezetek, a vizsgálatvezetők által írt vélemények, az információk – beleértve a repülési adatrögzítők tartalmát is – elemzése során kifejtett vélemények;
- e) a nemzetközi standardokkal és ajánlott eljárásokkal összhangban a más tagállamok vagy harmadik országok vizsgálatvezetői által rendelkezésre bocsátott információk és bizonyítékok, amennyiben az eseményvizsgálatokat végző hatóság ezt kérte;
- f) az előzetes vagy zárójelentések, illetve a közbeni jelentések tervezetei;
- g) a pilótafülkében készült hang- és képfelvételek és azok átiratai, valamint a légiforgalmi irányítási egységekben készült hangfelvételek, biztosítva, hogy az eseményvizsgálat szempontjából lényegtelen – különösen a magánéletre vonatkozó – információk megfelelő védelmet élveznek a (3) bekezdés sérelme nélkül.

(2) A következő információk nem tehetők hozzáférhetővé és nem használhatók fel az eseményvizsgálatokon kívül, illetve a légi közlekedés biztonságának javításán kívüli egyéb célokra:

- a) a légi jármű üzemeltetésében érintett személyek közötti valamennyi kommunikáció;
- b) a légiforgalmi irányítási egységektől származó, írásban vagy elektronikusan rögzített felvételek és azok átiratai, beleértve a belső célokra készült jelentéseket és eredményeket;

**▼B**

- c) az eseményvizsgálatokat végző hatóság által a címzettnek megküldött biztonsági ajánlásokhoz tartozó kísérőlevél, amennyiben ezt az ajánlást kibocsátó eseményvizsgálatokat végző hatóság kéri meg;
- d) a 2003/42/EK irányelv alapján benyújtott eseményjelentések.

A repülési adatrögzítő adatai nem tehetők hozzáférhetővé és nem használhatók fel az eseményvizsgálatokon, a repülésre való alkalmasság biztosításán vagy karbantartási célokon kívüli egyéb célokra, kivéve, ha a szóban forgó felvételek személyek azonosítására alkalmatlanok vagy közzétételükre biztonságos eljárások alkalmazásával kerül sor.

(3) Az (1) és (2) bekezdés ellenére az igazságszolgáltatás vagy a felvételek nemzeti jognak megfelelő nyilvánosságra hozataláról való döntés tekintetében illetékes hatóság határozhat úgy, hogy az (1) és a (2) bekezdésben említett információknak a jog által megengedett bármely más célból történő nyilvánosságra hozatalából származó előnyök jelentősebbek, mint az ebből esetlegesen a folyamatban lévő vagy a jövőbeli eseményvizsgálatok vonatkozásában keletkező hazai és nemzetközi hátrányok. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy – az uniós jogszabályok tiszteletben tartása mellett – korlátozzák azon eseteket, amelyekben egy ilyen nyilvánosságra hozatalról szóló döntés lehetséges.

Engedélyezhető az (1) és (2) bekezdésben említett információk egy másik tagállam számára nem az eseményvizsgálat céljából, továbbá a (2) bekezdést illetően nem a légi közlekedés biztonsága javításának céljából történő átadása, amennyiben az információt átadó tagállam nemzeti joga azt lehetővé teszi. Az így kapott információt a fogadó tagállam hatóságai kizárólag az átadó tagállammal történő előzetes egyeztetés után és a fogadó tagállam nemzeti jogával összhangban dolgozhatják fel vagy hozhatják nyilvánosságra.

(4) Kizárólag a (3) bekezdésben említett célból elengedhetetlenül szükséges adatok hozhatók nyilvánosságra.

*15. cikk***Információközlés**

(1) Az eseményvizsgálatokat végző hatóság személyzetére és minden más olyan személyt, aki az eseményvizsgálatban való részvételre vagy közreműködésre felkérést kapott, a vonatkozó hatályos jogszabályok szerinti szakmai titoktartási kötelezettség köti többek között a balesetben vagy repülőeseményben érintett személyek névtelenségének megőrzésével kapcsolatban.

(2) A 16. és 17. cikkben meghatározott kötelezettségek sérelme nélkül, az eseményvizsgálatokat végző hatóság a balesetek vagy súlyos repülőesemények megelőzése szempontjából általa relevánsnak ítélt információkat közli a légi járművekért vagy a légi járművek felszerelésének gyártásáért vagy karbantartásáért felelős személyekkel, illetve a légi járművek üzemeltetéséért vagy a személyzet képzéséért felelős magán- vagy jogi személyekkel.

(3) A 16. és 17. cikkben meghatározott kötelezettségek sérelme nélkül az eseményvizsgálatokat végző hatóság és a 8. cikkben említett meghatalmazott képviselő(k), az EASA és a nemzeti polgári légügyi

**▼B**

hatóságok rendelkezésére bocsátják az eseményvizsgálat során megszerzett releváns tényadatokat, a 14. cikk (1) bekezdésében említett vagy érdekkellentétet okozó információk kivételével. Az EASA-hoz és a nemzeti polgári légügyi hatóságokhoz beérkező információk a 14. cikk és a vonatkozó uniós jogi aktusok és nemzeti jogszabályok védelme alatt állnak.

(4) Az eseményvizsgálat lefolytatásával megbízott hatóság jogosult információkat közölni az áldozatokkal és azok hozzátartozóival vagy azok egyesületeivel, illetve nyilvánosságra hozni az eseményvizsgálat során feltárt tényekkel és az eseményvizsgálat során követett eljárással kapcsolatos információkat, jogosult továbbá előzetes jelentések vagy következtetések és/vagy biztonsági ajánlások megfogalmazására, amennyiben ez nem veszélyezteti az eseményvizsgálat célkitűzéseit, és maradéktalanul megfelel a személyes adatok védelmére vonatkozó hatályos jogszabályoknak.

(5) A (4) bekezdésben említett információ nyilvánosságra hozatala előtt az eseményvizsgálatokat végző hatóság továbbítja ezt az információt az áldozatoknak, hozzátartozóiknak vagy egyesületeiknek oly módon, hogy az ne sértse a biztonsági vizsgálat céljait.

*16. cikk***Vizsgálati jelentés**

(1) Valamennyi eseményvizsgálatot a baleset vagy súlyos repülőesemény jellegének és súlyosságának megfelelő formában tett jelentéssel kell lezárni. A jelentésben fel kell tüntetni, hogy az eseményvizsgálat kizárólagos célja a jövőbeni balesetek és repülőesemények bekövetkezésének megelőzése a vétkesség vagy a felelősség kérdésének tisztázása nélkül. A jelentésnek szükség esetén biztonsági ajánlásokat is kell tartalmaznia.

(2) A jelentésnek meg kell őriznie a balesetben vagy súlyos repülőeseményben érintett valamennyi személy névtelenségét.

(3) Amikor az eseményvizsgálatok alapján még a vizsgálat lezárulta előtt jelentések készülnek, akkor még azok közzététele előtt az eseményvizsgálatot végző hatóság lehetőséget biztosíthat az érintett hatóságoknak – köztük az EASA-t –, valamint rajtuk keresztül a típustervre vonatkozó engedély birtokosát, a gyártót vagy az érintett üzemeltetőt arra, hogy a jelentésekre vonatkozóan észrevételeket tegyen. A megkérdezett szervezetnek a konzultáció tartalmát illetően be kell tartaniuk a szakmai titoktartás szabályait.

(4) A zárójelentés közzététele megelőzően az eseményvizsgálatot végző hatóságnak lehetőséget kell biztosítania az érintett hatóságoknak – köztük az EASAt –, valamint rajtuk keresztül a típustervre vonatkozó engedély birtokosát, a gyártót vagy az érintett üzemeltetőt arra, hogy észrevételeket tegyenek. A megkérdezett szervezetnek a konzultáció tartalmát illetően be kell tartaniuk a szakmai titoktartás szabályait. A szóban forgó észrevételek megtételére való felhívás során az eseményvizsgálatokat végző megkérdezett szervezetnek követnie kell a nemzetközi standardokat és az ajánlott eljárásokat.

(5) A 14. cikkben szereplő információkat a jelentésben kizárólag abban az esetben lehet feltüntetni, ha azok a baleset vagy a súlyos repülőesemény elemzése szempontjából relevánsnak tekinthetők. Az elemzés szempontjából nem releváns információk vagy részletinformációk nem hozhatók nyilvánosságra.



**▼B**

(6) Az eseményvizsgálatokat végző hatóságnak a zárójelentést a lehető legrövidebb időn belül, lehetőleg 12 hónappal a baleset vagy a súlyos repülőesemény időpontját követően közzé kell tennie.

(7) Amennyiben a zárójelentés nem hozható nyilvánosságra 12 hónapon belül, az eseményvizsgálatokat végző hatóság legalább a baleset vagy a súlyos repülőesemény minden évfordulóján időközi nyilatkozatot tesz közzé, amelyben részletezi a vizsgálat előrehaladását és a biztonsági kérdéseket.

(8) Az eseményvizsgálatokat végző hatóság a lehető leghamarabb megküldi a záró jelentések és a biztonsági ajánlások egy példányát:

a) az érintett államok eseményvizsgálatokat végző hatóságainak és polgári légügyi hatóságainak, valamint az ICAO-nak a nemzetközi standardoknak és az ajánlott eljárásoknak megfelelően;

b) a jelentésben lévő biztonsági ajánlások címzettjeinek;

c) a Bizottságnak és az EASA-nak, kivéve, ha a jelentés elektronikus formában már nyilvánosan hozzáférhető, mely utóbbi esetben az eseményvizsgálatokat végző hatóság csak az információ hozzáférhetőségéről küld számukra értesítést.

*17. cikk***Biztonsági ajánlások**

(1) Az eseményvizsgálat bármely szakaszában, az érintett felekkel folytatott megfelelő konzultációt követően az eseményvizsgálatokat végző hatóság a megítélése szerint sürgősen végrehajtandó megelőző intézkedésekről keltezéssel ellátott levélben javaslatot küld az érintett hatóságok számára, beleértve a más tagállambeli vagy harmadik ország-beli hatóságokat is.

(2) Az eseményvizsgálatokat végző hatóság tanulmányok vagy több eseményvizsgálat eredménye, illetve a 4. cikk (4) bekezdése alapján lefolytatott bármely egyéb tevékenység alapján is bocsáthat ki biztonsági ajánlásokat.

(3) A biztonsági ajánlás semmilyen esetben sem adhat alapot egy adott balesettel, súlyos repülőeseménnyel vagy repülőeseménnyel kapcsolatban a vétkesség vagy a felelősség vélelmezésére.

*18. cikk***A biztonsági ajánlások nyomon követése és a biztonsági ajánlások adatbázisa**

(1) A biztonsági ajánlás címzettje igazolja az ajánlás kézhezvételét és az ajánlást kibocsátó eseményvizsgálatokat végző hatóságot a kísérőlevél kézhezvételétől számított 90 napon belül értesíti a meghozott vagy tervezett intézkedésekről, és adott esetben az azok végrehajtásához szükséges időről, továbbá amennyiben nem történt intézkedés, annak indoklásáról.

**▼B**

(2) A válasz kézhezvételétől számított 60 napon belül az eseményvizsgálatokat végző hatóság tájékoztatja a címzettet a válasz kielégítő vagy nem kielégítő voltáról, és indokolást mellékel, amennyiben nem ért egyet azzal, hogy nem tesznek intézkedéseket.

(3) Valamennyi eseményvizsgálatokat végző hatóság eljárásokat hajt végre a kibocsátott biztonsági ajánlásokra beérkezett válaszok nyilvántartására.

(4) A biztonsági ajánlás valamennyi címzettje, beleértve a polgári légi közlekedés biztonságáért tagállami vagy uniós szinten felelős hatóságokat is, nyomon követi a beérkezett biztonsági ajánlásokra válaszul végrehajtott intézkedések előrehaladását.

(5) Az esemény vizsgálatokat végző hatóságok a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó, a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerint cserélt információk központi adattárba történő rendezésével kapcsolatos végrehajtási szabályok meghatározásáról szóló, 2007. november 12-i 1321/2007/EK bizottsági rendelet<sup>(1)</sup> által létrehozott központi adattárban rögzítik a 17. cikk (1) és (2) bekezdése értelmében kibocsátott biztonsági ajánlásokat, valamint az azokra beérkezett válaszokat. Az eseményvizsgálatokat végző hatóságok a fentiekhez hasonlóan a központi adattárban rögzítik a harmadik országoiktól érkező biztonsági ajánlásokat is.

**▼M1****▼B***20. cikk***Információ a fedélzeten lévő személyekről és veszélyes árukról**

(1) A tagállamoknak a szerződések hatálya alá tartozó területein található repülőtereire érkező vagy az ilyen repülőtereiről induló járatokat üzemeltető uniós légitársaságoknak és harmadik országbeli légitársaságoknak olyan eljárásokat kell végrehajtaniuk, amelyek lehetővé teszik az alábbiakat:

- a) az adott légi járművet ért baleset bekövetkezéséről szóló értesítést követően a lehető leghamarabb, de legkésőbb két órán belül a rendelkezésre álló legmegbízhatóbb információk alapján érvényesített listát bocsássanak rendelkezésre a légi jármű fedélzetén tartózkodó valamennyi személyről; valamint
- b) a fedélzeten található veszélyes áruk listáját közvetlenül a szóban forgó légi járművet ért baleset bekövetkezéséről szóló értesítést követően rendelkezésre bocsássák.

(2) A vizsgálat lefolytatásával megbízott hatóság az (1) bekezdésben említett listákat az egyes tagállamok által a fedélzeten tartózkodó személyek hozzátartozóival való kapcsolatfelvételre kijelölt hatóság, valamint szükség esetén – az áldozatok kezelés érdekében – az egészségügyi személyzet rendelkezésére bocsátja.

(3) Annak érdekében, hogy gyorsan tájékoztatni lehessen az utasok hozzátartozóit arról, hogy hozzátartozóik a balesetet szenvedett repülőgép fedélzetén voltak, a légitársaságok lehetővé teszik az utasok számára, hogy megadják a baleset esetén értesítendő személy nevét és

<sup>(1)</sup> HL L 294., 2007.11.13., 3. o.

**▼B**

elérhetőségét. A légitársaságok ezeket az információkat kizárólag baleset esetén használhatják fel; az információk nem közölhetőek harmadik felekkel és nem használhatók kereskedelmi célokra.

(4) A fedélzeten tartózkodó személy neve nem tehető nyilvánosan hozzáférhetővé mindaddig, amíg az erre kijelölt hatóságok nem értesítették az adott személy hozzátartozóit. Az (1) bekezdés a) pontjában említett listák az uniós jogi aktusoknak és a nemzeti jogszabályoknak megfelelően bizalmasak, és a listákon szereplők neve csak akkor hozható nyilvánosságra, ha a fedélzeten tartózkodó egyes személyek hozzátartozói nem emelnek ez ellen kifogást.

*21. cikk***Segítségnyújtás a légi balesetek áldozatainak és azok hozzátartozóinak**

(1) A balesetekre uniós szinten adott átfogó és összehangolt válaszok biztosítása érdekében a tagállamok gondoskodnak egy nemzeti szintű, légi balesetek esetére szóló vészhelyzeti terv létrehozásáról. Az ilyen vészhelyzeti terv kiterjed a polgári légiközlekedési balesetek áldozataira és azok hozzátartozóira vonatkozó segítségnyújtásra.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a területükön bejegyzett valamennyi légitársaság rendelkezzen a polgári légiközlekedési balesetek áldozataira és azok hozzátartozóira vonatkozó segítségnyújtási tervvel. A tervnek különösen figyelembe kell vennie a polgári légiközlekedési balesetek áldozatainak és hozzátartozóinak nyújtott pszichológiai támogatást, és lehetővé kell tennie a légitársaság számára a súlyosabb balesetek kezelését. A tagállamok ellenőrzik a területükön bejegyzett légitársaságok segítségnyújtási terveit. A tagállamok arra ösztönzik az Unióban üzemelő, harmadik országbeli légitársaságokat, hogy ők is dolgozzanak ki a polgári légiközlekedési balesetek áldozataira és azok hozzátartozóira vonatkozó segítségnyújtási tervet.

(3) Amennyiben baleset történik, és a vizsgálatért valamely tagállam felelős vagy a balesetet szenvedett légi járművet üzemeltető légitársaság valamely tagállamban van bejegyezve, vagy a balesetet szenvedett légi jármű fedélzetén nagy számban tartózkodtak valamely tagállam állampolgárai, az adott tagállam referenst nevez ki, akinek feladata az áldozatokkal és hozzátartozóikkal való kapcsolattartás, illetve a számukra nyújtott tájékoztatás.

(4) Az a tagállam vagy harmadik ország, amely a tagállamoknak a Szerződések hatálya alá tartozó területein belül bekövetkezett baleset tekintetében az állampolgárait érintő halálesetek vagy súlyos sérüléssel járó esetek következtében különlegesen érintett, szakértő kinevezésére jogosult, aki az alábbi jogkörökkel rendelkezik:

- a) látogatást tehet a baleset helyszínén;
- b) hozzáférhet a biztonsági vizsgálat lefolytatásával megbízott hatóság által nyilvánosságra hozhatónak minősített tényadatokhoz, és a vizsgálat előrehaladásával kapcsolatos információkhoz;
- c) megkapja a zárójelentés egy példányát.

**▼B**

(5) A (4) bekezdéssel összhangban kinevezett szakértő – a vonatkozó hatályos jogszabályokra függvényében – segíthet az áldozatok azonosításában és az őt kinevező állam állampolgárságával rendelkező túlélőkkel való találkozókon.

(6) A légi fuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló, 2004. április 21-i 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> 2. cikkének (1) bekezdésével összhangban a harmadik országbeli légi fuvarozóknak is teljesíteniük kell a rendeletben előírt biztosítási követelményeket.

*22. cikk***A dokumentumokhoz való hozzáférés és a személyes adatok védelme**

(1) Ezen rendeletben szereplő rendelkezések nem érintik az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz való nyilvános hozzáféréstől szóló, 2001. május 30-i 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet<sup>(2)</sup>.

(2) Ezen rendeletet a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>(3)</sup> és a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 2000. december 18-i 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>(4)</sup> összhangban kell alkalmazni.

*23. cikk***Szankciók**

A tagállamok szabályokat állapítanak meg az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozóan. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

*24. cikk***A rendelet módosítása**

A rendeletet legkésőbb 2014. december 3-ig felül kell vizsgálni. Amennyiben a Bizottság úgy véli, hogy e rendeletet módosítani kell, kéri a Hálózat előzetes véleményét, amelyet az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a tagállamoknak és az EASA-nak is továbbít.

*25. cikk***Hatályon kívül helyezés**

A 94/56/EK irányelv hatályát veszti.

<sup>(1)</sup> HL L 138., 2004.4.30., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 145., 2001.5.31., 43. o.

<sup>(3)</sup> HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

<sup>(4)</sup> HL L 8., 2001.1.12., 1. o.

**▼B**

*26. cikk*

**Hatálybalépés**

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

*MELLÉKLET***A súlyos repülőesemények példáinak jegyzéke**

Az alábbi felsorolásokban a nagy valószínűséggel súlyos repülőesemények tipikus példái kerülnek felsorolásra. A jegyzék nem teljes, csupán iránymutatás-ként szolgál a „súlyos repülőesemény” fogalmának meghatározásához.

- Összeütközés-közeli helyzet, amely az összeütközés vagy veszélyes helyzet elkerülésére elkerülő manővert tett szükségessé, vagy olyan eset, amikor az elkerülő manőver is helyénvaló lett volna.
- Kormányzott légi jármű alig elkerült ütközése terepakadállyal.
- Megszakított felszállás lezárt vagy foglalt futópályán, gurulóúton – kivéve a helikopterek által végzett, engedélyezett műveleteket – vagy nem kiosztott futópályán.
- Felszállás lezárt vagy foglalt futópályáról, gurulóútról – kivéve a helikopterek által végzett, engedélyezett műveleteket – vagy nem kiosztott futópályáról.
- Leszállás vagy leszállási kísérlet lezárt vagy foglalt futópályán, gurulóúton – kivéve a helikopterek által végzett, engedélyezett műveleteket – vagy nem kiosztott futópályán.
- A légi jármű teljesítménye felszállás vagy a kezdeti emelkedés során messze alatta marad a várható teljesítménynek.
- Tűz vagy füst az utaskabinban vagy a rakodótérben, vagy hajtóműtűz, olyan esetben is, ha a tüzet tűzoltó anyagokkal eloltották.
- Olyan események, amelyek miatt a légi jármű személyzetének sürgősen oxigént kellett használnia.
- A légi jármű szerkezeti hibája vagy a hajtómű szétesése, beleértve a gázturbinás hajtómű balesetnek nem minősülő, el nem hártott meghibásodását.
- A légi jármű egy vagy több rendszerének többszörös meghibásodása, amely súlyosan befolyásolja a légi jármű üzemeltetését.
- A légi jármű személyzetének cselekvőképtelenné válása repülés közben.
- Az üzemanyag mennyiségével kapcsolatos olyan állapot, amely miatt a pilótának kényszerhelyzetet kell bejelentenie.
- A futópályasértés kézikönyve (ICAO 9870. sz. dokumentum) alapján „A” súlyosságúnak minősülő futópályasértés. Információ tartalmaz a súlyosságok osztályozásáról.
- Felszállási vagy leszállási események. Olyan események, mint a rövidre szállítás, túlfutás vagy lefutás a futópálya szélén.
- Rendszerhiba, időjárás jelenségek, az engedélyezett repülési karakterisztikán kívülre kerülés, vagy egyéb esemény, amely nehézséget okozhatott volna a légi jármű kormányzásában.
- Egynél több olyan rendszer meghibásodása egy redundáns szervezésű rendszerben, amelynek működése a repülés irányítása és a navigáció szempontjából elengedhetetlen.