

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)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

tekintettel az európai adatvédelmi biztos véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) Az európai polgári légi közlekedésben indokolt gondoskodni a biztonság általánosan magas szintjéről, és az állampolgárok légi közlekedésbe vetett bizalmának megőrzése érdekében mindent meg kell tenni a balesetek és repülőesemények számának csökkentése érdekében.
- (2) A polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények eseményvizsgálatának gyors elvégzése növeli a légi közlekedés biztonságát és elősegíti a balesetek és repülőesemények bekövetkezésének megelőzését.
- (3) A légi közlekedés biztonságának javítása érdekében alapvető fontosságú a biztonsággal kapcsolatos repülőesemények megállapításainak bejelentése, elemzése és terjesztése. Ezért a Bizottság előterjeszti a polgári légi közle-

désben előforduló események jelentéséről szóló, 2003. június 13-i 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ felülvizsgálatára irányuló javaslatot 2011. december 31. előtt.

- (4) A biztonsági vizsgálatok kizárólagos céljának a jövőbeni balesetek és repülőesemények bekövetkezésének megelőzése kell, hogy legyen, a vétkesség vagy a felelősség kérdésének tisztázása nélkül.
- (5) Figyelembe kell venni az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt, nemzetközi polgári repülésről szóló egyezményt („Chicagói Egyezmény”), amely rendelkezik a repülőgépek biztonságos üzemeltetéséhez szükséges intézkedések végrehajtásáról. Különös figyelmet kell fordítani a fenti egyezmény 13. mellékletére és annak későbbi módosításaira, amelyek rögzítik a légi járművel bekövetkezett balesetek és repülőesemények kivizsgálására vonatkozó ajánlott nemzetközi szabályokat és eljárásokat, továbbá a lajstromozó állam, az üzemeltető állam, a tervező állam, a gyártó állam és az esemény bekövetkezésének helye szerinti állam ott alkalmazott fogalmának értelmezését.
- (6) A Chicagói Egyezmény 13. mellékletében meghatározott, nemzetközi standardok és ajánlott eljárások szerint a balesetek és súlyos repülőesemények kivizsgálása annak az államnak a felelősségi körébe tartozik, ahol a baleset vagy súlyos repülőesemény bekövetkezett, vagy pedig a lajstromozó állam felelőssége, amennyiben nem állapítható meg egyértelműen, hogy a baleset vagy súlyos repülőesemény valamely állam területén következett be. Az állam a vizsgálat lefolytatásával egy másik államot is megbízhat, vagy kérheti másik állam segítségét. Az Unión belüli biztonsági vizsgálatokat hasonlóképpen kell lefolytatni.
- (7) A polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről szóló, 1994. november 21-i 94/56/EK tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ végrehajtásából levont tanulságokat arra kellene használni, hogy növekedjen a légiközlekedési balesetek és repülőesemények kivizsgálására és megelőzésére létrehozott, az Unióban működő rendszerek hatékonysága.

⁽¹⁾ 2010. május 27-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽²⁾ HL C 132., 2010.5.21., 1. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2010. szeptember 21-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2010. október 11-i határozata.

⁽⁴⁾ HL L 167., 2003.7.4., 23. o.

⁽⁵⁾ HL L 319., 1994.12.12., 14. o.

- (8) Figyelembe kell venni a 94/56/EK irányelv elfogadása óta a polgári légi közlekedés biztonsága tekintetében az Unión belül irányadó intézményi és jogszabályi keret vonatkozásában bekövetkezett változásokat, különös tekintettel az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) létrehozására. Mivel napjainkban a légi közlekedés biztonságával kapcsolatos szabályozás túlnyomó része uniós szinten jön létre, a biztonsági ajánlások uniós dimenzióját is figyelembe kell venni.
- (9) Az EASA a Chicagói Egyezményben és annak mellékleteiben meghatározott módon, a tagállamok nevében elvégzi a tervező, gyártó vagy lajstromozó állam teendőit és feladatait a tervezési jóváhagyással kapcsolatban. Ezért az EASA-t a Chicagói Egyezmény 13. mellékletével összhangban fel kell kérni, hogy illetékességi körének megfelelően vegyen részt a biztonsági vizsgálatokban annak érdekében, hogy hozzájáruljon a vizsgálatok hatékonyságához és a légijármű-tervek biztonságának garantálásához a biztonsági vizsgálatok függetlenségének sérelme nélkül. Hasonlóan a nemzeti polgári repülési hatóságokat is fel kell kérni a vizsgálatokban történő részvételre.
- (10) Tekintettel egyre növekvő biztonsági feladatkörükre, kívánatos az EASA által kijelölt személyek, valamint a nemzeti polgári repülési hatóságok számára hozzáférést biztosítani a biztonsági követelmények hatékonyságának értékelése szempontjából fontos információkhoz.
- (11) A légiközlekedési balesetek és repülőesemények hatékonyabb megelőzése érdekében az EASA-nak a tagállamok illetékes hatóságaival együttműködésben, de az érdekek ütközését elkerülve részt kell vennie a 2003/42/EK irányelvnek megfelelő, az események jelentésére vonatkozó rendszerek folyó adatcserében és az adatok elemzésében. Ezeket az adatokat az illetéktelen felhasználás vagy nyilvánosságra hozatal elleni megfelelő védelemmel kell ellátni.
- (12) Elismert tény, hogy az EASA és a tagállamok illetékes hatóságainak részvétele a 2003/42/EK irányelv hatálya alá tartozó információ elemzésében és megosztásában előnyös lehet a biztonsági vizsgálatok szempontjából a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információkat tartalmazó központi adattárban szereplő valamennyi releváns, biztonságra vonatkozó információhoz való online hozzáférés révén.
- (13) Az eseményvizsgálatok hatóköre attól függ, hogy a légi közlekedés biztonságának javítása vonatkozásában milyen tanulságokat lehet azokból levonni, különös figyelemmel az Unión belüli vizsgálatvégzési erőforrások költséghatékony módon való felhasználására.
- (14) Indokolt, hogy a balesetek és repülőesemények biztonsági kivizsgálását egy eseményvizsgálatot végző független hatóság folytassa le vagy arra ilyen hatóság felügyelete mellett kerüljön sor, az esetleges érdekellentétek és a vizsgált események okainak meghatározásába való külső beavatkozás kizárása érdekében.
- (15) A biztonsági eseményvizsgálatokat végző hatóságok központi szerepet töltenek be a biztonsági vizsgálati folyamatban. Munkájuk alapvető fontossággal bír a balesetek vagy repülőesemények okainak meghatározásában. Elengedhetetlen tehát, hogy teljesen függetlenül tudjanak vizsgálandni, és hogy megfelelő pénzügyi és emberi erőforrások álljanak rendelkezésükre a hatékony és eredményes vizsgálatok lefolytatása érdekében.
- (16) Meg kell erősíteni a biztonsági vizsgálatokat végző tagállami hatóságok kapacitását és közöttük együttműködés szükséges, hogy az Unión belül javuljon a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények kivizsgálásának és megelőzésének hatékonysága.
- (17) Annak érdekében, hogy a légi közlekedés biztonsága terén valódi hozzáadott érték keletkezzen, indokolt európai összefüggésben elismerni és megerősíteni az eseményvizsgálatokat végző hatóságok koordinációs szerepét azáltal, hogy hasznosítják az ilyen hatóságok között már meglévő együttműködést, valamint a tagállamokban rendelkezésre álló – a leginkább költséghatékony módon felhasználandó –, a vizsgálatok végzéséhez rendelkezésre álló erőforrásokat. A fenti koordinációs szerep elismerése és megerősítése leginkább a polgári légi közlekedés eseményvizsgálatokat végző hatóságok világosan meghatározott szereppel és feladatokkal bíró európai hálózatának (a továbbiakban: a Hálózat) létrehozásával érhető el.
- (18) A Hálózatnak átlátható és független módon kell ellátnia koordinációs tevékenységeit az Unió aktív támogatásával élve.
- (19) A rendelet egyes célkitűzései harmadik országokkal folytatott együttműködés keretében jobban megvalósíthatók, ezért a szóban forgó harmadik országok számára engedélyezni lehet, hogy a Hálózat munkájában megfigyelőként vegyenek részt.
- (20) Mivel az eseményvizsgálat számára egyértelmű jogokat kell biztosítani, a tagállamoknak – az igazságügyi vizsgálat lefolytatásáért felelős hatóságok hatáskörére vonatkozó jogszabályaik tiszteletben tartásával, és adott esetben e hatóságokkal szorosan együttműködve – biztosítaniuk kell, hogy a légi közlekedés biztonsága érdekében az eseményvizsgálatért felelős hatóságok feladataikat a lehető legkedvezőbb feltételek mellett végezhessék. Az eseményvizsgálatért felelős hatóságok számára ezért biztosítani kell a baleset helyszínéhez való azonnali és korlátlan hozzáférést, valamint az eseményvizsgálat követelményeinek kielégítéséhez szükséges valamennyi összetevő rendelkezésre állását az igazságügyi vizsgálat célkitűzéseinek sérelme nélkül.

- (21) Az eseményvizsgálatokat csak akkor lehet hatékonyan elvégezni, ha a fontos bizonyítékokat megfelelően megőrzik.
- (22) A polgári légi közlekedés biztonsági rendszerének alapját a visszajelzések, valamint a balesetekből és a repülőeseményekből levont tanulságok képezik, ami az értékes információk jövőbeli elérhetőségének biztosítása érdekében a bizalmas kezelésre vonatkozó előírások szigorú alkalmazását követeli meg. Ebben az összefüggésben a biztonsággal összefüggő érzékeny információkat megfelelően kell védelmezni.
- (23) Egy baleset számtalan különböző közérdeket vet fel, mint például a jövőbeni balesetek megelőzését és a hatékony igazságszolgáltatást. Ezen érdekek túlmutatnak az érintett felek egyedi érdekein és az adott eseményen. Az általános közérdek védelme érdekében meg kell teremteni az összes érdek egyensúlyát.
- (24) A polgári légi közlekedés rendszerének olyan környezetet kell létrehoznia, amely nem az elrettentésen alapul, és amely ösztönzi az események önkéntes bejelentését, és ezáltal elősegíti a méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra („*just culture*”) elvének terjedését.
- (25) Biztonsági vizsgálat során szolgáltatott információ nem használható fel az információt szolgáltató ellen, tiszteletben tartva az alkotmányos alapelveket és a nemzeti jogszabályokat.
- (26) A tagállamok számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy korlátozzák azokat az eseteket, amelyekben az eseményvizsgálat során megszerzett információt nyilvánosságra hozzák, és közben ne akadályozzák az igazságszolgáltatási rendszer zökkenőmentes működését.
- (27) A balesetek és repülőesemények megelőzése érdekében a lehető legrövidebb időn belül közölni kell a vonatkozó információkat, köztük különösen a biztonsági vizsgálat eredményeként megszülető jelentéseket és biztonsági ajánlásokat.
- (28) A polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények megelőzése érdekében egy baleset vagy súlyos repülőesemény kivizsgálása nyomán, vagy más forrásokban, például biztonsági tanulmányokban megfogalmazott biztonsági ajánlásokat az illetékes hatóságnak minden esetben kellően figyelembe kell venni, illetve szükség esetén meg kell tenni az azokkal kapcsolatos intézkedéseket.
- (29) Ösztönözni kell a légi járművek valós idejű helyzetének nyomon követésére és a fedélzeti adatrögzítőkhöz tárolt adatokhoz az adatrögzítő fizikai jelenléte nélkül való hozzáférésre vonatkozó kutatásokban való előrelépéseket annak érdekében, hogy a vizsgálatot végző szakemberek számára a baleset meghatározásához rendelkezésre álló eszközök, illetve a repülőesemények megismétlődésének megelőzésére való képességek fejlődjenek. Az ilyen fejlemények fontos előrelépést jelentenek a repülésbiztonság terén.
- (30) A gyakorlat azt mutatja, hogy a légi jármű fedélzetén tartózkodó személyek megbízható listáját egyes esetekben nehéz gyorsan beszerezni, valamint azt is, hogy fontos egy határidőt kitűzni, amelynek lejártát követően a társaságtól egy ilyen listát lehet kérni. Indokolt megakadályozni az említett listák szereplő adatok illetéktelen felhasználását vagy nyilvánosságra hozatalát. Az esemény helyszínén tartózkodó kivizsgálókat fenyegető veszélyek csökkentése érdekében ugyancsak rendelkezésre kell bocsátani a balesetet szenvedett légi jármű fedélzetén található veszélyes árukra vonatkozó információkat.
- (31) Légi balesetet követően nem könnyű gyorsan meghatározni a megfelelő értesítendő személyeket a fedélzetén tartózkodó utasok tekintetében, ezért lehetőséget kell biztosítani az utasok számára, hogy maguk határozzák meg az értesítendő személyeket.
- (32) A légi balesetek áldozatainak és az áldozatok hozzátartozóinak nyújtandó segítséget megfelelően meg kell határozni.
- (33) Meghatározó jelentőségű, hogy a tagállamok és a légitársaságok miként kezelnek egy balesetet és annak következményeit. E tekintetben a tagállamoknak olyan vészhelyzeti tervet kell kidolgozniuk, amely rendelkezik a repülőtéri mentőegységekről és a polgári légiközlekedési balesetek áldozatainak és az áldozatok hozzátartozóinak nyújtandó segítségről. A légitársaságoknak szintén rendelkezniük kell a polgári légiközlekedési balesetek áldozatainak és az áldozatok hozzátartozóinak nyújtandó segítségre vonatkozó tervvel. Kiemelt figyelmet kell fordítani az áldozatok és hozzátartozóik, illetve egyesületeik támogatására, valamint a velük folytatott kommunikációra.
- (34) E rendelet alkalmazása során maradéktalanul tiszteletben kell tartani az adatokhoz való hozzáférés, az adatok feldolgozása és az egyének védelme tekintetében a vonatkozó uniós jogi aktusokban megfogalmazott szabályokat.
- (35) A szankcióknak lehetővé kell tenniük azon személyek szankcionálását, akik e rendelet rendelkezéseit megsértve az e rendelet értelmében védelem alatt álló információkat közzétesznek; akadályozzák a biztonsági vizsgálatokat végző hatóság tevékenységét a kivizsgálók munkavégzésének akadályozásával vagy a hasznos felvételek, lényeges információk vagy dokumentumok átadásának megtagadásával, azok elrejtésével, megváltoztatásával vagy megsemmisítésével; vagy annak ellenére, hogy tudomásuk van egy baleset vagy súlyos repülőesemény bekövetkezéséről, nem értesítik az illetékes hatóságokat.

- (36) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a polgári légiközlekedési eseményvizsgálatok területét érintő közös szabályok létrehozását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért e rendelet európai léptéke miatt azok uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban a rendelet nem lépi túl a szóban forgó cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (37) A 94/56/EK irányelvet ezért hatályon kívül kell helyezni.
- (38) A gibraltári repülőtérről szóló, 1987. december 2-án Londonban tett együttes nyilatkozat helyébe a Gibraltárral kapcsolatos párbeszéd fórumának első miniszteri ülésén, 2006. szeptember 18-án Córdobaiban elfogadott, a gibraltári repülőtérről szóló miniszteri nyilatkozat lép, és az annak való teljes megfelelést az 1987-es nyilatkozatnak való megfelelésnek kell tekinteni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

(1) E rendelet célja – többek között a polgári repülésbiztonsági vizsgálatokat végző hatóságok európai hálózatának felállítása révén – az európai légi közlekedés biztonságának javítása azon polgári repülésbiztonsági vizsgálatok fokozott hatékonyságának, célszerűségének és minőségének biztosítása révén, melyek kizárólagos célja a jövőbeni balesetek és repülésemények 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 segítségét.

(2) E rendeletnek Gibraltár 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

Fogalom meghatározások

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,

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 szúrt 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 képzése 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 képzése 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;
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. „hozzártozók”: 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:
 - a) a sérülés elszívásától 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 kitétség.

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 Szerződés 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 áruval kapcsolatos 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 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 balesetmegelőzési 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 rendelettel és a nemzeti joggal összhangban ellátni a feladatait;
- b) a kivizsgálóknak olyan jogállást kell adni, amely biztosítja számukra a szükséges függetlenségi garanciákat;
- c) az eseményvizsgálatokat végző hatóság rendelkezzen legalább egy olyan kivizsgálóval, 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;

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.

5. cikk

Vizsgálati kötelezettség

(1) A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ II. mellékletében meghatározottaktól eltérő légi járműveket érintő valamennyi polgári légiközlekedési baleset vagy súlyos repülőesemény vonatkozásában eseményvizsgálatot kell végezni azon tagállamban, amely területén a baleset vagy súlyos repülőesemény történt.

(2) Amennyiben a 216/2008/EK rendelet II. mellékletében meghatározott légi járművektől eltérő, 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 biztonsági vizsgálatokat végző hatósága eseményvizsgálatot folytat.

(3) Az (1), (2) és (4) bekezdésben említett eseményvizsgálatok terjedelmét és az eseményvizsgálatok során alkalmazandó eljárásokat a biztonsági vizsgálatokat végző hatóság annak figyelembevételével állapítja meg, hogy a vizsgálatból a repülésbiztonság javítása érdekében várhatóan milyen tanulságokat fog levonni, beleértve a 2 250 kg-nál nem nagyobb maximális felszálló tömegű légi járművekkel történt esetek vizsgálatát.

(4) Az eseményvizsgálatokat végző hatóságok – a tagállamok nemzeti jogszabályai értelmében – dönthetnek az (1) és a (2) bekezdésben említett repülőeseményeken kívüli repülőesemények, vagy más típusba tartozó légi járműveket érintő balesetek vagy súlyos repülőesemények kivizsgálásáról is, amennyiben ezekből várhatóan biztonsággal kapcsolatos tanulságokat vonhatnak le.

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

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 vizsgálatához.

7. cikk

A polgári repülésbiztonsági vizsgálatokat végző hatóságok európai hálózata

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az eseményvizsgálatokat végző hatóságaik létrehozzák egymás között a polgári légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző hatóságok 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 elnököket 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 eseményvizsgálatokat végző hatóságok által folytatott munka minőségének javítása, valamint a függetlenségük megerősítése. Kiemelten ösztönzi a vizsgálatokat 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) 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;

⁽¹⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

- 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 használható, 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 felkérrik az EASA-t és az érintett tagállamok nemzeti légügyi hatóságait – amennyiben 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 repülésemények 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 eseményszervező hatóságának, amelynek területén a baleset vagy súlyos repülőesemény történt.

(2) Az eseményszervező 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 eseményszervezőkben

(1) A baleset vagy súlyos repülőesemény bekövetkezéséről szóló, más tagállamból vagy harmadik országból érkező értesítés kézhezvételekor 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 országból kíván látogatni, akkor érkezése várható időpontját is.

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

11. cikk

Az eseményszervezők jogállása

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

(2) Az uniós jogi aktusok vagy a nemzeti jog által előírt titoktartási kötelezettségek ellenére, a vizsgálatvezetőknél 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;

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 eseményszervezők szempontjából lényeges információk felfedését vagy bizonyítékok bemutatását;

g) akadálytalanul hozzáférhetnek az ügyre vonatkozó minden olyan információhoz vagy feljegyzéshez, amely a légi jármű tulajdonosának, a típusú 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-üzemeltetőknél a rendelkezésére áll.

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

(4) Az eseményszervezőkben részt vevő valamennyi személy függetlenül végzi munkáját, és a vizsgálatvezetőn vagy meghatalmazott képviselőn kívül senki másától 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 engedélyt 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 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 körülményeit 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, kitörölhető, 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 roncs helyzetét és nem vehet azokból 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 az 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;
- c) az eseményvizsgálatokat végző hatóság által a címzettnek megküldött biztonsági ajánlásokhoz tartozó kísérőlevél, amennyiben ezt az ajánlást kibocsátó eseményvizsgálatokat végző hatóság kéri;
- 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 célokra 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 személyre, aki az eseményvizsgálatban való részvétellel 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 magánvagy 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 hatóságok rendelkezésére bocsátják az eseményvizsgálat során megszerzett releváns tényadatokat, a 14. cikk (1) bekezdésében említett vagy érdekellentétet 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 közzétételét 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 esemény vizsgálatokat 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.

(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 országbeli 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.

(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 légi közlekedési 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⁽¹⁾ 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 országoztól érkező biztonsági ajánlásokat is.

19. cikk

Az eseményekről készített jelentések

(1) Az EASA a tagállamok illetékes hatóságai egymással együttműködve rendszeresen részt vesznek a 2003/42/EK irányelv hatálya alá tartozó információk cseréjében és elemzésében. Ez az együttműködés kiterjed kijelölt személyeknek az 1321/2007/EK rendelettel létrehozott központi adattárban található információkhoz – többek között az eseményről szóló jelentésben szereplő légi jármű közvetlen azonosítására alkalmas információkhoz, például a sorozatszámhoz vagy a lajstromhoz – történő online hozzáférésére. A hozzáférés nem terjed ki az eseményjelentés által érintett üzemeltető azonosítására alkalmas információkra.

(2) Az EASA és az (1) bekezdésben említett tagállamok hatóságai gondoskodnak a szóban forgó információk a vonatkozó jogszabályoknak megfelelő, bizalmas kezeléséről és azok felhasználását arra a szükséges minimumra korlátozzák, amely a biztonsággal kapcsolatos kötelezettségeiknek való megfeleléshez szükséges. E tekintetben az információt kizárólag a névtelen biztonsági ajánlások és légialkalmassági engedélyek alapjául szolgáló biztonsági trendek elemzésére használhatják a vétkesség vagy a felelősség kérdésének tisztázása nélkül.

20. cikk

Információ a fedélzeten lévő személyekről és veszélyes árukrol

(1) A tagállamoknak a szerződések hatálya alá tartozó területein található repülőterekre érkező vagy az ilyen repülőtereiről induló járatokat üzemeltető uniós légitársaságoknak és harmadik országbeli légitársaságoknak olyan eljárásokat kell végrehajtatniuk, 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 elérhetőségét. A légitársaságok ezeket az információkat kizárólag baleset esetén használhatják fel; az információk nem közölhetők 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.

⁽¹⁾ HL L 294., 2007.11.13., 3. o.

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 légi-közlekedési balesetek áldozataira és azok hozzátartozóira vonatkozó segítségnyújtásra.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a területükön bejegyzett valamennyi légitársaság rendelkezzen a polgári légi-közlekedési balesetek áldozataira és azok hozzátartozóira vonatkozó segítségnyújtási tervvel. A tervnek különösen figyelembe kell vennie a polgári légi-közlekedési 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 légi-közlekedési 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 referenszt 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 Szerződés hatálya alá tartozó területein belül bekövetkezett baleset tekintetében az állampolgárait érintő halálos esetek vagy súlyos sérüléssel járó esetek következtében különösen 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.

(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⁽¹⁾ 2. cikkének (1) bekezdésével összhangban a harmadik országbeli légi fuvarozóknak is teljesíteniük kell a rendeletben előírt biztosítási követelményeket.

⁽¹⁾ HL L 138., 2004.4.30., 1. o.

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⁽²⁾.

(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⁽³⁾ 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⁽⁴⁾ 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.

26. cikk

Hatálybalépés

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

⁽²⁾ HL L 145., 2001.5.31., 43. o.

⁽³⁾ HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

⁽⁴⁾ HL L 8., 2001.1.12., 1. o.

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

Kelt Strasbourgban, 2010. október 20-án.

az Európai Parlament részéről
az elnök
J. BUZEK

a Tanács részéről
az elnök
O. CHASTEL

MELLÉKLET

A súlyos repülőesemények példáinak jegyzéke

Az alábbi felsorolásokban a nagy valószínűséggel súlyos repülőesemények tipikus példái kerülnek felsorolásra. A jegyzék nem teljes, csupán iránymutatásként 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 cselekvőképételenné 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 szállás, túlfutás vagy lefutás a futópálya szélén.
 - Rendszerhiba, időjárási 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.
-